



## Il relitto del KT 12 – Orosei (Sardegna)

<http://www.accadueosub.it>

Testi: Marco Guzzetti

Le acque costiere della Sardegna nord-orientale, passaggio obbligato per le terre Africane, custodiscono gelosamente antichi convogli romani e bellicose



navi e aerei degli eserciti impegnati nei due grandi conflitti mondiali. Il Golfo di Orosei, a causa della morfologia delle sue coste, è stato inconsapevole teatro di questi avvenimenti e spietate operazioni belliche sono state portate a segno dalla stessa unità... il "Safari", un sottomarino della Regia Marina Britannica agli ordini dall'infalibile comandante Bryan e vera bestia nera delle acque Sarde, è il responsabile

dell'affondamento di quelli che oggi sono alcuni fra i più bei relitti del mediterraneo. Le insenature naturali scavate dal mare nelle falesie della costa di Cala Gonone sono state complici basilari per la riuscita di queste operazioni. La famosa grotta del Bue marino, nelle sue viscere, ha celato agli occhi e ai radar dei nemici il sommergibile del comandante Bryan che come un felino ha atteso immobile il momento migliore per l'agguato.



### LA NAVE E LA SUA STORIA

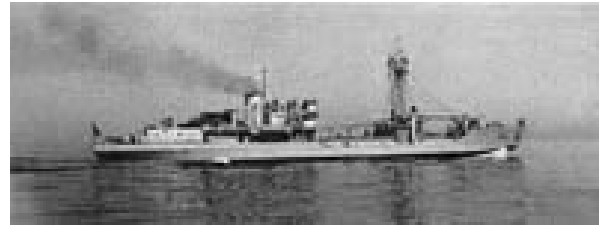
Era il 10 giugno del 1943 quando una nave da carico della marina Tedesca (allora ancora nostra alleata), percorreva lo stesso tratto di mare, inconsapevole che il sommergibile inglese, braccato ormai in maniera



spasmodica, potesse essere ancora nei dintorni. Si trattava dell'unità militare da trasporto costiero nominata KT12. La sigla KT era l'abbreviazione di Korvette, il numero indicava la nave. Tutti i 54 esemplari vennero varati i vari cantieri nei paesi occupati tra il 1941 ed il 1944 ed erano caratterizzate da uno scafo dal profilo piuttosto allungato, le linee semplici e la prua inclinata con il tagliamare

aguzzo tipico delle navi rompighiaccio.

Lunghe circa 80 metri e larghe 11, erano dotate di tre caldaie a carbone con due motrici alternative; raggiungevano la velocità di 10 nodi. L'armamento poteva variare da modello a modello. In genere, a poppa erano dotate di un cannone da 75 millimetri e di due mitragliatrici a doppia canna da 20. A prua era sistemato un cannone calibro 37. L'equipaggio era costituito da una quarantina di militari.

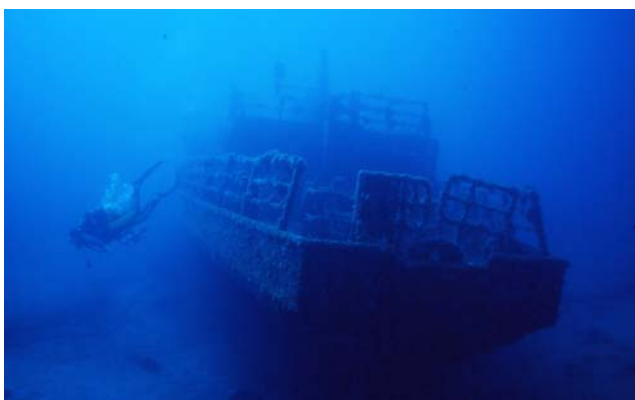


Il KT 12 era stato costruito in Italia alle officine OTO di Livorno su commissione della Marina da Guerra Tedesca, Kriegsmarine, e consegnato il 19 maggio del 1943. Il progetto era della Deutsche Werft di Amburgo: si trattava di una nave militare da carico a fondo piatto, armata, che era adibita al trasporto di vettovagliamenti, automezzi e carburanti verso il nord Africa. Proprio al suo primo viaggio, appunto, fu attaccato dal sommergibile Safari ed un siluro lo colpì a prua, staccandola di netto.

