http://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/mezzi/forze-navali/Pagine/Vespucci.aspx

Tipologia:	Classe:	Altro:
Navi Scuola		A 5312 (AXS)

Impostata il:	12/05/1930
Varata il:	22/02/1931
Cantiere:	Castellammare di Stabia
Dislocamento:	4300 t
Lunghezza:	82 m (scafo)
Larghezza:	15,56 m
Lunghezza da poppa a bompresso:	101 m
Velatura:	2.635 mq
Immersione:	7,3 m
Apparato motore:	2 Diesel generatori 12 cilindri MTU 12VM33F 2 x 1320 kW (1770 Hp) e 2 Diesel generatori 8 cilindri MTU 8VM23F 2 x 760 kW (1019 Hp)
Apparato Elettrico:	1 Motore Elettrico Principale (MEP) ex Ansaldo Sistemi Industriali (NIDEC ASI) CR1000Y8, costituito da due indotti da 750 kW ciascuno
Potenza:	2840 KW (3808,5 HP)
Velocità:	10 nd
Equipaggio:	264

LA NAVE

Nave Scuola Amerigo Vespucci, l'Unità più anziana in servizio nella Marina Militare interamente costruita e allestita presso il Regio Cantiere Navale di Castellamare di Stabia. Impostato lo scafo il 12 maggio 1930, è stata varata il 22 febbraio 1931; madrina del varo è stata la signora Elena Cerio. Consegnata alla Regia Marina il 26 maggio 1931, entrò in servizio come Nave Scuola il successivo 6 giugno, aggiungendosi alla gemella Cristoforo Colombo (*in realtà leggermente più piccola*), di tre anni più anziana, e costituendo con essa la "Divisione Navi Scuola" al comando dell'Ammiraglio Cavagnari. Al rientro dalla prima Campagna di Istruzione, il 15 ottobre 1931 ricevette a Genova la Bandiera di Combattimento, offerta dal locale Gruppo UNUCI (Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia). Il motto della nave è "Non chi comincia ma quel che persevera", assegnato nel 1978; originariamente il motto era "Per la Patria e per il Re", già appartenuto al precedente Amerigo Vespucci, sostituito una prima volta, dopo il secondo conflitto mondiale, con "Saldi nella furia dei venti e degli eventi", infine con quello attuale. Dal punto di vista tecnico-costruttivo l'Amerigo Vespucci è una Nave a Vela con motore; dal punto di vista dell'attrezzatura velica è "armata a Nave", quindi con tre alberi verticali, trinchetto, maestra e mezzana, tutti dotati di pennoni e vele quadre, più il bompresso sporgente a prora, a tutti gli effetti un quarto albero. L'unità è inoltre fornita di vele di taglio: i fiocchi, a prora, fra il bompresso e il trinchetto, gli stralli, fra trinchetto e maestra e fra maestra e mezzana, e la randa, dotata di boma e picco, sulla mezzana. Il porto di assegnazione è La Spezia.

La Dipendenza Organico/Operativa dell'Unità è CINCNAV (Comando in Capo della Squadra Navale) dal 14 ottobre 2013.

Attività della Nave

Dalla sua entrata in servizio la Nave ha svolto ogni anno attività addestrativa (ad eccezione del 1940, a causa degli eventi bellici, e degli anni 1964, 1973 e 1997, per lavori straordinari), principalmente a favore degli allievi dell'Accademia Navale, ma anche degli allievi del Collegio Navale, ora Scuola Navale Militare "Francesco Morosini", degli allievi nocchieri, nonché di giovani facenti parte di associazioni veliche, quali la Lega Navale Italiana, la *Sail Training Association* - Italia ed anche l'ANMI.

Oltre a numerose brevi campagne in Mediterraneo, effettuate per lo più nel periodo primaverile e autunnale, da quella del 1931 a quella del 2013 l'Amerigo Vespucci ha effettuato ben 79 Campagne di Istruzione a favore degli Allievi della 1ª Classe dell'Accademia Navale, di cui 42 in Nord Europa, 23 in Mediterraneo, 4 in Atlantico Orientale, 7 in Nord America, 1 in Sud America e 2 nell'ambito dell'unica circumnavigazione del globo, compiuta tra il maggio 2002 ed il settembre 2003, periodo nel quale la Nave è stata coinvolta nelle attività connesse con l'edizione della America's Cup del 2003 in Nuova Zelanda.

