



AMERIGO VESPUCCI

LA PIU' BELLA NAVE DEL MONDO



EDAI
EDIZIONI AERONAUTICHE ITALIANE

Supplemento al n. 160 - Dicembre 1998 di *Panorama Difesa* - Spec. Abb. Post. - 45% Art. 2 comma 20/b Legge 662/96 Filiale di Firenze - Lire **22.000**
Direttore Responsabile: Ugo Passalacqua - Redazione e pubblicità: Via G. Guinicelli, 4 - 50133 Firenze - tel. 055.574774 (R.A.) - fax 055.570103
Autorizzazione Tribunale di Firenze n. 3067 del 6 ottobre 1982. - **Progetto grafico e videolimpaginazione:** Walka di Aldo Raveggi (Firenze)
Fotolito: RAF (Firenze) - **Stampa:** Giunti Industrie Grafiche S.p.A., via Ghisleri 4, 59014 Iolo (PO) - **Concessionaria per la distribuzione in Italia:** SO.DI.P di Angelo Patuzzi S.p.A., via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI) tel. 02.660301 - fax 02.66030320
Concessionaria per la distribuzione all'estero: SIES Srl - via Chiossetto, 18 - 20122 Milano - tel. 02.76002735 - ©1998 ED.A.I. Srl Firenze

Introduzione

Correva l'anno 1931 quando nel Golfo di Castellammare di Stabia le vele del *Vespucci* si gonfiarono per la prima volta al vento mediterraneo. Avevano lavorato velocemente, e bene, le maestranze del regio Arsenale che solo un anno prima avevano messo in cantiere l'Unità seguendo fedelmente il progetto dell'allora Tenente Colonnello del Genio Navale Francesco Rotundi. Chissà se il bravo ingegnere avrebbe mai pensato, o sperato, che la «sua» Nave, nei dintorni dell'anno 2000, sarebbe stata ancora la Nave scuola per eccellenza della Marina Militare italiana, ambasciatrice ammirata e visitata in ogni porto, punto di riferimento non solo affettivo per centinaia di Ufficiali formati presso l'Accademia Navale di Livorno.

Iniziava così, in quell'anno, la sua attività, quella di consentire ai giovani allievi Ufficiali ed agli allievi Sottufficiali nocchieri di avere il primo contatto vero con il mare, elemento nel quale avrebbero operato nel corso della loro carriera e con il quale avrebbero dovuto misurarsi giorno per giorno, miglio dopo miglio. Neanche il tragico periodo della seconda guerra mondiale riuscì a fermare completamente l'*Amerigo Vespucci*, che anche allora tenne a battesimo le giovani leve mentre i loro colleghi, a volte anche poco più anziani, combattevano sulle navi grigie, spesso fino al sacrificio della propria vita, fedeli al giuramento prestato. Anche allora, e forse più che in ogni altro momento, bisognava pensare al futuro e non ci si doveva fermare.

La moderna tecnologia dell'epoca non aveva, volutamente, trovato molto spazio a bordo; drizze e scotte, alabbassi ed imbrogli venivano manovrati a forza di braccia e così venivano serrate le grandi vele quadre di canapa e ger-

lati i fiocchi e le vele di taglio e sugli alberi si saliva saltando sulle griselle con le mani che diventavano di acciaio e la nave, laggiù, che sembrava un guscio di noce.

E ora? È ancora così

Si dorme sulle brande, appesi come pipistrelli così come allora, e ci si spacca le mani cercando di serrare le vele bagnate e piene di sale e ci si allunga tutti sulla drizza per alzare il gran fiocco senza che questo si fermi a metà facendoti fare la figura del contadino. E al mattino e la sera, al crepuscolo, quando già hai dormito poco e male o sogni di poter chiudere gli occhi arrossati dal vento e dal sonno, eccoti a guardare col sestante le stelle che ti sfuggono e cerchi l'orizzonte e questo ti balla davanti e avresti voglia di filare a mare sestante, orologio e penna ma stringi i denti e poi via, a calcolare il punto nave. Perché è importante sapere dove sei; e chi sei. Perché va bene conoscere il mare, i venti, il loro carattere mutevole, e l'onda, che sembra sempre uguale, ritmata, quasi ossessiva ma l'importante è conoscere se stessi, saper dosare le proprie forze, capire i propri limiti.

Ecco perché è ancora così

Le tecnologie cambiano, a passi da gigante, ma il mare no; «il mare è sempre quello», come diceva Vittorio G. Rossi, scrittore e poeta che aveva saputo descrivere, come pochi, con il suo stile scarno ma efficace, il rapporto dell'uomo con il mare.

No, il mare non cambia e le nuove tecnologie ti illudono di essere diventato più forte, di poter sfidare, uomo arrogante, ciò che c'era

già prima di te e ci sarà dopo.

Ecco perché una nave a vela nell'era dei computer.

Per imparare a conoscere se stessi, per imparare a convivere quando soltanto stare in piedi è difficile, per imparare a rispettare la libertà degli altri che inizia dove finisce la tua e a volte, a bordo, si tratta di centimetri; quando va bene. Per imparare a prevedere e prevenire perché lui, il mare, se ne fa un baffo dei microprocessori sempre più micro, dei satelliti, della radionavigazione sofisticata e precisa al metro; quando decide di montare, monta e là, dove tutte le previsioni meteorologiche ti davano per sicura un'area di alta pressione, ne trovi invece una bassa che non è una bassa, è un buco nero e anche se sei su un mostro d'acciaio, vanto della più moderna cantieristica navale, ti senti quello che in fondo sei, ma ti dimentichi di essere, un piccolissimo uomo su un fuscillo e allora devi combattere mettendo in campo tutte le tue forze e la tua conoscenza del mare.

Già, conoscere il mare; sempre diverso ma immutabile nel tempo; sembra facile e ad un certo punto credi di aver raggiunto il capolinea, là dove ogni onda ti sembra ormai familiare e uguale a quella di ieri, dove quelle nuvole le hai già viste, dove il vento sai come si comporta. Ma attento uomo, non è così! E allora ti spieghi il perché di una nave scuola anche ora, per incominciare a capire un mestiere vecchio come il mondo ma sempre diverso, dove il sottovalutare l'elemento può essere il tuo ultimo errore dopo quello di aver sopravvalutato te stesso, dove serve una mano per te e una per la barca, dove devi avere il coraggio di avere paura, dove nessuno è indispensabile ma tutti sono necessari.

Qui si impara a prevedere il mutare del tempo, a guardare molto più lontano del bompresso, si impara che il mare tranquillo ed il vento favorevole non servono soltanto per un meritato riposo ma anche per controllare che ogni cosa sia al suo posto, che i carichi siano rizzati, che le vele siano in ordine e le cime

siano bene in chiaro in coperta e pronte all'uso. Ci sarà tempo, negli anni a seguire, per la scoperta della moderna tecnologia; ora è tempo di umiltà nel cercare di capire e nel chiedere ciò che non si sa.

Qui si impara ad affrontare con serenità e determinazione situazioni difficili ed anche critiche, perché chi va per mare non cammina su rotaie e il mare, si sa, non va per simpatie o antipatie e il vento non gli è da meno; ti aumenta proprio quando sei più stanco e avresti bisogno di qualche ora di tranquillità ma vento e mare seguono altre leggi, non quelle dell'uomo.

Qui si impara lo strano parlare dei marinai, che non è un esprimersi di casta né snobistico frasario ma vero e proprio linguaggio, formatosi sui bastimenti prima a vela e poi a motore, nei porti, nelle bettole fumose, sugli sciacbecchi più malandati e sugli eleganti vapori di linea; linguaggio comune, una sorta di esperanto del mare cui hanno contribuito le marinerie di tutto il mondo e di ogni epoca e che costituisce la base di quel sentimento di reciproca assistenza che unisce i marinai di ogni colore e di ogni bandiera e che nasce dalla consapevolezza di aver a che fare con una forza della natura che va affrontata con il massimo rispetto, ben consci di essere cosa infinitamente piccola e fragile al suo confronto.

Qui si impara anche a ricevere Capi di Stato, Principi ed Ambasciatori e, con la stessa cortesia, la lunga teoria di persone che, in ogni porto, attendono con pazienza il loro turno per mettere piede in coperta. Ecco il perché, anche oggi, di una Nave scuola a vela; ecco perché l'*Amerigo Vespucci* prosegue la sua lunga navigazione iniziata nel lontano 1931 e le motivazioni di questa scelta non sono mai venute meno.

Lunga vita, quindi, alla «vecchia signora», alla «Nave più bella del mondo», come spesso viene chiamata, anche se per ogni marinaio la «sua» nave, fosse anche la più scalcinata che si vede in giro per i mari, è la più bella che ci sia. Ed è giusto così.

