

"SIETE LA NAVE PIU BELLA DEL MONDO"

LE NAVI-SCUOLA DELLA MARINA MILITARE ITALIANA

[traccia per una conferenza di Ugo Passanisi presso l'Unitre di Augusta SR]

Verso la fine degli anni '20 del secolo scorso, la Regia Marina Italiana avvertì la necessità di sostituire le due vecchie navi-scuola della classe "Flavio Gioia" e di costruire due nuove unità da destinare all'addestramento degli Allievi Ufficiali dell'Accademia Navale di Livorno e degli Allievi della Scuola Navale "Morosini" di Venezia.

Per motivi di immagine e per mantenere viva una centenaria tradizione di tutte le più importanti marinerie europee, si preferì optare per la costruzione di due motovelieri che consentissero inoltre agli Allievi Accademisti imbarcati di apprendere le tecniche e le manovre di governo delle grandi navi a vela.

Pertanto, negli anni dal 1926 al 1931 i due motovelieri vennero impostati e costruiti nel Regio Cantiere Navale di Castellammare di Stabia. Il progetto di entrambi, molto simili, e per questo motivo spesso considerati gemelli, fu affidato al Tenente Colonnello del Genio Navale Francesco Rotundi che riprese e ricopiò i progetti dell'Ingegnere navale Sabatelli della Real Marina del Regno delle Due Sicilie il quale, nel disegnarli, si era ispirato al pirovascello della Marina Borbonica "Monarca" e che erano custoditi a Castellammare di Stabia, insieme alle tecnologie necessarie alla costruzione di questo tipo di navi che ricordavano i vascelli da guerra della fine del '700. Infatti, le fasce bianche e nere alternate dello scafo ricordano le murate con i portelloni dietro ai quali venivano posizionati i cannoni.

La prima delle due navi ad essere costruita fu la "Cristoforo Colombo", impostata il 15 aprile 1926 e varata il 4 aprile 1928. Il suo primo nome fu "Patria" che venne però cambiato quando lo scafo era ancora in costruzione in onore del grande navigatore genovese.

L' "Amerigo Vespucci" venne invece varato il 22 febbraio 1931 perché in quello stesso giorno del 1522 moriva il navigatore da cui la nave ed il Nuovo Continente presero il nome. Da quel momento le due navi effettuarono insieme tutte le Campagne di addestramento degli Accademisti della Regia Marina solcando per ben 9 volte tutti i mari e gli oceani del mondo, fino allo scoppio della 2° Guerra Mondiale. Degli Ufficiali più famosi che si sono avvicinati al Comando della "Amerigo Vespucci" ricordiamo, in particolare, l'Ammiraglio Straulino, campione mondiale di vela, famoso per aver condotto la nave a vele spiegate dal porto di Taranto al mare aperto attraverso il canale navigabile, stabilendo, tra l'altro, il nuovo record di velocità per navi a vela. Un altro famoso Comandante della prestigiosa nave fu il C.V. Ugo Foschini che risalì il Tamigi a vela fino a Londra.

Ma l'episodio di cui la prestigiosa nave fu protagonista ebbe luogo nel 1962 con l'incontro

in Mediterraneo con la portaerei statunitense "Independence" che incrociando l' "Amerigo Vespucci" che navigava a vele spiegate lampeggiò con il segnalatore luminoso : "*Chi siete?*", a cui, con lo stesso mezzo, fu risposto "*Nave Scuola della Marina Militare Italiana Amerigo Vespucci*". Trascorsero pochi istanti, e poi giunse, inattesa, la risposta della gigantesca portaerei americana: "*Siete la nave più bella del mondo*".

Mentre per legge i transatlantici hanno sempre la precedenza negli incroci in mare rispetto a tutte le altre imbarcazioni, quando un transatlantico incrocia l' "Amerigo Vespucci" , invece, unica eccezione, spegne i motori, rinuncia alla precedenza e le rende omaggio con tre colpi di sirena che equivalgono al saluto alla prestigiosa nave.