Le Campagne di Istruzione, svolte nel periodo estivo, hanno una durata media di tre mesi e toccano per lo più porti esteri; durante tali Campagne, quindi, l'attività della Nave, eminentemente formativa-addestrativa, si arricchisce dell'aspetto di presenza e rappresentanza (quale la Naval Diplomacy), contribuendo ad affermare l'immagine nazionale e della Marina Militare all'estero.

Per quanto attiene l'aspetto formativo-addestrativo, agli Allievi imbarcati vengono impartite le norme basilari del vivere per mare, come pure le competenze più specifiche nei vari settori: marinaresco, condotta dell'unità (compreso l'utilizzo del sestante per effettuare il punto nave), condotta dell'apparato motore ed ausiliari, gestione delle problematiche di tipo logistico, amministrativo e sanitario. A tale scopo, oltre all'attività pratica, vengono organizzate conferenze e lezioni tenute dai membri dell'equipaggio più esperti; il livello di apprendimento viene poi accertato alla fine della Campagna a mezzo di verifiche scritte ed orali.

Lo scafo

Lo scafo è del tipo a tre ponti principali, continui da prora a poppa (di coperta, di batteria e di corridoio), più vari ponti parziali (copertini); possiede due sovrastrutture principali, il castello a prora e il cassero a poppa, che si elevano sul ponte di coperta ma che idealmente ne sono la continuazione. Il caratteristico colore bianco e nero sottolinea il richiamo al passato: le fasce bianche in corrispondenza dei ponti di

batteria e corridoio ricordano infatti le due linee di cannoni del vascello ottocentesco alla cui tipologia il progettista si era ispirato.
A prora della nave si trova la polena, che rappresenta Amerigo Vespucci, realizzata in bronzo dorato. Caratteristica della nave sono i fregi di prora e l'arabesco di poppa, in legno ricoperti di foglia d'oro zecchino.
Il fasciame è composto da lamiere di acciaio di vario spessore (da 12 a 16 mm.), collegate mediante chiodatura alle costole, che costituiscono assieme alla chiglia e ai bagli l'ossatura della nave. Tale sistema garantisce la necessaria flessibilità al trave nave; l'impermeabilità del tutto è assicurata dallo stretto contatto fra metallo e metallo, fortemente compressi dalla fitta chiodatura, che deve essere quindi realizzata a regola d'arte.
Tutti gli alberi, compreso il bompresso, sono costituiti da tre tronchi, di cui i primi due in acciaio (anch'essi realizzati mediante lamiere chiodate), il terzo, denominato alberetto per gli alberi verticali, asta di controfiocco per il bompresso, è in legno (douglas). I pennoni seguono la medesima filosofia costruttiva: i tre inferiori sono in acciaio, i due superiori in legno.
Per quanto attiene la randa, il boma è in acciaio mentre il picco è in legno. Molte altre parti della nave sono in legno, diversificato a seconda delle caratteristiche richieste: teak per il ponte di coperta, la battagliola e la timoneria, mogano, teak e legno santo per le attrezzature marinaresche (pazienze, caviglie e bozzelli), frassino per i carabottini, rovere per gli arredi del Quadrato Ufficiali e per gli alloggi Ufficiali, mogano e noce per la Sala Consiglio.
La lunghezza della Nave al galleggiamento è di 82 metri, ma tra la poppa estrema e l'estremità del bompresso si raggiungono i 101 metri. La larghezza massima dello scafo è di 15,5 metri, che arrivano a 21 metri considerando l'ingombro delle imbarcazioni, che sporgono dalla murata, e a 28 metri considerando le estremità del pennone più lungo, il trevo di maestra. L'immersione massima è pari a 7,3 metri.
L'unità è dotata di ben 11 imbarcazioni: due motoscafi, di cui uno riservato al Comandante, due motobarche, due motolance, quattro palischermi a vela e a remi, utilizzati per l'addestramento degli Allievi, e la baleniera, anch'essa a remi e a vela, tradizionalmente riservata al comandante con un armo di soli Ufficiali. Il dislocamento a pieno carico è pari a 4100 tonnellate.

