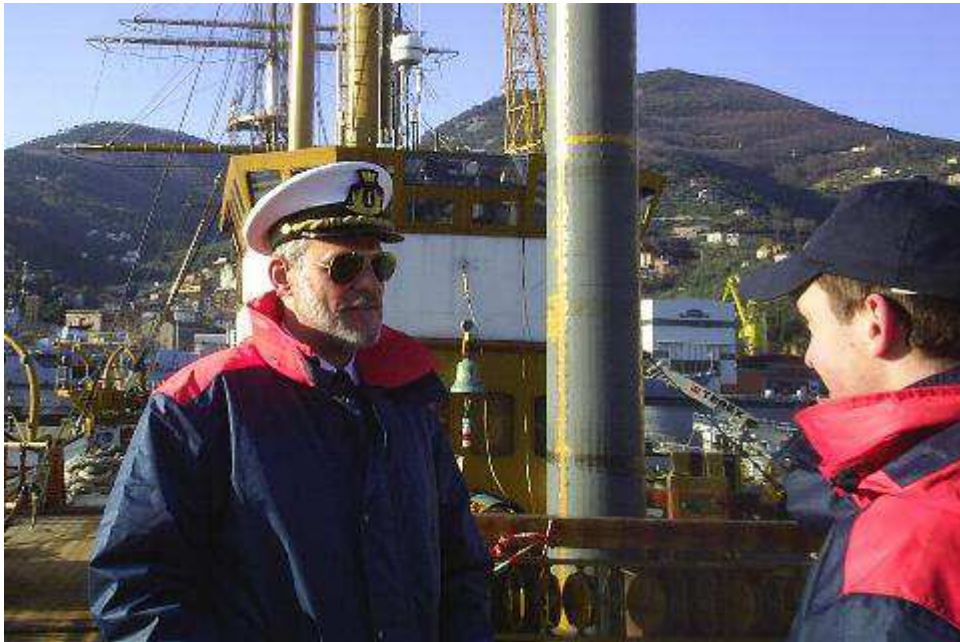


Amerigo Vespucci, un nuovo albero di trinchetto per i suoi 75 anni



"Comandante Liorsi possiamo parlare di evento storico per questa nave?"
"Direi di sì - replica il capitano di vascello Andrea Liorsi, 111[^] comandante dell'Amerigo Vespucci, la nave scuola della nostra Marina che proprio in questi giorni compie 75 anni - inoltre il giorno 22 febbraio, anniversario del varo, sarò a Foggia, per partecipare a un congresso celebrativo nella terra di origine del colonnello del Genio navale ingegnere Francesco Rotundi, che progettò il Vespucci e ancor prima la sorella maggiore Cristoforo Colombo. Questa, come sappiamo, fu ceduta dopo la fine del secondo conflitto mondiale alla Unione Sovietica".

Il Vespucci che conosciamo si sostituì con nome e mansioni a un suo omonimo predecessore andato in disarmo, che operò sin dalla fine del Diciannovesimo secolo venendo poi assegnato a compiti di addestramento per gli allievi della accademia navale istituita proprio in quegli anni. L'unità navale in questo periodo è a La Spezia per lavori di grande manutenzione, ma questa volta c'è una novità che riguarda l'albero di trinchetto - quello più a prora e sottoposto allo sforzo maggiore - che dopo 15 lustri di onorata carriera è stato necessario sostituire per raggiunti limiti di usura e di sicurezza.

L'operazione è stata tutt'altro che semplice e ha rappresentato una sfida per le maestranze dell'Arsenale di La Spezia, che sotto la direzione dell'ammiraglio Anteo Martelli e la guida del colonnello delle Armi navali Matteo Bisceglia, si sono trovati di fronte a problemi d'altri tempi, per i quali è stato necessario uno studio attento e soprattutto rispettoso nel voler riprodurre antichi metodi costruttivi.

"Il nuovo albero del Vespucci è stato rifatto esattamente come il precedente - spiega il comandante Liorsi - con le stesse tecniche costruttive di 75 anni fa, pur essendo in pratica una specie di grosso cilindro cavo all'interno [in effetti è

leggermente rastremato alle due estremità, ndr] è stato realizzato mediante l'assemblaggio sfalsato di tanti semigusci ampi 120 gradi, assiemati su tre file con chiodi e contropezzature interne. Questo, oltre a voler rispettare rigorosamente la tradizione costruttiva, è stato anche un requisito normativo. La saldatura delle parti, infatti, avrebbe richiesto spessori maggiori e conseguente aumento del peso dell'albero".

Tradizione a parte, quindi, i metodi di un tempo talvolta sono migliori e la chiodatura è uno di quelli. Assemblare le lamiere con i chiodi a caldo è una tecnica che un tempo qualificava specifici operai, figure ormai scomparse o quasi. Per l'operazione Vespucci si è potuto rintracciare quattro anziani arsenalotti già in pensione da tempo, che con entusiasmo hanno prestato ancora una volta, forse l'ultima, la loro antica arte di chiodatori. Con la stessa tecnica anche alcuni pezzi del fasciame del Vespucci, che su questo tipo di nave costituisce la struttura autoportante e non solo una semplice chiusura, sono stati sostituiti con altrettanti pezzi premodellati con precisione, per poter combaciare perfettamente con la sagoma della carena.