Sopravvissute fortunatamente alla 2a Guerra Mondiale, mentre l' "Amerigo Vespucci", dopo 85 anni di attività presta ancora onorato servizio nella Marina Italiana addestrando innumerevoli generazioni di Ufficiali e marinai ed è la nave più anziana ancora iscritta nei ruoli del naviglio della nostra Marina Militare, non ebbe pari fortuna la sua gemella "Cristoforo Colombo". Infatti, alla fine della 2a Guerra Mondiale, nel 1948, in base alle clausole navali del Trattato di pace firmato a Parigi, la "Cristoforo Colombo" dovette essere ceduta all'Unione Sovietica in conto riparazioni danni di guerra insieme a numerose altre navi da guerra. Sorvegliata a vista per il timore, non infondato, che potesse essere sabotata ed autoaffondata dal suo equipaggio, partì da Taranto il 9 febbraio del 1949 e raggiunse il giorno 12 il porto di Augusta dove venne ufficialmente disarmata e radiata dai ruoli, ammainando la bandiera della Marina Militare ed issando quella della Marina Mercantile. Infine, con la sigla Z18, salpò alla volta di Odessa dove il tricolore venne ammainato per l'ultima volta.

I Russi, per cancellare ogni traccia della sua italianità, ne ridipinsero lo scafo di grigio e le cambiarono il nome in "Dunay", nome russo del Danubio, assegnandola successivamente all'Istituto Nautico di Odessa che la utilizzò come nave-scuola militare. Navigò per cinque mesi lungo la costa sovietica del Mar Nero, poi entrò in cantiere per effettuare lavori di manutenzione prima di riprendere la navigazione per altri sei mesi.

Durante i suoi ultimi anni di vita venne disalberata e, utilizzata come nave da carico per il trasporto di legname, subì gravi danni a causa di un incendio, probabilmente doloso. Tornata in cantiere nel 1961 per effettuare lavori di manutenzione, che però non vennero eseguiti perché giudicati troppo costosi, venne messa in disarmo e definitivamente radiata il 19 ottobre 1963. Trasferita a Leningrado (oggi Pietroburgo), venne abbandonata semidistrutta per altri sette anni e successivamente demolita nel 1971 dai nuovi padroni, evidentemente incapaci di apprezzare la bellezza ed il valore di un simile splendido esempio di architettura navale ..

Le differenze di costruzione tra la "Cristoforo Colombo" e l' "Amerigo Vespucci" erano comunque diverse malgrado che le due navi - come abbiamo detto - fossero considerate gemelle. La "Cristoforo Colombo" aveva infatti gli alberi più alti e non aveva la plancia in coperta come sull' "Amerigo Vespucci" che ha la plancia a poppa dove monta di guardia l'Ufficiale e dove c'è la timoneria a quattro ruote. Un'altra differenza riguardava i motori

perché la "Cristoforo Colombo" aveva due motori elettrici che azionavano due eliche coassiali controrotanti che ne miglioravano la manovrabilità, al contrario dell' "Amerigo Vespucci" che ha una sola elica, ed inoltre non disponeva delle imbarcazioni di coperta e del relativo bigo di carico. Ancora altre differenze tra i due velieri riguardavano la diversa inclinazione del bompresso, il diverso attacco delle sartie, gli occhi di cubia (due per mascone sul "Cristoforo Colombo" ed uno solo sulla " Amerigo Vespucci") ed il fumaiolo che nella "Cristoforo Colombo" era così basso da risultare quasi invisibile.

Prima della cessione all'Unione Sovietica, la baleniera della "Cristoforo Colombo" venne sbarcata e posizionata sull' "Amerigo Vespucci" . Anche la polena, realizzata in legno dorato da un abile artigiano e che rappresentava il grande navigatore con il braccio destro teso ad indicare il Nuovo Mondo, venne tolta prima che la nave partisse per Odessa nel 1949 ed è attualmente custodita nel Museo Navale di La Spezia.

La fine prematura ed ingloriosa della bella nave ha dato origine a quella che, probabilmente, non è solo una leggenda. Si racconta, infatti, che il misterioso incendio che danneggiò e semidistrusse la "Cristoforo Colombo" sia stato organizzato e provocato di proposito da un gruppo di ex-Ufficiali della Marina Militare Italiana che non sopportavano e non erano disposti ad accettare una fine così ignominiosa per la bella nave: vederla trasformata in un mezzo per il trasporto di legname era un oltraggio che doveva essere vendicato, e così, con un blitz, quel gruppo di uomini l'avrebbero incendiata perché fosse distrutta dalle fiamme piuttosto che oltraggiata ed umiliata.