Apparato motore ed ausiliari

Motori:

Sistema di generazione integrato ed automatizzato di tipo Diesel-Elettrico, costituito da 2 Diesel generatori 12 cilindri MTU 12VM33F 2 x 1320 kW (1770 Hp) e 2 Diesel generatori 8 cilindri MTU 8VM23F 2 x 760 kW (1019 Hp).
Propulsione fornita da 1 Motore Elettrico Principale (MEP) ex Ansaldo Sistemi Industriali (NIDEC ASI) CR1000Y8, costituito da due indotti da 750 kW ciascuno per un totale di 2840 kW di potenza continuativa.
I sistemi di generazione e propulsione sono stati oggetto di totale riconfigurazione, durante la sosta lavori di Prolungamento Vita Operativa (PVO) iniziata a ottobre 2013 e terminata a aprile 2016.

Sistema elettrico:

Distribuzione primaria: 380V / 50hz
Distribuzione secondaria: 220V / 50hz e 115V / 60 hz
Luci interne/esterne: a LED, con illuminazione alberatura a led colore bianco e anche tricolore verde, bianco e rosso sui tre alberi principali.

Alberatura e vele

Gli alberi, precedentemente descritti, sono mantenuti in posizione grazie a cavi di acciaio (manovre fisse o dormienti) che li sostengono verso prora (stralli) verso i lati (sartie) e verso poppa (paterazzi). Sugli stralli sono inferiti inoltre i fiocchi e le vele di strallo. L'altezza degli alberi sul livello del mare è di 50 metri per il trinchetto, 54 metri per la maestra e 43 metri per la mezzana; il bompresso sporge per 18 metri.

I tre alberi verticali portano ciascuno cinque pennoni, dal caratteristico nome, comune anche alla vela relativa: sul trinchetto si trovano, dal basso, trevo di trinchetto, parrocchetto fisso, parrocchetto volante, velaccino e controvelaccino; sulla maestra trevo di maestra, gabbia fissa, gabbia volante, velaccio e controvelaccio; sulla mezzana trevo di mezzana, contromezzana fissa, contromezzana volante, belvedere e controbelvedere.
Il trevo di mezzana è normalmente tenuto sguarnito dalla vela (che toglierebbe il vento al trevo di maestra) e prende quindi il nome di "verga secca". In ciascun albero i due pennoni inferiori sono fissi (possono solo ruotare sul piano orizzontale), mentre i tre superiori possono scorrere sull'albero e vengono alzati al momento di spiegare le vele.
Per quanto attiene le vele di taglio, l'armamento prevede cinque vele a prora (augelletto, controfiocco, fiocco, gran fiocco e trinchettina), quattro vele di strallo (di gabbia, di velaccio, di mezzana, di belvedere) e la randa. A questo "set" di vele, sempre "pronto all'uso" possono essere aggiunti, se del caso, gli scopamare, due vele quadre inferite ai lati del trevo di trinchetto, utilizzando idonee prolunghe del pennone. Con la nave completamente invelata si possono raggiungere velocità ragguardevoli, almeno in relazione al peso della stessa: il "record" è di 14,6 nodi.
La superficie velica totale (24 vele) è pari a circa 2635 metri quadri. Le vele sono di tela olona (tessuto di canapa) di spessore compreso tra i 2 e i 4 millimetri e sono realizzate unendo mediante cucitura più strisce (ferzi).
La manovra delle vele si attua per mezzo di cavi (manovre correnti o volanti) di diverso diametro, per un totale di circa 36 Km.. Anch'essi hanno nomi caratteristici, quali drizze (per alzare i pennoni mobili e le vele di taglio), bracci (per orientare i pennoni), scotte e mure (per fissare gli angoli bassi delle vele quadre, rispettivamente sottovento e sopravvento), imbrogli (per raccogliere le vele sui pennoni), ecc.. Le manovre correnti sono per la maggior parte in manilla (fibra vegetale); fanno eccezione le scotte dei trevi, che per sostenere l'elevato sforzo sono realizzate in nylon. Oltre a ciò l'attrezzatura velica comprende circa 400 bozzelli in legno e 120 in ferro.

