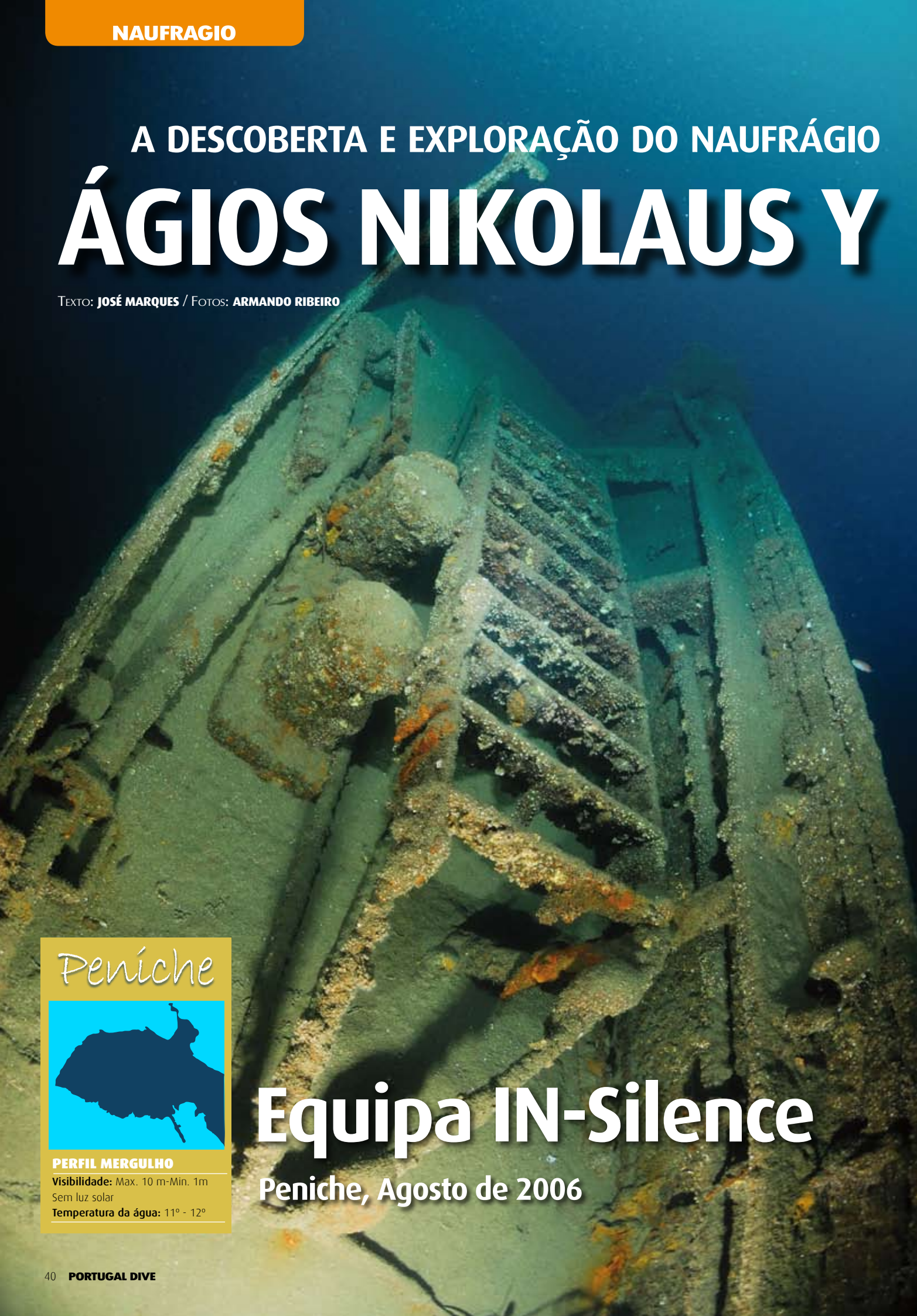


# A DESCOBERTA E EXPLORAÇÃO DO NAUFRÁGIO ÁGIOS NIKOLAUS Y

TEXTO: JOSÉ MARQUES / FOTOS: ARMANDO RIBEIRO



Peniche



**PERFIL MERGULHO**

Visibilidade: Max. 10 m-Min. 1m

Sem luz solar

Temperatura da água: 11° - 12°

## Equipa IN-Silence

Peniche, Agosto de 2006



➤ A equipa: In-Silence antes do mergulho



➤ amostra do minério ferro

Após o projecto do naufrágio SS Dago em meados de Maio, fomos abordados por um pescador de Peniche que nos disse possuir umas marcas que julgava serem de naufrágios, mas que nunca foram divulgadas e muito possivelmente ninguém as verificou, ficou então combinado sermos nós a fazê-lo.