La storia

L'interesse della Marina per unità espressamente dedicate al ruolo di nave scuola risale al 1893 e a questo compito venne destinato l'incrociatore *Amerigo Vespucci*, che fu affiancato nel 1911 dal *Flavio Gioia*. Quando si trattò di sostituire le due navi ormai vicine alla radiazione, lo Stato Maggiore della Marina si trovò a dover decidere fra la navigazione a vela o a motore come primo contatto degli Allievi Ufficiali con il mare; la prima alternativa si impose come momento insostituibile e unico nella sua completezza formativa, sia per la specifica padronanza degli elementi naturali che consegue dalla sua pratica sia per lo sforzo fisico a contatto con la natura che essa impone, elementi utilissimi per forgiare la tempra, il carattere e la professionalità del futuro ufficiale. Così nel 1925 venne approvato un progetto di nave a vela con propulsione ausiliaria elaborato dal Tenente Colonnello del Genio Navale Francesco Rotundi che si era ispirato ad un vascello del periodo fra il XVIII e il XIX secolo. Dalle tavole di Rotundi nacque così il *Cristoforo Colombo*, che venne varato nell'aprile del 1928. Alla magnifica unità fece seguito l'*Amerigo Vespucci*, impostato anch'esso a Castellammare di Stabia nel maggio del 1930 e varato nel febbraio del 1931. Dopo una serie di brevi uscite, il 30 luglio 1931 la nave partiva per la sua prima Campagna Addestrativa portando gli allievi dell'Accademia Navale fino nel mar Baltico. Si trattava della prima di una serie di campagne nelle quali l'*Amerigo Vespucci*, oltre a svolgere il suo compito istituzionale di nave scuola, avrebbe svolto degnamente la funzione di messaggero dell'Italia nei principali porti che si affacciano sul Mediterraneo, sull'Atlantico e sui mari del Nord, attraverso quella affascinante atmosfera dei tempi andati

che emana dai grandi vascelli a vela e l'esempio di stile, efficienza e classe fornito dai suoi equipaggi.

Il 22 giugno del 1933 la nave partiva per una campagna estiva durante la quale avrebbe attraversato per la prima volta l'Oceano Atlantico raggiungendo New York e Baltimora; al rientro a Gaeta, il 15 ottobre, l'*Amerigo Vespucci* aveva navigato per 10.632 miglia delle quali 5.687 sotto la spinta velica. Soltanto la Guerra Mondiale costrinse la nave nell'ambito dei mari nazionali; nel 1941 l'annuale campagna si ridusse a sole 371 miglia effettuate sotto la spinta del motore fra Pola, Fiume, Zara, Sebenico e Lussinpiccolo. Il 9 settembre del 1943 i due splendidi vascelli, il *Cristoforo Colombo* e l'*Amerigo Vespucci*, contraddistinti dal caratteristico colore bianco e nero (le fasce bianche dovevano ricordare le due linee dei cannoni del vascello a cui il progettista si era ispirato) si spostavano da Trieste a Brindisi; si trattò dell'ultima navigazione effettuata di conserva perché il *Colombo*, disalberato, venne ceduto in conto riparazioni danni di guerra all'URSS, dove fu costretto all'umiliante lavoro di trasporto legname nel Mar Nero fino ad essere incendiato alla fine degli anni '50. Della magnifica unità rimangono nella Sala Consiglio del *Vespucci* due quadri che rappresentano momenti della scoperta dell'America.

Il 4 agosto del 1946 l'*Amerigo Vespucci* spiegava le vele da Palermo alla volta di Napoli e, dopo aver fatto tappa a Cagliari e Rapallo, rientrò finalmente il 9 settembre nella rada di La Spezia, la vecchia base di armamento. Bisognò aspettare il 1947 per vedere la possente carena della nave solcare nuovamente l'Atlantico durante la Campagna addestrativa che la portò a Santa Cruz di Tenerife. Da allora è stato un

succedersi di campagne con destinazioni alternate, alcune delle quali rimangono scolpite negli annali della marineria italiana oltre che nella memoria di chi vi ha partecipato. Nel 1952 è stata la volta del Sudamerica e dei trionfali e commoventi incontri con le comunità italiane di Rio de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo e Bahia; nel 1963 venivano toccati i porti dell'America centrale. Sempre di più all'importante funzione di nave scuola si è andata associando quella di promozione dell'Italia, facilitata dall'interesse suscitato dal disegno della nave e dalle sue dimensioni che ne fanno uno dei più grandi fra i velieri (Tall Ships) di grande stazza ancora in mare. Da ricordare che a partire dal 1948 le campagne addestrative degli Allievi sono svolte anche su una serie di navi da guerra adattate (temporaneamente o definitivamente) a navi scuola, quali il *Montecuccoli*, il *San Giorgio*, il *Dullio*, la nave anfibia *San Giorgio* e a partire dal 1994 la nuova LPD appositamente costruita per i compiti di addestramento, il *San Giusto*. Nel 1976 l'*Amerigo Vespucci* è stato impegnato nelle celebrazioni del Bicentenario della Costituzione degli Stati Uniti ed ha partecipato ad uno storico defilamento sull'Hudson River, dal ponte da Verrazzano al Ponte Washington; l'*Amerigo Vespucci* in quella occasione venne scelto come "nave più bella del mondo" fra 16 Tall Ships. E che dire dell'altrettanto entusiasmante sfilata del 16 luglio del 1989 sulla Senna, da Rouen a Le Havre, in occasione delle celebrazioni del Bicentenario della Rivoluzione Francese?

Nel 1992 la nave ha partecipato alla Grande Regata Colombo 1992, commemorativa del cinquecentenario della scoperta del Nuovo Mondo. L'*Amerigo Vespucci*, lasciata Genova il 19 aprile - giorno di Pasqua -, entrava in regata da Las Palmas a San Juan di Portorico insieme ad altre 33 Tall Ships e a circa 200 imbarcazioni minori, conseguendo la 17ª posizione in tempo compensato in Classe A e B. In quella occasione la nave ha colto anche il suo record di navigazione con sole vele, con un percorso

di 2.899,1 miglia.

La conferma della validità del progetto, nonché della cura riposta dalla Marina Militare nella conservazione dell'Unità, risiede anche nel fatto che l'*Amerigo Vespucci* ha svolto ogni anno attività addestrativa, ad eccezione del 1940 e del 1944 per gli eventi bellici e del 1964 e 1973 per lavori. Si tratta a tutto il 1994 di ben 59 campagne, di cui 31 in Nord Europa, 10 in Mediterraneo, 6 in Atlantico, 5 in porti italiani, 5 in Nord America, una in Sudamerica e in America Centrale.

Obiettivi di longevità che hanno richiesto ogni anno, solitamente nel periodo invernale, un'accurata opera di controllo, riparazione e manutenzione rivolta sia all'efficienza dell'insieme che a mantenerne la bellezza.

Negli oltre sessant'anni di vita l'*Amerigo Vespucci* è stato sottoposto a diversi grandi interventi di ammodernamento: nel 1958, 1964, 1971, 1984 e 1990. Di particolare importanza sono stati quelli del 1964 (quando dopo oltre trent'anni è stato sostituito il gruppo propulsore originale con uno diesel-elettrico costituito da due Fiat B 308 ESS a otto cilindri e un motore elettrico Marelli) e quelli del 1984. In quest'ultima occasione sono stati installati degli alternatori al posto delle dinamo (attraverso i gruppi di trasformazione il *Vespucci* dispone ora di corrente a 220v 50 Hz, un'anomalia rispetto alla tensione standard NATO di 440V/60 Hz delle altre unità da guerra italiane), è stato montato un impianto di condizionamento esteso a tutti i locali di vita, sono state adattate alle nuove esigenze le segreterie e le cucine, modificate le celle frigorifere per consentire la conservazione dei cibi surgelati, ammodernati i locali marinari con l'installazione di brande fisse al posto delle amache (rimaste per gli allievi dell'Accademia Navale) ed è stato installato un sistema di trattamento dei liquami per far rientrare la nave nelle normative in materia di inquinamento previste in sede internazionale. Nel turno dei Grandi Lavori 1990 è stata allestita una nuova infermeria, dotata di una moderna sala operatoria.

La nave

Nome e distintivo ottico: *Amerigo Vespucci* (A 5312).

Costruzione: Regio Cantiere di Castellammare di Stabia (1930). Motto: «Per la Patria e per il Re», sostituito nel 1946 da: «Non chi comincia ma quel che persevera».

L'*Amerigo Vespucci* è una nave a vela con motore ausiliario. Lo scafo è in acciaio Martins Siemens con lamiere del fasciame chiodate alle costole; è del tipo a tre ponti principali (coperta, batteria e corridoio) con castello a prora e cassero a poppa. Il ponte è rivestito con tavole di teak di 65 mm di spessore e legni di pregio sono utilizzati per le battagliole, la timoneria e l'arredamento degli interni. La polena raffigurante Amerigo Vespucci, i fregi di prora e l'arabesco di poppa sono in legno ricoperto di foglie d'oro zecchino.

L'armamento velico è costituito da tre alberi a vele quadre (trinchetto, maestra e mezzana), e dal bompresso. I primi due tronconi dei tre alberi e del bompresso, i pennoni più grossi e il boma sono costruiti in acciaio, mentre il resto dell'alberatura è in legno. La superficie velica, di circa 3.000 m², è composta da 27 vele di canapa (tela olona); per le manovre fisse sono utilizzati cavi di acciaio e per quelle correnti oltre 30 km di cavo vegetale di diversi diametri, 320 bozzelli in legno e 120 in ferro. Il governo è possibile da tre stazioni: una poppiera sul cassero per la navigazione a vela (a comando elettro-idraulico e a braccia; in questo caso vengono utilizzate 4 grandi ruote coassiali il cui movimento richiede l'impiego di otto uomini), una prodiera sulla controplancia (a comando elettro-idraulico) e una terza poppiera nel locale timone (elettro-idraulica o manuale).