Equipaggio

Vero "motore" dell'Amerigo Vespucci è il suo equipaggio, composto da 264 militari, di cui 15 Ufficiali, 30 Sottufficiali, 34 Sergenti e 185 Sottocapi e Comuni, suddiviso nei Servizi Operazioni, Marinaresco, Dettaglio/Armi, Genio Navale/Elettrico, Amministrativo/Logistico e Sanitario. Durante la Campagna di Istruzione l'equipaggio viene a tutti gli effetti integrato dagli Allievi (circa 100 l'anno) e dal personale di supporto dell'Accademia Navale, raggiungendo quindi circa 400 unità.
Ogni Servizio ha il suo compito peculiare a bordo:

il Servizio Operazioni si occupa della navigazione, utilizzando la strumentazione di cui la nave è fornita (radar, ecoscandaglio, GPS), della meteorologia e delle telecomunicazioni;

il Servizio Marinaresco è preposto all'impiego delle vele, alla gestione delle imbarcazioni e all'esecuzione delle manovre di ormeggio e disormeggio;

il Servizio Dettaglio comprende il personale che coordina i servizi giornalieri dell'Unità e gestisce le pratiche personali dell'equipaggio;

il Servizio Armi ha in consegna le armi portatili e provvede all'addestramento dell'equipaggio al loro impiego;

il Servizio Genio Navale/Elettrico assicura la conduzione dell'apparato motore e degli apparati ausiliari, la produzione di energia elettrica ed il mantenimento dell'integrità dello scafo;

il Servizio Amministrativo/Logistico si occupa della acquisizione, contabilizzazione e distribuzione dei materiali, della stesura degli atti amministrativi e della gestione delle cucine;

il Servizio Sanitario, infine, si occupa delle attività di prevenzione e cura del personale. Vale la pena sottolineare che la messa in vela completa dell'unità, agendo contemporaneamente sui tre alberi ("Posto di Manovra Generale alla Vela"), è possibile solo con gli allievi imbarcati, che tradizionalmente vengono destinati sulla maestra e sulla mezzana, mentre il personale del Servizio Marinaresco, i nocchieri, si occupa del trinchetto oltre che del coordinamento e controllo delle attività sugli altri due alberi. In assenza degli Allievi, la manovra si realizza impiegando tutto il personale nocchiere sugli alberi ("a riva") e destinando alle manovre dei cavi il personale degli altri Servizi libero da altre incombenze.

LA STORIA

Nella seconda metà degli anni Venti la Marina Militare Italiana affrontò il problema di rinnovare le unità destinate all'addestramento degli allievi dell'Accademia Navale. Lo Stato Maggiore ritenne che, nonostante lo sviluppo della nuova flotta fosse orientato verso una tecnologia sempre più avanzata, il "miglior" impatto con l'ambiente marino e la sua conoscenza fosse quello che si poteva apprezzare stando a bordo di una nave a vela, che del mare e del vento subisce maggiormente i condizionamenti e che degli elementi naturali richiede quindi la più vasta conoscenza. Del resto, già dal 1893 l'attività in mare per gli allievi dell'Accademia Navale veniva effettuata a bordo di una nave a vela, che portava anch'essa il nome di Amerigo Vespucci, un ex-incrociatore entrato in servizio nel febbraio del 1885 come Nave di 1ª linea, poi adattato a Nave Scuola.