Desta feita ficamos a aguardar que as ditas marcas nos fossem enviadas via e-mail, o tempo foi passando, outras expedições pelo meio ajudaram a atrasar um pouco a exploração dessas novas marcas, até que finalmente o tão esperado e-mail chegou.

Obviamente que uma enorme expectativa se instalou de imediato entre nós, e assim que pudéssemos iríamos avançar. Após o regresso da Expedição do 50º aniversário do afundamento do famoso e mítico Andrea Dória, iniciámos o “ataque” em força.

Liguei para o Armando e resto da equipa para o início do novo projecto, as previsões meteorológicas eram óptimas, logo a semana que antecedeu a partida foi de árduo trabalho, buscar garrafas, encher com trimix, oxigénio, preparar novamente os rebreathers, máquinas fotográficas e vídeo, sistemas de iluminação e estávamos prontos.

O primeiro mergulho foi a 6 de Agosto de 2006, no entanto todo o projecto de exploração teve a duração de 16 meses, nos

quais se efectuaram mais de 25 horas de mergulho, a maioria delas em difíceis condições de visibilidade, correntes por vezes fortes, e mar com forte ondulação que na maioria das vezes fez com que cancelássemos muitas imersões.

Saímos de casa às 4.30h da

madrugada para estar em Peniche às 6h. Mergulhar bem cedo é óptimo, está mais fresco e o vento praticamente não existe. O mar estava um lago. No cais o ritual habitual, carregar o barco com todo o equipamento, testar e calibrar rebreathers e partir de imediato para mais uma

série de fantásticos projectos. Às 7h estávamos a caminho, boa disposição a bordo, uma enorme expectativa rodeava toda a equipa, tudo podia ser possível desde a areia a naufrágio, como seria?

No final de 30 minutos estávamos na marca, o sleeper após busca

na sonda e GPS disse "...Não está aqui nada", mas de imediato o Sá pinto, que estava também a olhar para a sonda rectificou para – Está lá, Está lá!!.

Um eco enorme surge na sonda, era um naufrágio que parecia ser dos bons.

Shot line para baixo e começámos a preparar, minutos depois estava-mos a saltar para a bóia.

Fil, Armando e eu descemos primeiro, o Sá pinto filmava sobre nós, descida perfeita, água suja até aos 20mtr, mas depois fomos presenteados com um azul escuro profundo e cristalino, estava uma loucura.

Na passagem dos 40mtr fica muito mais escuro, mas com visibilidade fantástica, aos 54mtr olhamos para o lado e .... Ficamos de "Boca aberta", meu deus estava ali mesmo ao nosso lado, enorme, lindo.

Encontra-se intacto assente no fundo, caímos na popa, totalmente livre de redes, é gigante e após ajustarmos os set points, luzes e fluabilidade, partimos para o seu reconhecimento, nadamos sobre o deck, este é bem largo mas encontra-se colapsado em algumas partes.

Após a popa, vem a parte do deck com o motor á vista e caldeiras, uma enorme Hélice de reserva encontra-se num porão totalmente já descoberto.