La nave è dotata di 5 ancore del tipo ammira-

gliato, 2 di posta, una di speranza e due di corrente. Sono presenti 11 imbarcazioni per il salvataggio, l'addestramento e i servizi portuali di cui 6 a motore, quattro a remi e a vela e una baleniera.

Dislocamento: 3.543 ton. standard; 4.146 ton. a pieno carico. Dimensioni: 82,38 x 15,56 x 6,65 m (lunghezza max al bompresso: 100,5 m; ingombro laterale del pennone di maestra: 28 m; altezza all'alberetto di maestra con asticciola: 54 m); pescaggio 7 m. Propulsione: superficie velica di circa 3.000 m² composta da 27 vele di canapa (tela olona) con 30 km di cavo vegetale per le manovre correnti. Apparato motore ausiliario diesel-elettrico composto da due Fiat B 308 ESS a otto cilindri da 1.500 cv ciascuno collegati a due dinamo generatrici di corrente che alimentano un motore elettrico collegato all'asse dell'elica a quattro pale, del diametro di 3.400 mm e del peso di 2.810 kg.

Velocità massima: circa 10 nodi.

Autonomia: 5.500 miglia a 6,5 nodi (su motore elettrico).

Sistemi elettronici: due radar di navigazione MM/SPN-748(v)2, un apparato satellitare, un Racal Decca Navigator e un Loran oltre ai moderni sistemi a disposizione degli allievi in sala nautica.

Armamento: due cannoncini da 60 mm per l'effettuazione delle salve di saluto; una mitragliera smontabile da 20/70 mm.

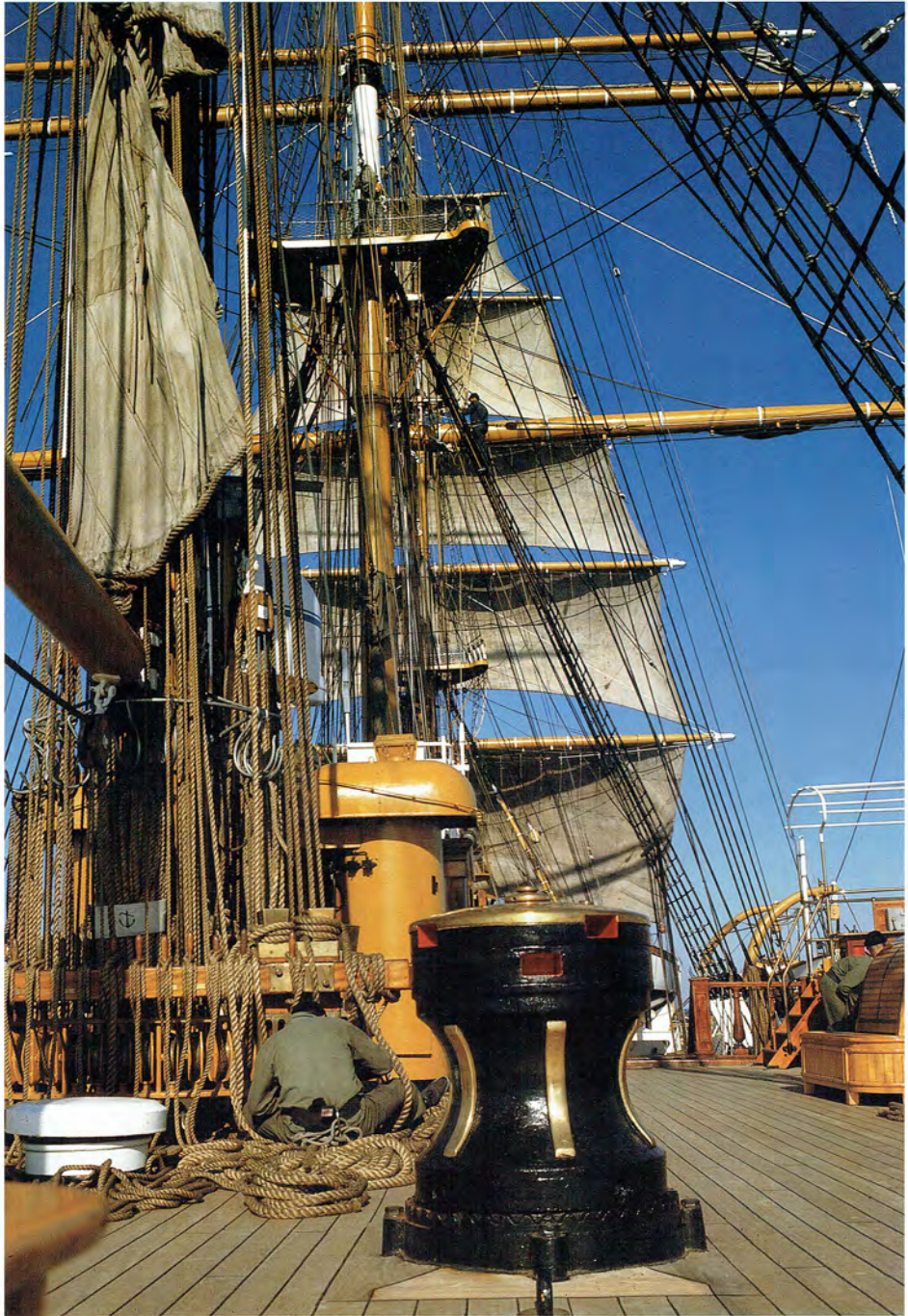
Equipaggio: 267 uomini (16 ufficiali); durante le Campagne di Addestramento si aggiunge una media di 140 uomini di cui un centinaio di Allievi dell'Accademia Navale. Gli alloggi degli Ufficiali si trovano nella parte poppiera, i Sottufficiali e i marinai sono alloggiati a prora, gli Allievi al centro.





A sinistra: il cassero visto dall'albero di mezzana.
Sotto: ragazzi sul pennone intenti a serrare le vele.
Nella pagina accanto: la prora del Vespucci vista dall'albero di bompresso.
Dall'alto dell'albero di mezzana si vede bene la forma tonda della poppa, mentre la prora è decisamente più aguzza. Sul pennone, mentre si serra una vela si può vedere sia il cassero, a poppa, tradizionalmente frequentato dagli ufficiali, sia a prora il castello, dove i marinai trascorrono parte del loro tempo libero...