Il carico di benzina e munizioni destinate alle truppe dell' Africa Korps fu letale per la nave ed i suoi uomini. Chi non morì per la devastante deflagrazione perì nel vano tentativo di salvarsi, tuffandosi nell'inferno del mare pregno di combustibile infiammato. Lo squarcio apertosi distaccò di netto la prua, facendola affondare immediatamente, mentre il resto dello scafo, sospinto dai motori ancora in funzione, continuò a navigare imbarcando acqua ed affondando dopo qualche ora a distanza di poche centinaia di metri. Durante il tragitto riversò in mare grandi quantità di materiale quali fusti di carburante, automezzi e macchinari vari (oggi costituiscono svariati punti d'immersione). Bastarono pochi secondi dopo la fuoriuscita del carburante, e la superficie del mare si trasformò in un enorme rogo. I sopravvissuti furono solo 3.

## **L'IMMERSIONE SUL KT 12**

L'immersione non presenta grosse difficoltà, a volte si incontra una forte



corrente che costringe a fare la discesa, e di conseguenza la risalita, lungo la cima di ormeggio ma che scompare a partire da circa 20 metri di profondità lasciandoci quindi esplorare tranquillamente il relitto. La profondità poco rilevante ci permette, inoltre, un buon tempo di fondo, senza decompressione, incrementabile utilizzando miscele nitrox.

Una breve navigazione di circa un miglio e mezzo ci porta sul punto dell'affondamento. L'ancora fila decisa verso il fondo sabbioso di trenta metri e in poco tempo ci garantisce l'ancoraggio sicuro. Veloce briefing, attrezzature in acqua e giù, pronti a godere di questa nuova avventura. Scendiamo tutti insieme verso l'ancora e la trasparenza dell'acqua ci rende l'immagine di



questa nave appoggiata sul fondo sabbioso a trentadue metri di profondità, in perfetto assetto di navigazione. Kt 12 è integro in quasi tutte le sue parti.

A poppa fa bella mostra di sé un cannone di 75 mm, mentre gioca a nascondino una bella grancevola. Ci avviciniamo al relitto diretti verso la fiancata destra e subito dagli squarci sulle pareti di quello che resta delle

cabine esce un branco di saraghi fasciati: non sono grandi ma il branco è veramente numeroso e si sposta verso prua come se fosse una nuvola d'argento.

Noi invece entriamo nelle cabine alla ricerca di una famiglia di corvine, ormai stanziali sul relitto, che ci si presenta dinanzi in tutta la sua maestosità. Per un attimo rimaniamo affascinati da questi animali così eleganti che, lentamente, ci sfilano davanti alla maschera e si dirigono verso le parti più profonde delle cabine. Non le seguiamo e ci dirigiamo verso l'uscita che porta al fianco sinistro del relitto; appena fuori veniamo subito circondati.....una, due, tre..... nove, dieci.....forse quindici ..... sono ricciole!!!!!!

Ci girano intorno, si avvicinano, si allontanano, si riavvicinano e arrivano quasi a toccarci, si riallontanano, in un balletto che dura per un paio di minuti. Non sono particolarmente grandi, saranno sui 5/6 Kg. l'una, ma lo spettacolo che ci offrono è di quelli che ti lascia senza fiato. Poi, di colpo, si dirigono verso la prua della nave e scompaiono nel blu. Qualche attimo per riprenderci dallo stupore e proseguiamo la nostra immersione dirigendoci sul tetto delle cabine dove svetta un cannone montato su un supporto girevole e ormai totalmente incrostato. Nella sala macchine illuminiamo una bella mustella che sembra intenta a studiare i manometri della pressione, ancora intatti.



Planiamo lentamente verso la poppa squadrata sorvolando una struttura che probabilmente serviva per il traino di altre imbarcazioni e ci dirigiamo verso le eliche: sono due a quattro pale ciascuna con al centro il timone. Poggiato sulla sabbia vicino al timone uno scorfano ci guarda sospettoso.