Nel 1925 quindi, approssimandosi la fine della vita operativa del primo Amerigo Vespucci, per iniziativa dell'ammiraglio Giuseppe Sirianni, ministro della Marina, fu decisa la costruzione di due navi scuola, affidandone il progetto al tenente colonnello del Genio Navale Francesco Rotundi, il quale, nel disegnarne le forme, si ispirò a quelle di un vascello della fine del Settecento/inizi Ottocento. La prima delle due Unità, il Cristoforo Colombo, entrò in servizio nel 1928 e fu impiegata come nave scuola fino al 1943; dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale fu ceduta all'Unione Sovietica in conto risarcimento danni di guerra. L'Amerigo Vespucci impostata il 12 maggio 1930 nel Regio Cantiere Navale di Castellamare di Stabia, fu varata il 22 febbraio 1931 ed entrò in servizio a luglio dello stesso anno. Il 4 luglio 1931, al comando del capitano di vascello Augusto Radicati di Marmorito, nobile piemontese (che, con il grado di capitano di fregata, era stato l'ultimo comandante del precedente Amerigo Vespucci), partì per la sua prima campagna addestrativa in Nord Europa.

Amerigo Vespucci: Il personaggio

La nave porta il nome del celebre navigatore, in onore del quale il "Nuovo Mondo" fu chiamato America. Amerigo Vespucci nacque a Firenze il 9 marzo 1454, da famiglia nobile e ricca (il padre, Nastagio, era notaio), e da giovane ricevette un'educazione di tipo umanistico sotto la guida dello zio Giorgio Antonio, frate domenicano. Dopo un'esperienza commerciale in proprio, Vespucci entrò al servizio dei Medici, per conto dei quali alla fine del 1491 si recò in Spagna, prima a Cadice e poi a Siviglia, dove la famiglia fiorentina possedeva un'agenzia la cui attività principale era quella di equipaggiare le navi.

Molto probabilmente Vespucci fu presente al ritorno di Cristoforo Colombo dalla prima spedizione. In seguito Vespucci partecipò all'allestimento della seconda spedizione di Colombo, occasione che fece nascere l'amicizia fra i due. Sui viaggi effettuati da Vespucci sono sorte nel tempo numerose controversie storiche; in relazione a diverse tipologie di documenti esistono due differenti tesi sul numero di viaggi a lui attribuibili: due o quattro; i più recenti studi sono tesi a stabilire in quattro il numero reale.

I primi due viaggi furono effettuati per conto della Spagna. Nel corso del primo (1497-1498) Vespucci visitò il Golfo del Messico e risalì la costa atlantica degli Stati Uniti. Nel secondo viaggio (1499-1500) lasciò il Centro America e, dopo aver raggiunto quella che oggi è la Guiana, navigando verso sud scoprì la foce del Rio delle Amazzoni, scendendo quindi fino al Capo Sant'Agostino (6° di latitudine Sud). Sulla via del ritorno raggiunse Trinidad, avvistò la foce dell'Orinoco e quindi diresse per Haiti, rientrando poi in Spagna. Nel corso del terzo viaggio, effettuato per conto del Re del Portogallo al cui servizio era nel frattempo passato, partito il 13 maggio 1501, dopo una sosta alle Isole di Capo Verde, navigò verso Sud-Ovest, raggiunse la costa del Brasile e puntò a Sud scoprendo nel gennaio 1502 la baia di Rio de Janeiro.

Superato il Rio della Plata, si spinse sino in Patagonia, nel tentativo di scoprire quel passaggio a Sud, che Bartolomeo Diaz aveva poco prima scoperto in Africa (Capo di Buona Speranza); fu in questa occasione che probabilmente avvistò e costeggiò le isole della Georgia del Sud, ufficialmente "scoperte" da Cook nel 1775. Il quarto viaggio avrebbe dovuto ripetere l'itinerario del terzo, ma le condizioni meteorologiche avverse lo costrinsero a rientrare quando ancora era sulle coste del Brasile. Gli ultimi anni della sua vita Vespucci li trascorse nuovamente al servizio del Re di Spagna, con l'incarico e il titolo di Piloto Major. Morì a Siviglia il 22 febbraio 1512, dopo aver vissuto modestamente, senza trarre particolari ricchezze o privilegi dalle sue scoperte.