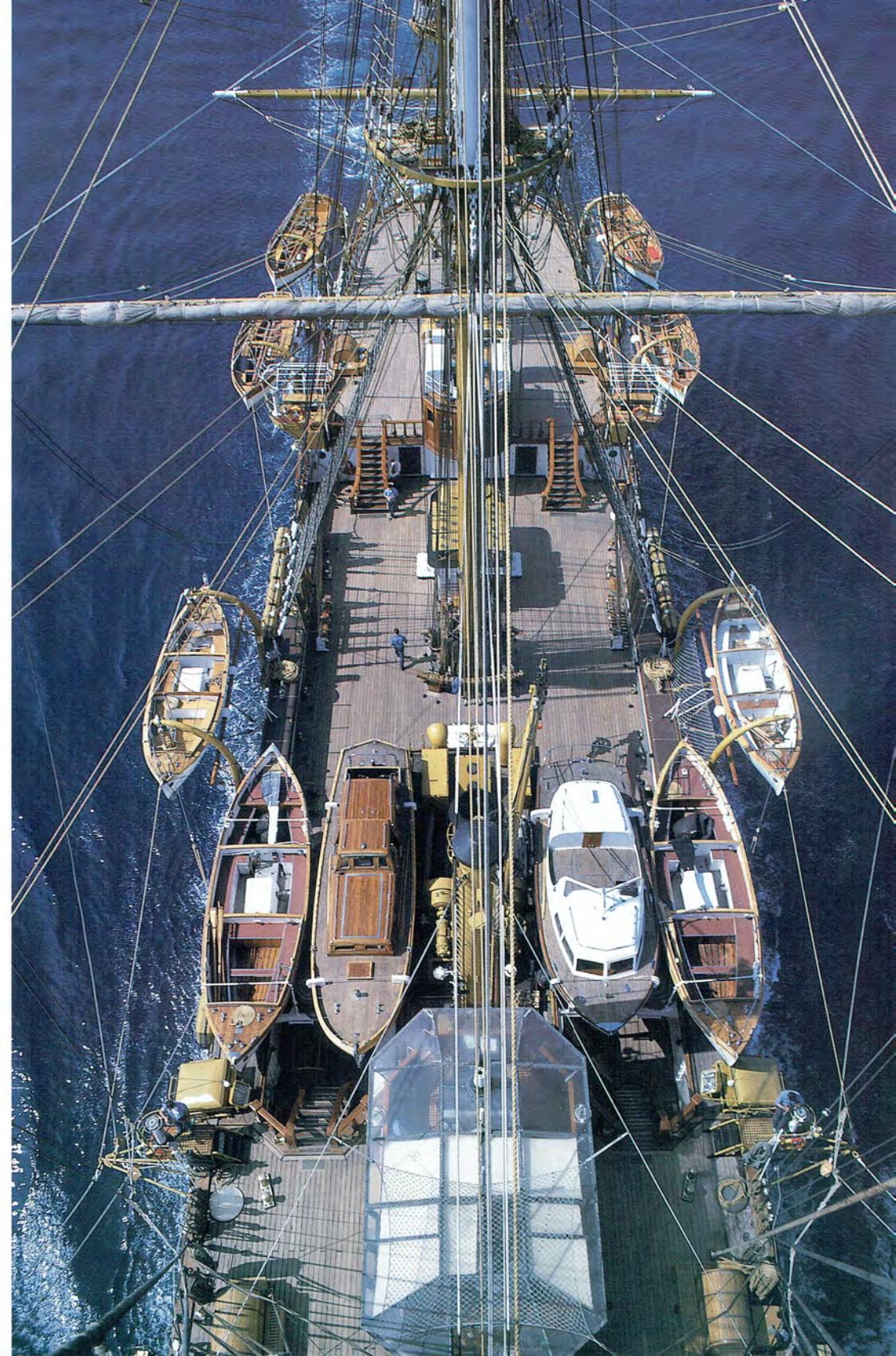




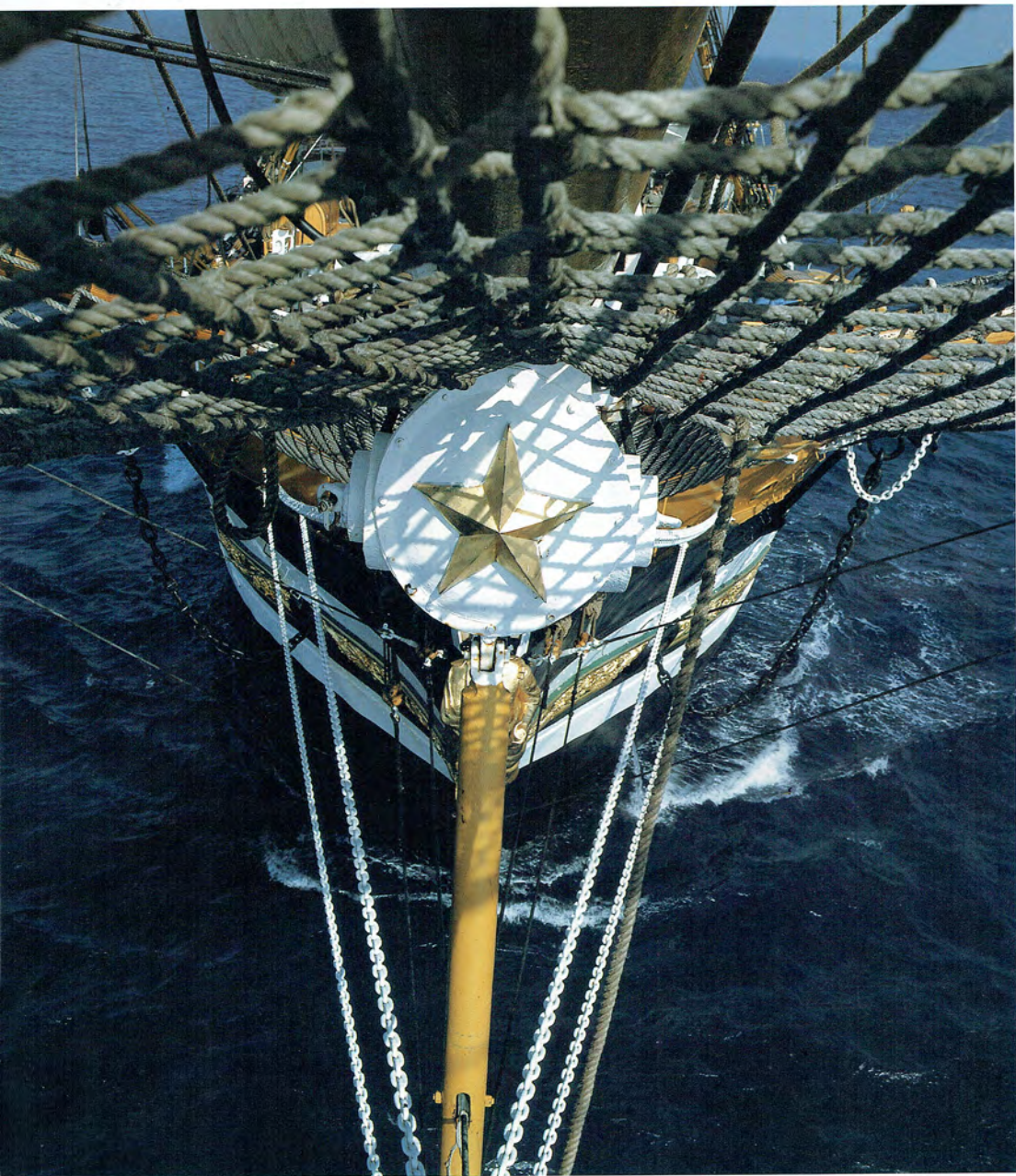


Sopra e sotto: tre foto sui pennoni. Nella pagina accanto: sulle barre dell'albero di mezzana. Alberi e pennoni! Gli alberi sono verticali, tranne l'albero di bompresso che parte da prora ed è obliquo; i pennoni sono invece orizzontali, e su di essi sono inferite le vele. Per mantenere le attrezzature, è necessario raggiungere la varea (estremità esterna del pennone). Che effetto, la bandiera nazionale quasi coperta da una ragnatela di cavi!









Sopra: lo stellone d'Italia (sotto il bompresso). Nella pagina accanto: l'arrivo in un porto. Tutte le navi della Marina Militare hanno a prora una stella bianca. Quella di Nave Vespucci è situata sotto l'albero di bompresso e sotto la rete della delfiniera. Poco più in basso la polena, ricoperta di sfoglia di oro zecchino, rappresentante Amerigo Vespucci. A bordo, tranne quella dell'ancora, tutte le catene sono dipinte di bianco.







Sopra, sotto e nella pagina accanto: marinai al lavoro sui pennoni. Per aprire e principalmente per serrare le vele sono necessari molti uomini che, con la pancia sul pennone e i piedi sul cavo detto marciapiede, devono prima tirar su la vela, particolarmente pesante quando la tela olona è bagnata, poi raccoglierla e legarla con dei cavi chiamati mattafioni. Certamente molto più facile a dire che a fare!





Sopra e sotto: lavori sulle vele. Nella pagina accanto: la nave in vela vista da prora. Per mantenere efficienti i circa tremila metri quadrati di vela di Nave Vespucci e nocchieri fanno frequenti manutenzioni, sia ai cavi di manila (circa trenta mila metri) sia alle stesse vele, per rinforzarle o talvolta per ripararle. Anche questi lavori, come quasi tutti gli altri a bordo, si svolgono in coperta, se il tempo lo consente!









Sopra e sotto: Allievi in addestramento (col sestante, misurazione del vento, a un quadro elettrico e carteggio); sotto a destra: riposo in amaca. Nella pagina accanto: il Vespucci in uscita dal porto. Attività degli allievi dell'Accademia Navale durante la navigazione: si misura la velocità del vento con l'anemometro; con il sestante si misura l'altezza del sole sull'orizzonte; si segue la navigazione sulla carta nautica; si controlla la distribuzione dell'energia elettrica. Poi, preparata l'amaca, finalmente si va a riposare.





A sinistra e nella pagina accanto: particolari della Sala Consiglio.

La nave all'estero assolve compiti di alla rappresentanza, ospitando Capi di Stato, ambasciatori ed autorità. La Sala Consiglio, a poppa, è pienamente idonea a svolgere tali compiti.

Su questa nave quindi si impara ad andare a vela, a vivere a contatto con gli elementi naturali, ma si è anche protagonisti di eventi diplomatici e protocollari.