Mais á frente e a meio navio está a ponte de comando, partida e tombada, mas pode-se lá entrar, vai ficar para a próxima, depois temos mais deck, tudo isto na cota dos 62-64 metros, e mais à frente vislumbra-se a proa, mas esta terá de ser mais bem observada para tirarmos mais algumas conclusões.

impressionante a altura da popa, do deck, desta até á hélice são uns bons 12 metros, é só um 3º andar, espectacular! Num instante passam 30 minutos e agora teríamos mais uma hora e meia para subir, até respirar ar puro novamente. A subida foi normal, muito lenta como sempre mas sem nada a observar, tivemos sorte de o mar não mexer e a corrente não existir, foi um mergulho

➤ Vista da popa



➤ Detalhe da proa



➤ Vista do motor

➤ Hélice de reserva



maravilhoso. Vamos continuar durante algum tempo a explorar todos os recantos deste fantástico naufrágio, bem como tentar descobrir o seu verdadeiro nome, por agora foi baptizado de P.W 66 (Peniche Wreck 66mtrs). Dias depois colocámos no fórum de mergulho um post sobre a nossa descoberta, e horas depois não se fizeram esperar alguns comentários, um deles muito interessante e crucial, enviado pelo nosso amigo Paulo Costa, em que referiu que o destroço descoberto poderia ser de um tal Ágios Nikolaus, navio grego que naufragara ao largo das Berlengas em Novembro de 1964, conforme documentam alguns recortes de jornais.

O Ágios NiKolaus matriculado no Porto de Pireu, largou para o mar em Constanta, Roménia, carregado com pirite de ferro, com destino a Anversa. No dia 28 de Novembro de 1964, ao largo da costa portuguesa, o boletim meteorológico alertava para ventos e ondulação

fortes, Perto das 21h o navio encontrava-se ao largo das Berlengas e já a forte ondulação passava por cima de todo o convés provocando um rombo na primeira escotilha dos porões nº1 e nº2. No dia seguinte o navio começa a inclinar-se no sentido da proa devido ao fluxo de água nos porões. Cerca das 10:45h é emitido o sinal de SOS, tendo respondido o navio petroleiro português Fogo, que logo a seguir procedeu ao auxílio da tripulação do navio Grego, com lanchas de

socorro. O navio foi abandonado uns minutos antes do seu afundamento. Chegava o momento de confirmar junto do destroço, se este detinha as mesmas características e carga do Ágios Nikolaus Y. Sábado, 12 de Agosto de 2006 Mais um mergulho exploratório no PW 66. A viagem foi feita até Peniche pela madrugada, como sempre.

O tempo estava muito nublado e o sol não queria aparecer, desta vez o mergulho seria totalmente nocturno. Depois dos preparativos habituais e do ferro preso ao naufrágio, entrámos na água calmamente. Estava corrente, a descida demorou mais do que o normal, 4 – 5 minutos depois lá estava ele, água limpa no fundo, mas a escuridão era total.

Caímos na ponte de comando, que se encontrava totalmente destruída, pensamos que foi alvo de uma explosão. Nadamos sobre ela tentando vislumbrar e descobrir algo mais, vigias intactas estão no fundo, a meio do mergulho fui com o Armando investigar a popa e o seu porão. No cimo desta, encontram-se duas entradas que têm acesso através de escadas verticais, uma delas bem apertada, dá acesso ao veio da hélice mesmo no fundo do casco. A outra entrada, mais larga dá acesso ao que pensamos ser os aposentos da tripulação, pois conseguimos ver parte da estrutura do que restam dos



➤ Descompressão na subida



beliches. Derivado ao imenso material que transportamos, é difícil e arriscado entrar, a 66 metros, não convém nada forçar, o que poderá causar acidentes potencialmente mortais. Mesmo assim deu para observar o seu interior, que está praticamente coberto de lodo, o que lá possa existir está enterrado em lama. Mais á frente um porão completamente descoberto, no seu interior uma enorme hélice, que possivelmente seria de reserva. Nadando no sentido da proa, chegamos à casa das máquinas onde se situam as caldeiras e o motor a vapor. Durante o afundamento e segundo as declarações da tripulação a caldeira de estibordo explodiu, podemos confirmar esse relato, ao verificar os ferros

e chapas retorcidos resultantes dessa explosão. Observamos também o potente motor que fazia mover a hélice do navio, são ainda visíveis grandes guinchos que faziam mover os paus de carga no navio. Em seguida, fomos em direcção da proa, que se encontra a cerca de 80, 90 metros mais à frente, tendo de percorrer,