Anche se, con questa storia, forse si volle soltanto circondare di un alone romantico la fine di una delle più belle navi che mai abbiano solcato i mari del mondo, resta però il fatto che nel gennaio 1949, quando la "Cristoforo Colombo" si trovava a Taranto in procinto di partire per Augusta per il successivo trasferimento ad Odessa, vennero arrestati a Taranto lo studente Clemente Graziani e il motorista navale Biagio Bertucci, mentre alla Stazione Termini di Roma vennero fermati mentre erano in procinto di salire sul treno per Taranto, cinque ex-marò della Xa Flottiglia Mas, che avevano combattuto con il Battaglione Barbarigo sul fronte di Anzio e Nettuno, sorpresi dalla polizia con sette chili di tritolo nelle valigie.

Contrariamente a quanto generalmente si crede, l' "Amerigo Vespucci" non è la sola nave-scuola della Marina Militare Italiana in esercizio poiché ad essa si affiancano numerose altre unità, ciascuna delle quali è adibita a svolgere compiti specifici e particolari, in genere - fatte alcune eccezioni - di carattere sportivo, ma non solo. Esse sono: la goletta "Palinuro", il brigantino-goletta "Italia", ed infine i tre yawl, armati con due alberi, "Stella Polare", "Corsaro II" e "Capricia", l' "Orsa Maggiore" e lo yacht d'epoca "Caroly", queste ultime destinate allo sport ed alle regate veliche in campo internazionale.

Di tutte queste unità navali la più importante è sicuramente la "Palinuro", una goletta addetta all'addestramento degli allievi sottufficiali Nocchieri, Meccanici e Motoristi navali che frequentano il corso marescialli delle Scuole sottufficiali di Venezia, Portoferraio, La Maddalena e Taranto.

Costruita in Francia dai cantieri di Nantes nel 1934 con il nome di "Commandant Louis Richard" e adibita alla pesca del merluzzo sui banchi di Terranova, venne acquistata dall'Italia nel 1951 per sostituire la "Cristoforo Colombo", nel frattempo ceduta all'Unione Sovietica. Per poter svolgere i suoi compiti di nave-scuola, la nave dopo l'acquisto venne sottoposta a complessi lavori di trasformazione e di adattamento presso i Cantieri navali di Castellammare di Stabia e l'Arsenale di La Spezia che ne cambiarono completamente la fisionomia, rendendola simile, sotto diversi aspetti, alla sorella maggiore, sebbene di dimensioni più ridotte, ed entrò in servizio nella Marina Militare Italiana il 16 luglio del 1955 con il nome di "Palinuro", il mitico nocchiero di Enea nell'Eneide di Virgilio. Anch'essa, come l' "Amerigo Vespucci" ha lo scafo costruito con lamiere chiodate, le tipiche fasce bianche e nere alternate, e i tre alberi, anch'essi in acciaio chiodato, più il bompresso.

Quanto al brigantino-goletta "Italia", esso appartiene alla Fondazione Onlus *Tender to Nave Italia* formata dalla Marina Militare Italiana e dallo Yacht Club Italiano, che la gestiscono in compartecipazione, ed è adibito alla formazione di persone con disagi fisici, psichici e sociali, attraverso le cosiddette *Crociere della solidarietà*.

Ugo Passanisi



La Nave-Scuola Amerigo Vespucci nel porto di Amsterdam - Anno 2005.
(Foto tratta dal sito: [https://it.wikipedia.org/wiki/Amerigo_Vespucci_\(A_5312\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Amerigo_Vespucci_(A_5312)))



La Nave Scuola Amerigo Vespucci della Marina Militare Italiana in navigazione.
(Foto tratta dal sito: <http://www.marina.difesa.it/uominimezzi/navi/Pagine/Vespucci.aspx>)



Crest della Nave-Scuola "Amerigo Vespucci" della Marina Militare Italiana
(Foto tratta dal sito: [https://it.wikipedia.org/wiki/Amerigo_Vespucci_\(A_5312\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Amerigo_Vespucci_(A_5312)))