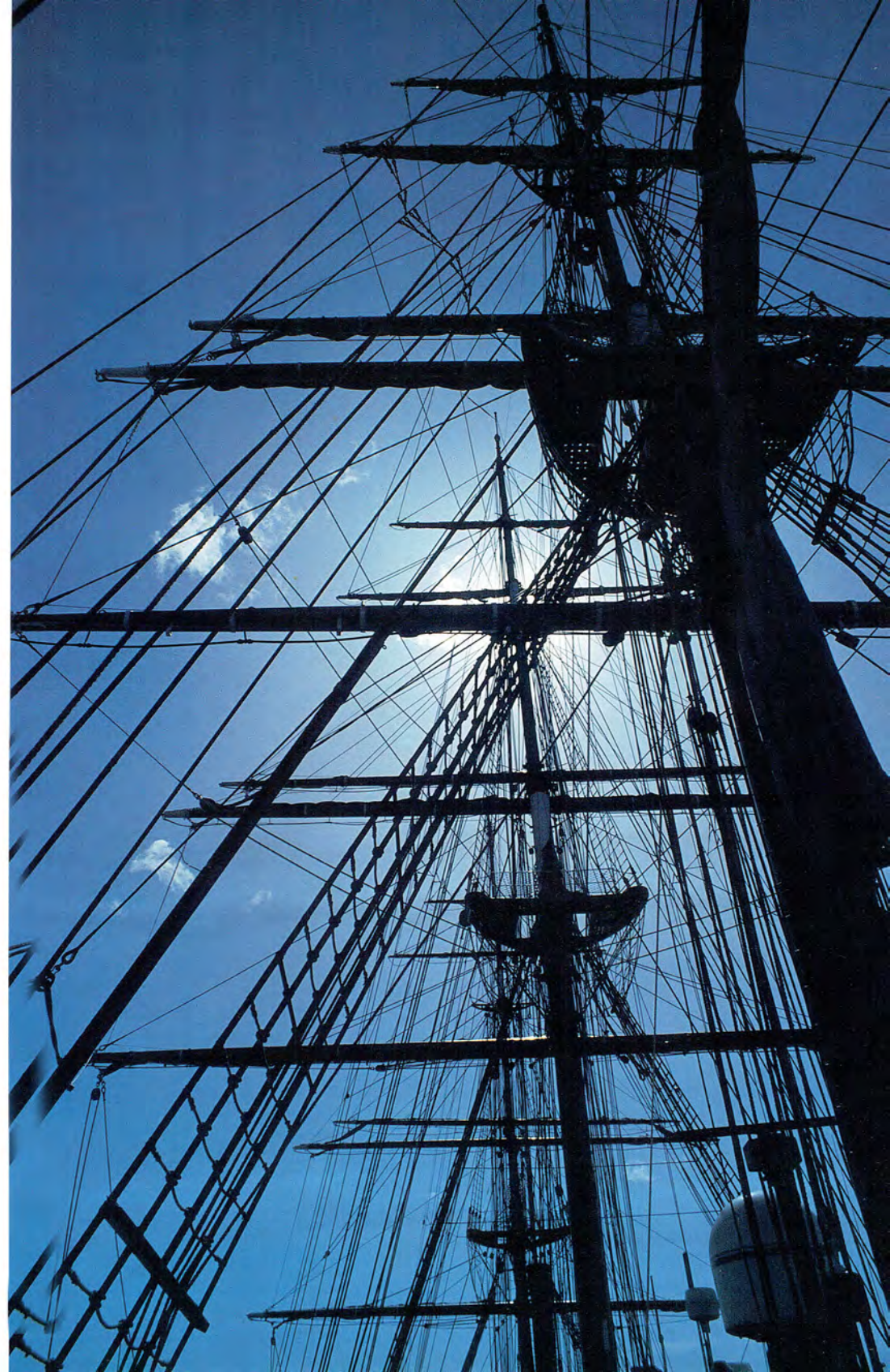
Sopra: allievi in franchigia. Sotto: il saluto alla voce. Nella pagina accanto: il picchetto e gli onori con la tromba. La divisa ordinaria dell'Allievo, con il giubbotto corto con 8 bottoni ed i pantaloni bianchi, serve sia per andare in libera uscita (franchigia), sia per fare il "saluto alla voce" quando per mare capita l'occasione, sia per il picchetto d'onore quando arrivano a bordo alle autorità civili, militari o religiose, accolte con fischi e squilli di tromba.

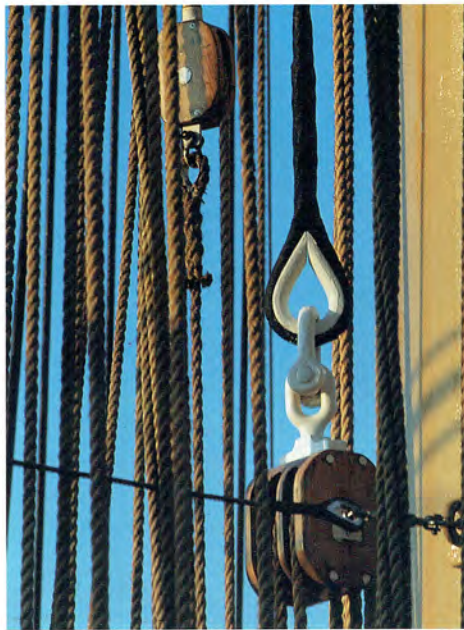
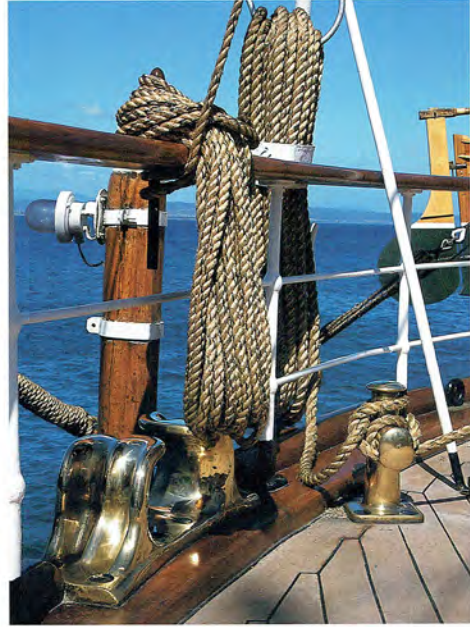






A sinistra e accanto:
il nominativo
Internazionale a
bandiere e le vele
gonfie di vento.
Sotto: la sola vela di
gabbia è aperta.
Nella pagina
accanto: cavi e cime.
*Sia con le vele che
senza, la vista degli
alberi e dei pennoni
della nave è sempre
e comunque
entusiasmante, sia
se "colorata" dalle
quattro bandiere
che sono il distintivo
ottico della nave e la
identificano
arrivando in porto
od incrociando altre
navi, sia in un
controlsole senza
vele, sia con tutte le
vele o con la sola
vela di gabbia
aperta!*





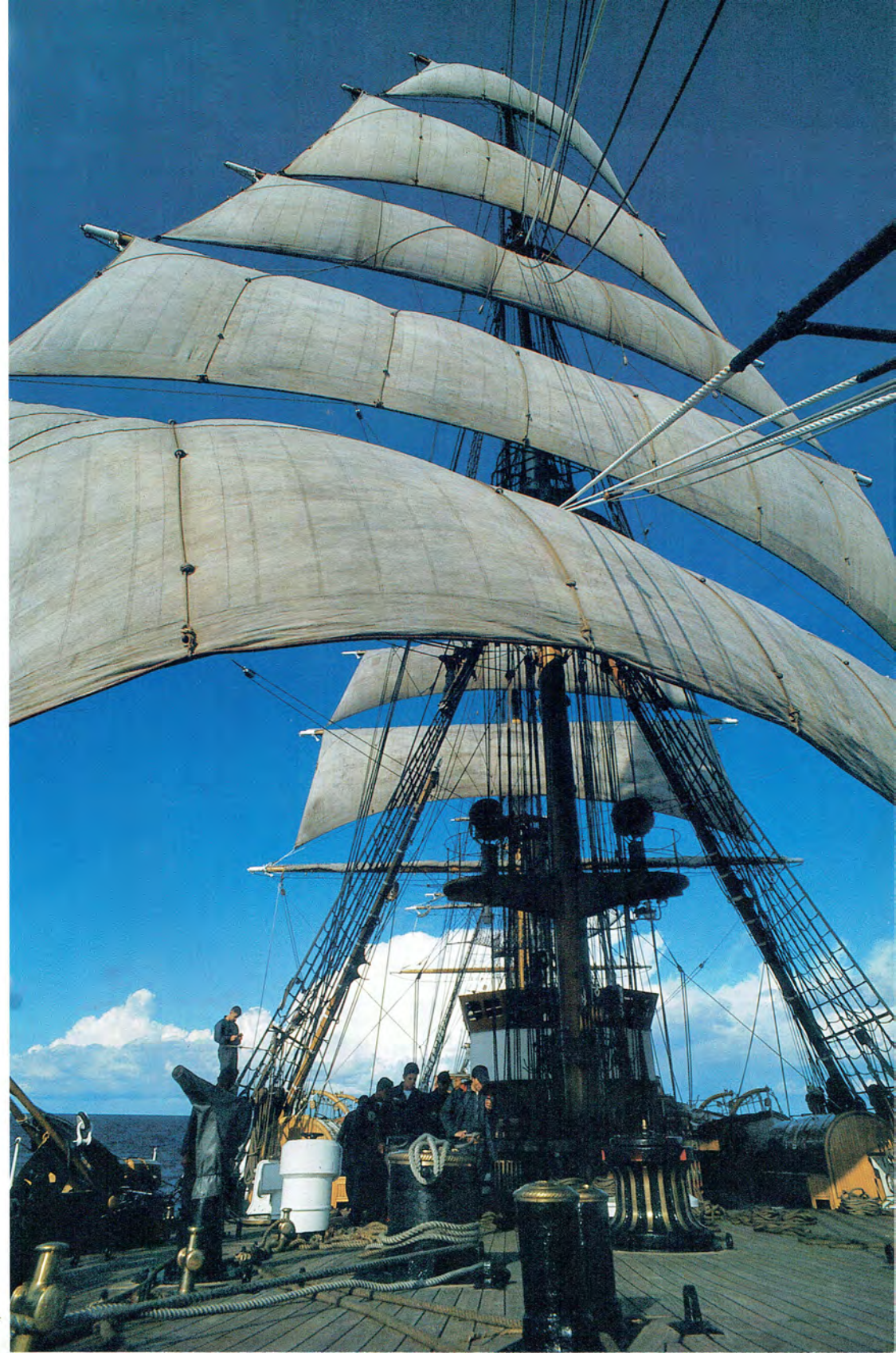
In alto a sinistra: le cime opportunamente rassettate. Sopra: cime verticali e parallele. Nella pagina accanto: il palischermo di poppa. Il cordame, che i marinai chiamano "cime", ha un fascino particolare: quando è in tensione, durante la navigazione, e serve a orientare i pennoni seguendo la direzione del vento o a bordare le vele, o quando è a riposo, in porto, e viene sistemato con cura quasi maniacale seguendo le tradizioni marinare, sia in grosse matasse, sia arrotolato su se stesso!