os seus porões abertos, cheios de minério – pirite de ferro – conforme descrito no relatório oficial. Foram estes porões, os nº 1 e 2, que inundaram e provocaram o afundamento do navio. A proa, encontra-se a 70 metros de profundidade, como que vertical e um pouco enterrada na areia, dá a ideia que o navio mergulhou de proa, tendo

quebrado em seguida. Este dado foi também fundamental, pois confirma exactamente o que o relatório descreve. Estávamos na presença do Ágios Nikolaus Y. A outra metade do mergulho foi para observar, praticamente meio navio, com todos os detalhes possíveis, entramos dentro de mais uma estrutura e na sua periferia encontrei uma enorme travessa de louça, que talvez nos possa ajudar a descobrir algo mais sobre o Ágios Nikolaus Y. Apanhei algum minério que se encontra nos porões, foi um excelente mergulho, e no final do tempo planeado 45m, estávamos no cabo, para mais uma longa subida. Esperava-nos a parte mais perigosa do mergulho, uma longa

descompressão de mais de 2h ao longo de diversos patamares, que são cumpridos religiosamente. Se tal não acontecer, os gases respirados libertar-se-ão com rapidez provocando a embolia aos mergulhadores, com graves consequências, tal como a perda da própria vida. Já na superfície, a alegria era geral, foi um mergulho maravilhoso, em mais um fantástico naufrágio.

Este foi mais um projecto realizado com sucesso pelos mergulhadores da equipa in-silence, o esforço de todos foi recompensado, pois durante mais de um ano foram inúmeros os mergulhos abortados, e outros tantos adiados. Outros naufrágios de navios esperam por serem

descobertos.

Graças ao interesse de muitos mergulhadores alguma parte dessa história vai sendo desvendada, aumentando assim o património subaquático Português.

**NOTA:** Agradecimento especial à Embaixada da Grécia, que após conhecimento deste nosso projecto e através dos seus serviços nos facultaram o relatório oficial do acidente.



➤ Misturas de fundo TX 15 / 50 Bailouts Ean 50

**APOIOS**

SPORT ZONE 7

FOURTH ELEMENT

**Barbolight**  
LIGHTING SYSTEMS



navio petroleiro "FOGO" que socorreu as vítimas

# Relatório n.º 135/66

O CONSELHO DE INSPECÇÃO DE ACIDENTES MARÍTIMOS, no âmbito das disposições do artigo 5, n.º 2 Lei de Desenvolvimento n.º 1744/39, constituído por:

a) O K. ANAGNOSTOPOULOS, Presidente, b) O IL. TRIANTAFYLLOY, Juiz de Recurso, c) O TH. MORAITIS Comandante D.S., e d) O D. THEODORIDIS Comandante Arquitecto Naval M.B. (Marinha B.), membros do conselho, reuniu-se hoje, dia 25/4/66, em audiência pública, em Atenas, nas instalações do N.A.T. (Caixa da Reforma Marinha), sito na rua Kriezotou n.º 10, na presença do N. VOUREKAS, Vice-Almirante M.B (Marinha B.), oficial em serviço, segundo membro da Comissão Rogatória e na presença, ainda, do Secretário D. ANTONAKOS, Tenente-comandante de Navio do Corpo Marítimo, e após ter tomado em conta o processo e o relatório n.º 45/66 da Comissão Rogatória, concluiu o seguinte:

Pela investigação efectuada para a verificação das causas e das condições sob as quais se deu, no dia 29/11/64, perto da costa portuguesa, o afundamento do navio de bandeira Grega C/S - S/S «AGIOS NIKOLAOS», matriculado no registo de Navios de Pireu sob o n.º 2372, apurou-se o seguinte:

DADOS DO NAVIO: S/S «AGIOS NIKOLAOS» matriculado no registo de Navios de Pireu sob o n.º 2372, GRT 2321, total arqueação limpa 1169, com máquina a vapor palindrómica de 1110 HP. Velocidade média de 8 nós. Assegurado pela empresa seguradora LAMBERT BROTHERS INSURANCE LTD., no valor de 50.000 £. Armadores G.TZORTZIS e K.

SYKIAS, com sede na rua Akti Miaouli 3, Pireu. O navio supracitado largou para o mar partindo de CONSTANTA, ROMÉNIA, carregado com pirita de ferro (MAGANES -ORE).