Proseguiamo risalendo verso il ponte e dirigendoci verso prua quando di nuovo

veniamo circondati dalle ricciole che ci accompagnano verso la grande stiva di prua.



La prua in realtà non c'è: al momento dello scoppio del siluro si è staccata di netto ed è colata a picco molto più velocemente del resto della nave e ora giace a circa 500 mt. di distanza. Le lamiere della stiva si presentano quindi divelte e squarciate, colonizzate da una grande quantità di organismi che vanno dalle spugne viola e arancioni agli alti sargassi che sveltano su tutto.

Entriamo nella grande stiva aperta di prua su cui fondo ancora giacciono i resti dei grandi bidoni di carburante che la nave trasportava. Il fondo della stiva è ormai ricoperto dalla sabbia mentre sulle nostre teste quattro grosse travi collegano le due fiancate della nave; passiamo tra due di queste nello stesso momento in cui i computer ci segnalano la fine del tempo in curva di sicurezza e la necessità di dover fare la decompressione. Sulle travi ancora alti sargassi e una miriade di anemoni gioiello che illuminati dalle nostre torce si accendono nelle loro meravigliose colorazioni fucsia. Ripercorriamo il ponte in direzione della fune di risalita e ancora facciamo in tempo a salutare la famiglia di corvine che vive all'interno dello scafo ed a vedere una murena che "passeggia" sul tetto delle cabine. Alla fine i computer segnano una profondità massima di 34.2 mt., un tempo d'immersione di 25 minuti e una piccola decompressione. La risalita la facciamo lentissima, ancora una volta circondati dalle ricciole che paiono voler giocare con noi e ci seguono fino ai 6 metri..



## LA PRUA

La prima parte che affondò giace a trenta metri di profondità, adagiata su un fianco. Dista circa mezzo miglio dallo scafo. La parte esposta alla luce è



ricoperta d'alghe, mentre la parte in ombra è stata colonizzata da spugne e numerosi celenterati. . Da pochi anni è nota la posizione della prua, per questo è avvolta da molti pezzi di rete abbandonati e da filaccioni di nylon. Purtroppo i pescatori di frodo saltuariamente fanno razzia, rendendo vano il lavoro di decine di subacquei che, rispettando la natura e le leggi, riescono ad infondere fiducia agli

abitanti delle lamiere. Considerando che ci troviamo su un fondo piatto e sabbioso, assolutamente privo di ripari, possiamo immaginare cosa potrebbe

essere un simile rifugio se non vi fossero queste scorribande illegali. In estate, con l'aumento del numero dei subacquei, le visite dei bracconieri diminuiscono e il pesce ritorna. Uno stupendo branco d'eleganti corvine è in ogni modo stanziale. Volteggiano tra le lamiere apparendo e scomparendo negli stretti cunicoli all'interno dello scafo. Frequenti gronghi, murene, musdee e cerniotte. Anche qui i più fortunati potranno assistere al meraviglioso spettacolo del passaggio di branchi di ricciole, specialmente in primavera.

## **I CAMIONCINI**

E' così denominato il sito in cui, sparsi su un fondale sabbioso misto a posidonia di circa trenta metri, giacciono un paio d'automezzi, un gruppo elettrogeno ed alcuni fusti di carburante. Nei rifugi offerti dalle strutture metalliche vivono alcune cernie brune, cernie bianche, murene ed aragoste. Queste ultime si possono individuare nelle ruote gemellate di uno degli automezzi offrendo ai subacquei la possibilità di inquadrature un poco insolite. Anche la posidonia circostante merita un giro di ricognizione: grosse *Pinna nobilis* con le valve incrostate di spugne e briozoi sveltano tra le verdissime foglie ed è piuttosto frequente il passaggio dell'aquila di mare, un incontro raro e molto fortunato nel Mediterraneo.



**CON CHI ANDARE:** Dimensione Mare - Via Colombo, 13 - Cala Gonone -  
Responsabile diving Fabio Sagheddu - Tel. 338-8251040 - e-mail  
subacqueo@tiscali.it