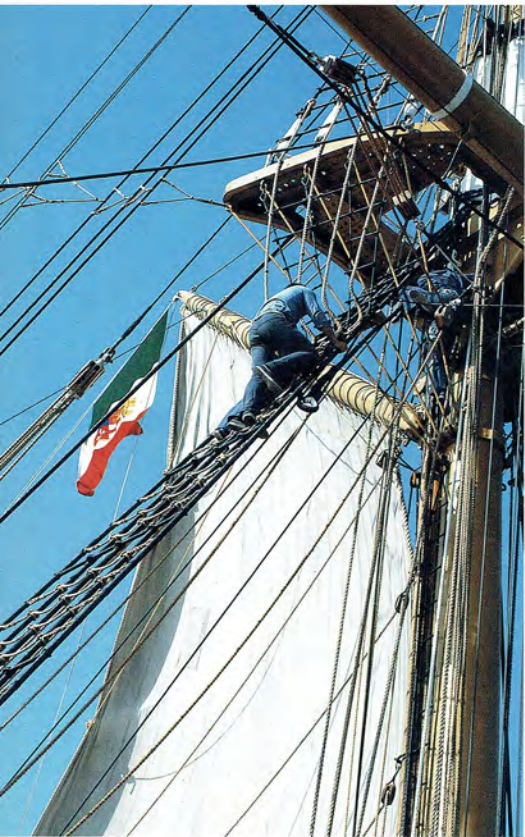




A sinistra e nella pagina accanto: cavi pronti per la manovra, cavi in forza e cavi ai quali è stato dato volta. Prima delle manovre a vela i cavi vengono preparati in coperta, dopo essersi assicurati che siano perfettamente in chiaro e che non abbiano volte che potrebbero risultare molto pericolose incastrandosi in un bozzello od in una pasticca (rinvi con carrucola). Le bilte, in ottone, tirate a lucido in porto, servono a dar volta (fissare) le cime di canapa.







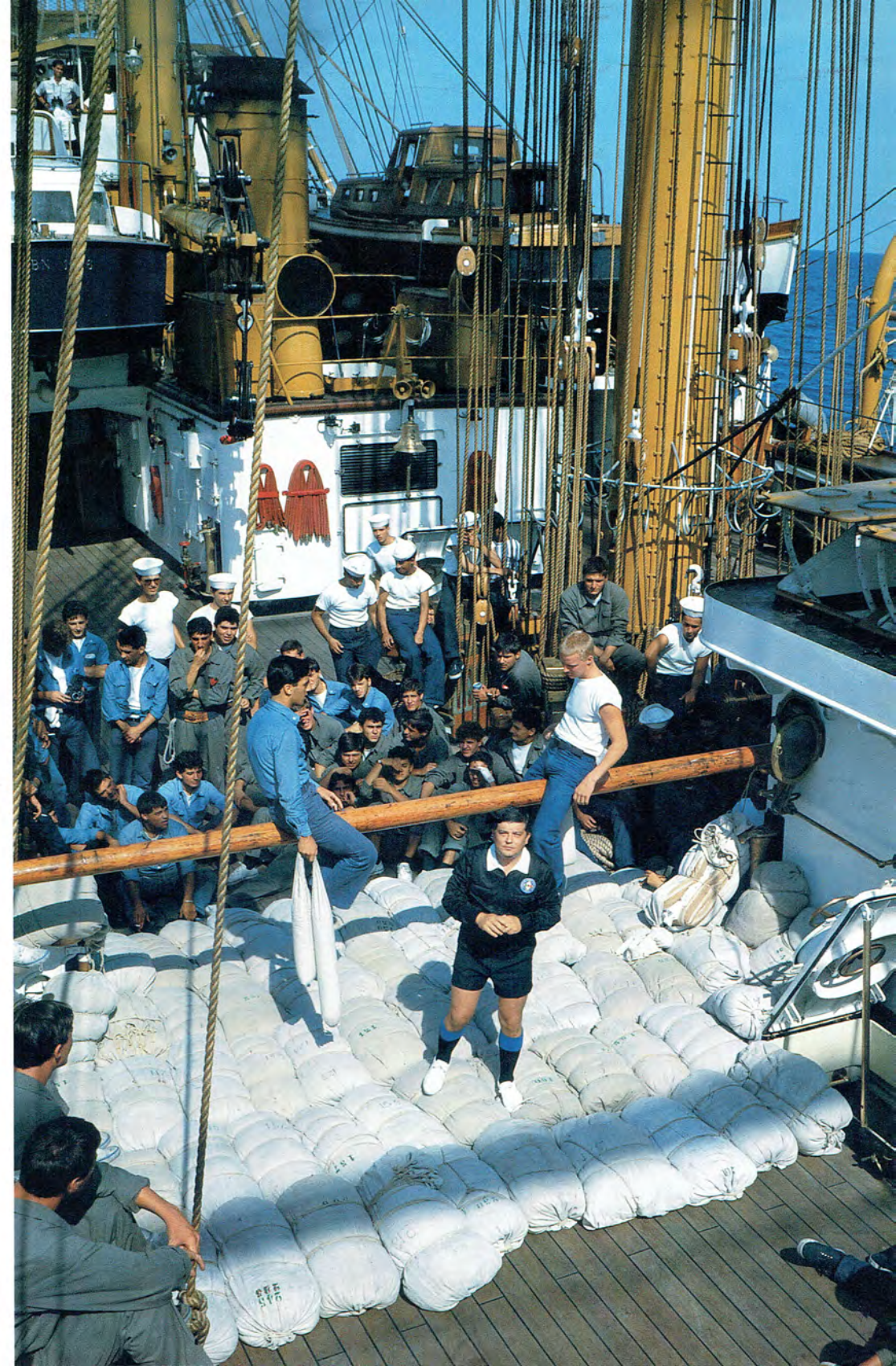
Sopra: Allievi a riva sulle griselle e (nella pagina accanto) al mascone di dritta. Anche se sembra strano, spesso a bordo si riesce ad esser soli: sia salendo a riva sull'albero di mezzana arrampicandosi sulle griselle, sia a prora estrema sulla rete delfiniera del bompresso sia passeggiando sul cassero mentre il vento riempie ed incurva le vele e la nave, preso il suo passo, cammina veloce quasi scivolando sull'acqua.





A sinistra: la salita al cassero con salvagente e l'entrata in corridoio ufficiali. Sotto: il timone a mano. Nella pagina accanto: la salita sul cassero. Il salvagente con il nome della nave viene, in porto, sistemato a terra vicino al barcarizzo (passarella) dal quale si accede a bordo. In navigazione è posto presso la scala di accesso al cassero dove è situata la plancia di poppa con il timone a mano che, formato da quattro ruote coassiali, ha bisogno di otto uomini per essere manovrato efficacemente.