I viaggi di Amerigo Vespucci furono di fondamentale importanza nella storia delle scoperte, perché convinsero gli studiosi del momento che le terre recentemente scoperte non facevano parte dell'Asia, come riteneva Colombo, ma erano realmente un "Nuovo Mondo". Inoltre, a differenza delle scoperte di Colombo, tenute gelosamente celate dalla Spagna, i viaggi di Vespucci furono da egli stesso resi noti al mondo scientifico e culturale dell'epoca. Il nome di Vespucci entrò quindi prima di quello di Colombo nell'immaginario collettivo dell'epoca, quale scopritore del "Nuovo Mondo"; per questo motivo, il geografo tedesco Waldseemüller propose, nella sua opera *Cosmographiae introductio*, pubblicata nel 1507, il nome di "America" per le nuove terre scoperte.

Il precedente Amerigo Vespucci

Come accennato, l'attuale Amerigo Vespucci ha avuto un predecessore, anch'esso impiegato come nave scuola. Il "primo" Amerigo Vespucci era un incrociatore a motore e a vela, dalla fisionomia assai simile a quella dell'attuale nave, anche se più piccolo. Impostato il 9 dicembre 1879 nel Regio Arsenale di Venezia, fu varato il 31 luglio 1882; aveva lo scafo in acciaio con un dislocamento di 2700 tonnellate (a fronte delle 4000 ca. dell'attuale Vespucci) e un apparato motore da 3300 cavalli costruito dalla ditta Ansaldo di Sampierdarena; era dotato di tre alberi con bompresso, vele quadre e vele di taglio (brigantino a palo). Durante la prima parte della sua vita operativa la Nave fu impiegata spesso all'estero: prima come nave ammiraglia della divisione operante nel Mar Rosso durante l'occupazione di Massaua (1885), quindi, sempre come nave ammiraglia di una divisione navale, in missione in America Meridionale per la tutela dei nostri interessi commerciali (1886-1888). Tornò successivamente in America Meridionale per attività di presenza (1889-1891), con a bordo il Duca degli Abruzzi, Luigi di Savoia, imbarcato con il grado di Guardiamarina.

Dopo il rientro in Italia, nel 1893 l'Amerigo Vespucci fu adattato a nave scuola per gli allievi della Regia Accademia Navale e in questa veste effettuò 26 Campagne di Istruzione, spesso attraversando l'Atlantico, anche durante il periodo invernale. Alla fine del 1927, al termine di una campagna in Mediterraneo Occidentale al comando del capitano di fregata Augusto Radicati di Marmorito (che sarebbe stato poi il primo comandante dell'attuale Amerigo Vespucci), fu posto in disarmo e destinato a Venezia quale nave asilo per l'educazione degli orfani dei marinai.

Il Cristoforo Colombo

Per concludere la scheda, è doveroso accennare qui brevemente allo sfortunato destino della nave gemella del Vespucci, il Cristoforo Colombo. Il Colombo fu impostato nel Regio Cantiere Navale di Castellamare di Stabia il 15 aprile 1926, fu varato il 4 aprile 1928 ed entrò in servizio il 1° luglio dello stesso anno. Con l'entrata in servizio del Vespucci nel 1931 fu costituita la Divisione Navi Scuola e le due navi effettuarono insieme nove campagne di istruzione in Mediterraneo, Nord Europa e Atlantico, fino allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale. Come accennato, le due navi presentavano alcune differenze, fra cui le più evidenti erano una diversa inclinazione del bompresso, il diverso attacco delle sartie (a filo della murata per il Vespucci, esterno per il Colombo) e l'assenza, sul Colombo, delle imbarcazioni maggiori sistemate a centro nave e del relativo albero di carico.

Nel 1949, a seguito delle clausole del trattato di pace firmato a Parigi, il Cristoforo Colombo fu ceduto all'Unione Sovietica che, con il nome di *Dunay* (Danubio) lo impiegò come nave scuola militare dalla base di Odessa in Mar Nero fino al 1959. Ceduto successivamente, pare, all'Istituto Nautico di Odessa, nel 1961 avrebbe dovuto essere sottoposto a estesi lavori di manutenzione, ma a seguito di un devastante incendio le autorità sovietiche decisero di radiarlo definitivamente nel 1963.