No dia 26/11/64 aproximou-se de Ceuta para abastecer e, a continuação, largou para o mar no próprio dia, em direcção a ANVERSA. No dia 28/11/64 navegava perto da costa PORTUGUESA. O boletim meteorológico recebido alertava para temporais e ventos (8). Nesse dia, o navio prosseguia o seu rumo em direcção ao seu destino, e às 16.00h o vento era de Noroeste (7) e o navio tinha um rumo de 360 graus.

Perto das 20.00 horas o vento era de Noroeste (8). O navio navegava contra o temporal e tinha um rumo de 315 graus. Às 20.30, a intensidade do vento aumentou e passou a ser de Noroeste (9). O navio oscila e balanceia fortemente, e as ondas provenientes da proa cobrem o convés da mesma.

Perto das 21.30h verificou-se que as ondas tinham provocado um rombo na primeira escotilha do porão n.º 2, assim como numa parte da rede do porão n.º 1.

A deslocação de homens da tripulação à proa, a fim de repararem as escotilhas, é impossível por razões de segurança. Para além das escotilhas dos porões n.º 1 e n.º 2, existem outras que apresentam rombos.

Perto das 22.30h efectua-se uma tentativa de desviar o navio, e devido à dificuldade de o virar, dá-se a ordem, perto das 23.00h, de pôr o motor em

marcha a toda velocidade, fazendo o máximo dos esforços.

Perto das 23.30h o navio começou a virar lentamente à esquerda. Às 23.50 h o navio já se tinha desviado e tinha o vento de retaguarda, indo em direcção à baía mais próxima com a intenção de reparar as escotilhas dos porões e substituir as que estavam destruídas.

No navio existiam 4 escotilhas de porões novas.

Apesar desse novo rumo, as ondas cobriram o convés do navio, alcançando-o, desta vez, pela popa.

Na manhã seguinte, e perto das 08.00h, sob as condições anteriormente descritas, o navio aproxima-se da ilha das BERLENGAS. Porém, o navio começou a inclinar-se, em direcção à proa, por causa do fluxo de água nos porões.

Perto das 10.00h o vento já tinha diminuído, Noroeste (7), a inclinação do navio em direcção à proa aumentou e a sua governação, ainda que o navio estivesse no Sul da ilha das BERLENGAS, tinha se tornado difícil.

Às 10.45h foi emitido o sinal de S.O.S. Às 11.20 h o navio aproximava-se de um navio petroleiro, e às 11.30 o capitão do navio deu a ordem ao pessoal auxiliar de abandonar o navio utilizando as lanchas de socorro. A salvação do navio foi considerada impossível. Às 11.45h foi dada a ordem de abandono do navio. Às 11.57h o Capitão e o resto da tripulação embarcaram nas lanchas de socorro do navio petroleiro "FOGO" (Português).

Às 12.00h o navio começou

a afundar-se pela proa. Às 12.15h a tripulação reuniu-se no navio petroleiro português "FOGO" e verificou-se que todos se tinham salvado.

De acordo com o anteriormente descrito decorre que as tampas dos porões do navio tinham sido bem fechadas com três coberturas e cordas formando uma rede.

O navio, durante o seu rumo, foi apanhado pelo temporal. Por estar carregado tinha as obras-mortas pouco emersas estando vulnerável às ondas de grande dimensão, quer elas viessem pela parte da proa, quer viessem pela popa.

Sob estas condições meteorológicas, a deslocação de homens da tripulação à proa era impossível. A única manobra de segurança, que teria provavelmente salvado o navio, era a navegação e o seu desvio para um local protegido de ventos, e, ainda que esta manobra tenha sido efectuada, a infiltração de água nos dois porões da proa continuou a tal ponto que a salvação do navio tornou-se impossível.

O navio foi abandonado uns minutos antes do seu afundamento.

Em relação ao anterior, a A.E.E.N.A (Comissão de Inspeção de Acidentes Marítimos), chega à conclusão que o afundamento do navio resultou da infiltração de água nos porões n.º 1 e n.º 2, que entrou pelas suas aberturas, depois de terem sido destruídas as suas coberturas pelo forte temporal.