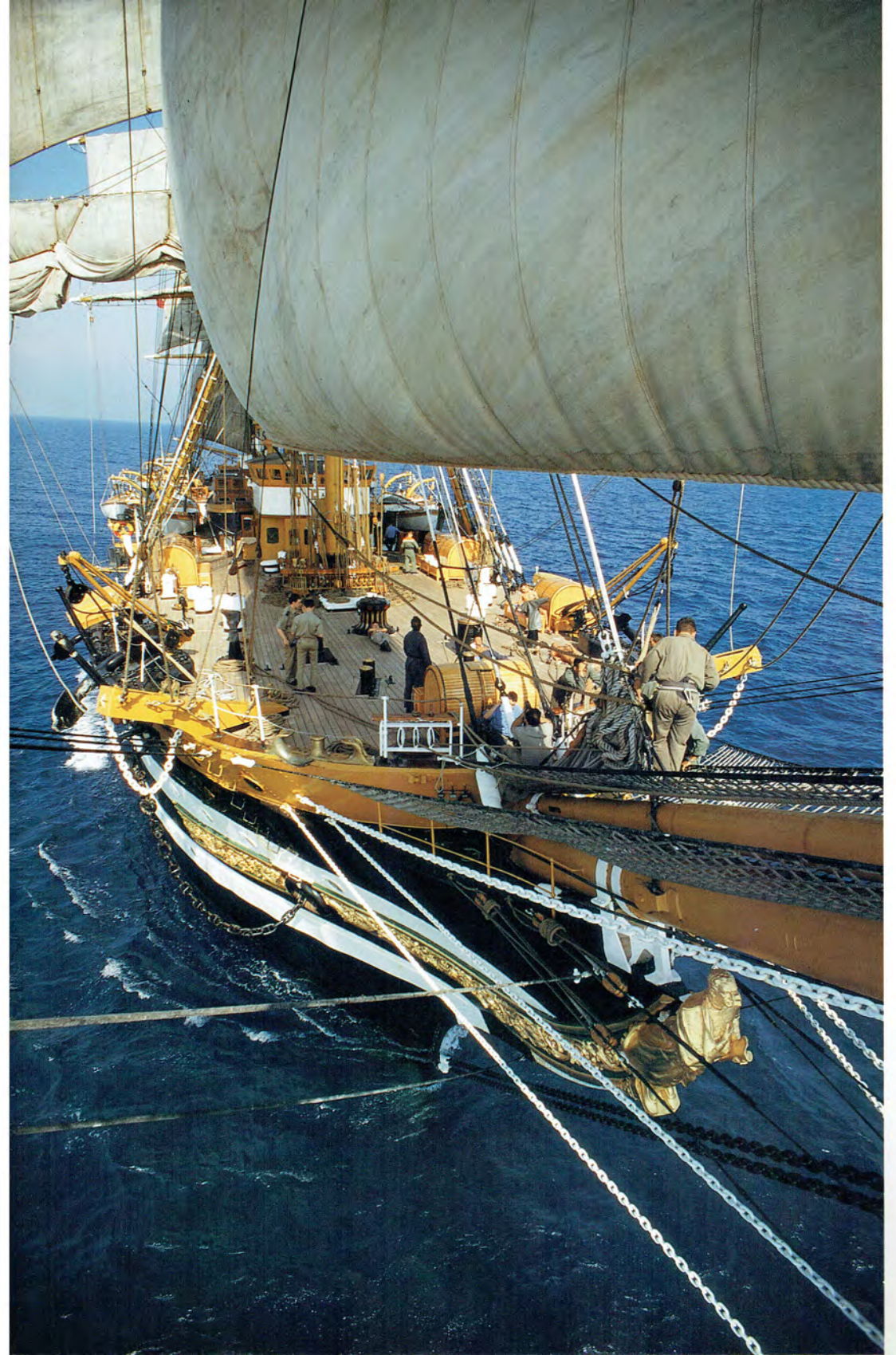
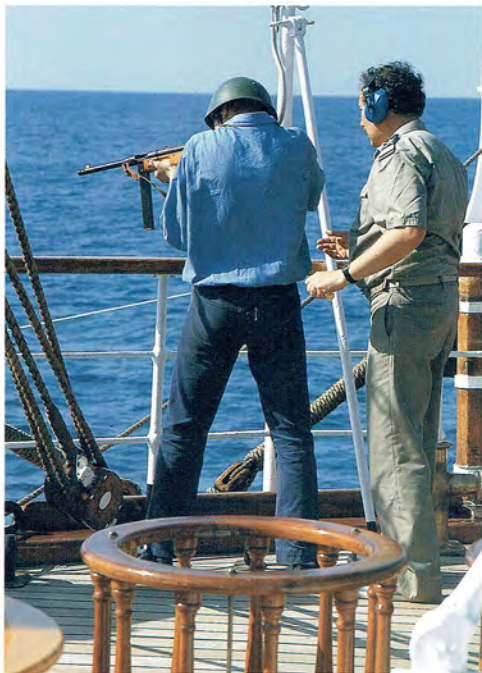




Sopra e nella pagina accanto: la giostra del Saraceno. Durante le lunghe navigazioni talvolta si svolgono delle gare di abilità e destrezza marinara tramandatesi nel tempo. I contendenti, a cavalcioni su un palo che simula il pennone, devono cercare di far cadere l'avversario usando dei "salsicciotti" ripieni di sabbia. In terra altri sacchetti di sabbia per attutire la caduta. L'equipaggio fa il tifo!



A sinistra e accanto: il fischio del nostromo e la tromba per gli onori. Sotto: segnali a bandiera ed esercitazioni di tiro. La vita a bordo è densa di attività ed è molto raro annoiarsi! A volte si manovra seguendo il fischio del nostromo o si inviano segnali con le bandiere o ci si esercita sparando fuori bordo su un bersaglio rimorchiato. Il trombettiere scandisce, con appositi segnali, alcuni dei momenti più significativi della vita di bordo.





A sinistra: posto di lavaggio e posto di lavoro.
Sotto: la vedetta e la guardia al barcarizzo.
Nella pagina accanto: il Vespucci dall'alto.
Per vivere in tanti (400 persone) su una stessa nave è necessario mantenere tutto in ordine, ed ogni giorno per circa un'ora si pulisce, si rassetta e si lava la nave.
Nel frattempo qualcuno, se la nave naviga guarda avanti, o se in porto vigila armato al barcarizzo.
E tutto ciò con l'entusiasmo di essere sulla (forse) più bella nave del mondo.





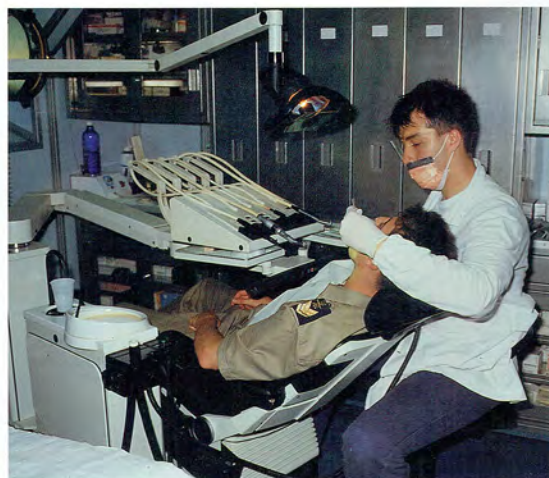
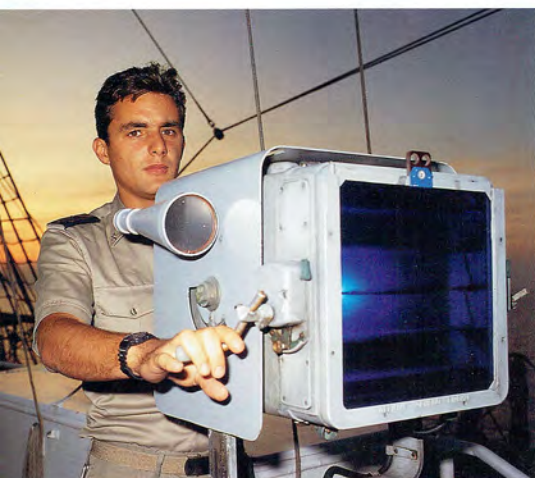


Sopra e in alto: posto di manovra in tenuta ordinaria e lavori a bordo. Nella pagina accanto: sopra il timone a mano e, sotto, la mezzana va a riva. È con l'entusiasmo che si supera lo sforzo e la fatica quando bisogna alare il boma o la randa dell'albero di mezzana, o quando si manovra con il timone a mano seguendo le indicazioni dell'ufficiale di guardia, o quando si dà volta al cavo di ormeggio intorno ad un bittone o quando infine con il pennello si rifiniscono gli argani a mano sul cassero.



A sinistra: tramonto a prora e tramonto a poppa (in basso) con cerimonia dell'ammaina bandiera. Nella pagina accanto: salita a riva sull'albero di maestra. Le albe ed i tramonti in mare hanno un fascino particolare, sia perchè si possono ammirare su tutto l'orizzonte, sia perchè sono sempre diversi per i colori, per le nubi e per i riflessi. Al tramonto in navigazione viene chiamata l'assemblea a poppa e, dopo aver letto la "Pregbiera del marinaio" si assiste sull'attenti alla cerimonia dell'ammaina bandiera.



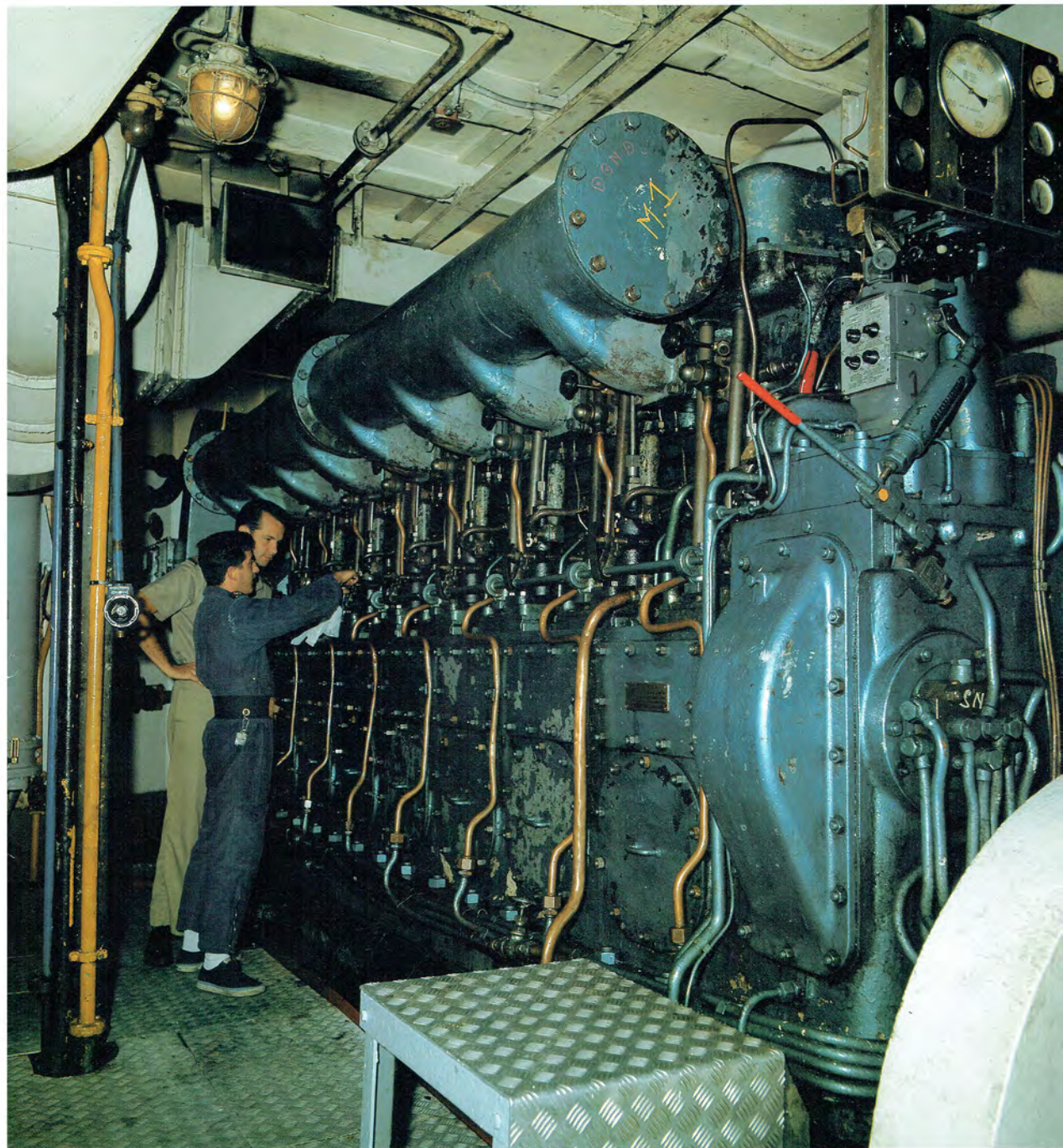


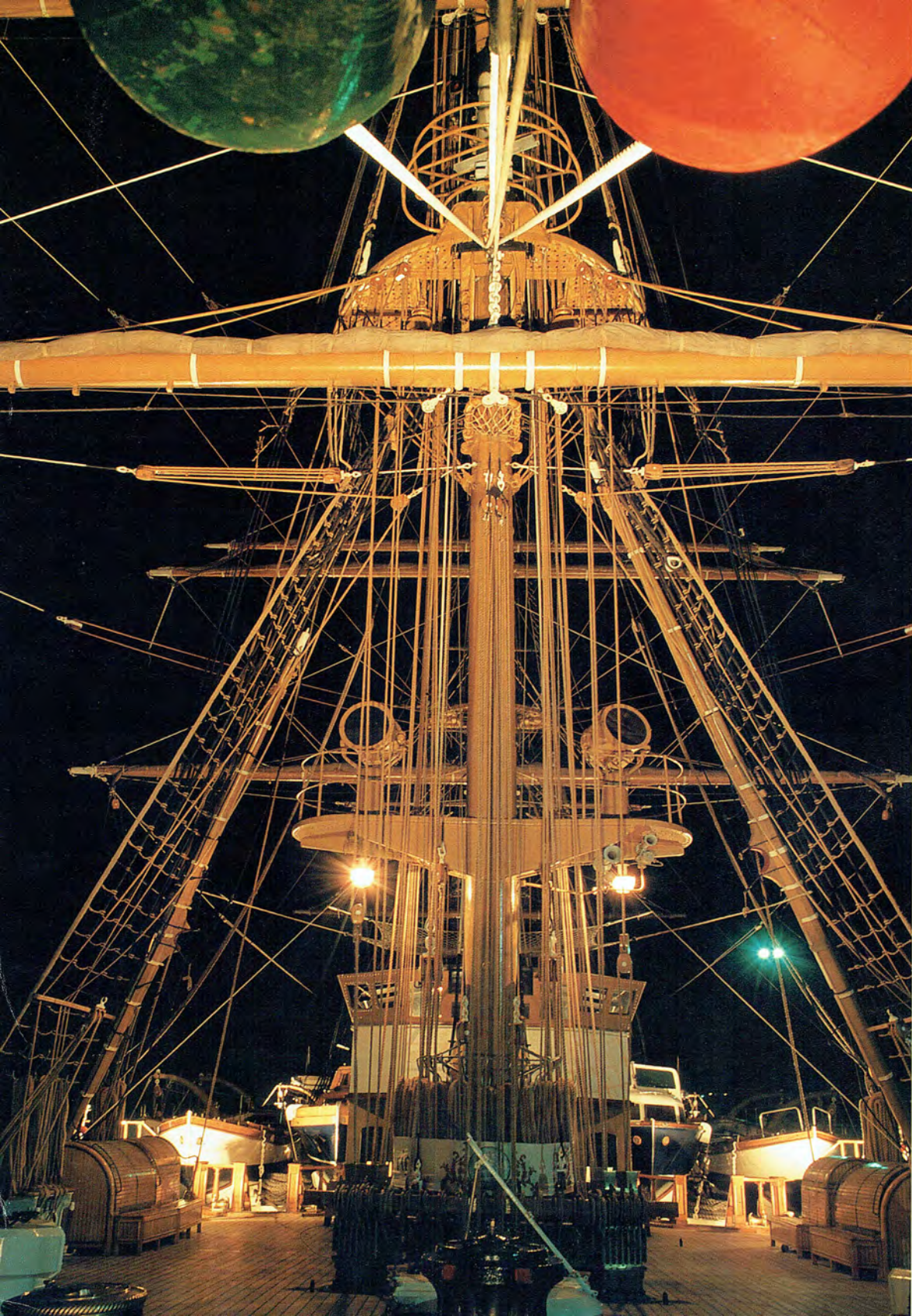


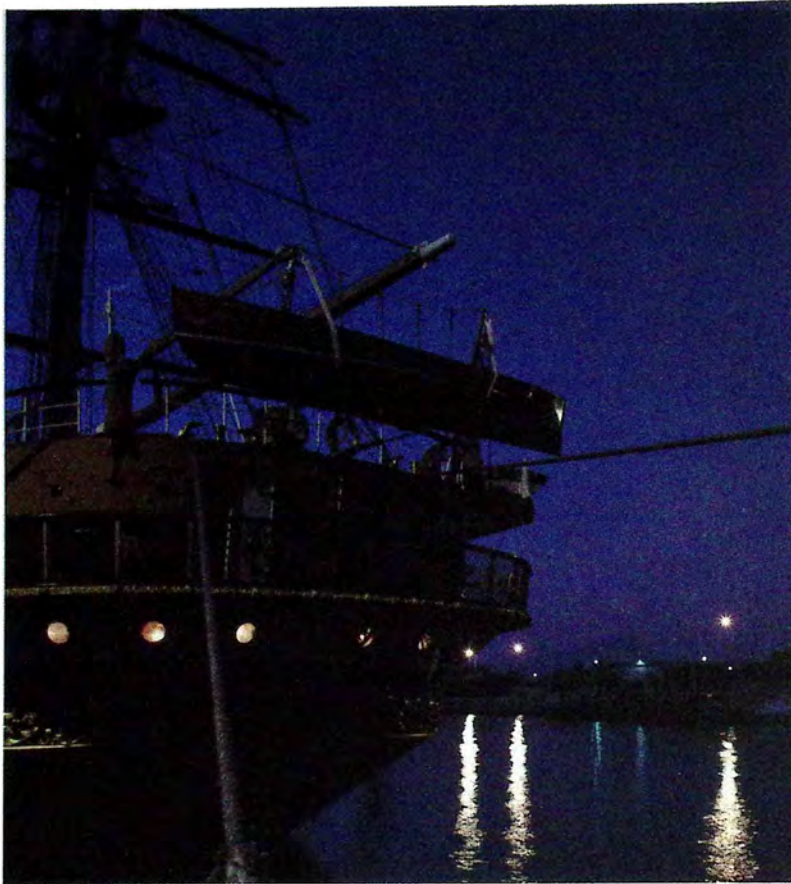




A sinistra e in basso: di guardia in macchina e lavori in macchina. Nella pagina accanto: controlli al motore principale. Anche se è una nave a vela, il Vespucci ha un motore che serve sia per le manovre, sia per raggiungere i porti nei tempi programmati. Alcuni dei marinai e degli Allievi seguono il motore principale e tutte le relative tubolature per assicurarsi del corretto funzionamento. Oltre al motore deve anche essere controllato l'impianto antincendio (tubi rossi).







Ringraziamenti e accrediti

Testi

Si ringraziano il Capitano di Vascello Dalmazio Sauro per la realizzazione del testo introduttivo e il Capitano di Vascello Giancarlo Schiavoni per l'assistenza fornita nella redazione delle didascalie.

Immagini

Foto di copertina: Maristat/Reclap.

Husson Jean-Pierre: p. 3, 14, 15, 16, 17, 30, 31, 50, 51, 52, 54, 56, 57, 58, 76, 82.

Maristat/Reclap: p. 9, 21, 38, 42, 43, 67, 73, 70, 80, 81, risguardie.

Milliani Maurizio: p. 45, 46, 48, 51, 56, 59.

Valpolini Paolo: p. 3, 10, 11, 12, 13, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 44, 47, 48, 49, 52, 53, 55, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 77, 78, 79.