"La chiodatura dei pezzi dell'albero di trinchetto ha richiesto non poco impegno e fantasia - dice il colonnello Bisceglia, direttore dei lavori e servizi - i chiodi ribattuti dall'esterno dovevano essere contrastati dall'interno, così nella cavità più larga dell'albero si è infilato un operaio, il più piccolo che abbiamo trovato, che ha potuto lavorare sino a che la sezione interna lo consentiva. Il lavoro nella parte più stretta è stato terminato mediante martinetti idraulici governati dall'esterno con manovre da prestigiatore".



E con questa dedizione e ingegno, nonché 2.400 chiodi, che il nuovo albero lungo 34 metri è stato riprodotto fedelmente. "Ad esso sarà poi aggiunta una seconda parte in metallo, chiamata albero di parrochetto, e infine l'albero di

velaccino in legno, attualmente in officina per lavori di manutenzione" afferma Stefano Baldiglio, che con i suoi 37 anni di esperienza in arsenale fa parte della commissione di controllo appositamente costituita per i lavori dell'albero. Mercoledì 1 febbraio il nuovo trinchetto è stato imbarcato. Una gru lo ha sollevato sulla verticale del ponte per poi calarlo all'interno fino a raggiungere il punto terminale posto sei ponti più in basso. Il successivo allineamento è stato seguito con un teodolite e nei prossimi giorni il nuovo trinchetto sarà bloccato definitivamente, andando a formare un corpo unico con l'Amerigo Vespucci.

Il rispetto della tradizione ha così tutelato il valore storico del veliero, tradizione che d'altronde si respira inconfondibile in ogni particolare di bordo, nella curata e meticolosa conservazione delle testimonianze che su questa unità raccontano innumerevoli episodi dei suoi viaggi. Il Vespucci ha sempre navigato tutti gli anni con le sole eccezioni del primo anno di guerra e di altre tre occasioni in cui subì lavori di ammodernamento. Anche durante il Secondo conflitto svolse regolarmente le crociere addestrative, seppur nelle acque ristrette dell'Adriatico tra Venezia a Brindisi. Nel 1960 portò la fiaccola olimpica dalla Grecia a Napoli per le Olimpiadi di Roma e il supporto usato è tuttora conservato nell'antingresso della sala consiglio, salotto buono e fiore all'occhiello del Vespucci. In esso si notano inoltre due quadri a olio rappresentanti lo sbarco di Colombo a San Salvador e il suo rientro in Spagna, appartenuti al Veliero C. Colombo e da esso recuperati appena prima di essere consegnato al termine dell'ultimo conflitto.

Ma il Vespucci trae ricchezza anche dall'attaccamento del suo equipaggio, come fa notare il comandante in seconda capitano di fregata Giuliano Biggi, che rimarca che molti dei suoi uomini, generalmente quelli addetti ai ruoli marinareschi, trascorrono quasi per intero la loro carriera militare a bordo del veliero col quale instaurano un rapporto di appartenenza unico nel suo genere.

E unica è in effetti anche questa unità, che utilizza da sempre vele realizzate in tela di Olona e tutte le stesse attrezzature marinaresche che l'hanno accompagnata dal giorno del varo. Dove ancora si conservano e utilizzano le lanterne per gli onori alla banda, pratica che si riconduce a un passato ormai secolare e quasi certamente scomparsa altrove. Il Vespucci è l'unica unità della nostra Marina a essere sopravvissuta agli eventi bellici e al tempo. Conserva infatti ancora la bandiera di combattimento originale con lo stemma reale, che le fu consegnata dall'Unuci di Genova nel 1931, anno del varo.

Non solo le vele, ma anche l'apparato motore del Vespucci fu studiato con attenzione. Per consentire una distribuzione di pesi ottimale e ottenere un asse dell'elica il più possibile corto, fu deciso di adottare un sistema diesel elettrico, con a centro nave l'apparato diesel per la generazione di energia elettrica, poi convogliata al motore elettrico di propulsione, calettato così in prossimità dell'elica. "Questa tecnica, pensata quasi un secolo fa dall'ingegnere Rotundi - spiega il comandante Liorsi - è quella che oggi si sta affermando nelle navi di ultima generazione sia civili che militari".

Ma poi aggiunge con orgoglio: "Vero motore dell'Amerigo Vespucci è però il suo equipaggio, che è composto da 278 membri, di cui 16 ufficiali, 72 sottufficiali e 190 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 e dal personale di supporto dell'Accademia navale, raggiungendo quindi circa 480 unità". E così anche i progetti e la crociera di quest'anno saranno rispettati grazie al lavoro dell'Arsenale, dell'equipaggio, nonché delle ditte coinvolte nell'esecuzione dell'intero progetto.

"Abbiamo raccolto con entusiasmo una sfida - conclude il colonnello Bisceglia dell'Arsenale di La Spezia - quella di portare il Vespucci all'appuntamento con i suoi compiti del 2006 senza ritardi e con l'albero nuovo. Il lavoro che stiamo svolgendo avrebbe richiesto normalmente circa 18 mesi, che noi abbiamo però compresso a otto e non senza timori di imprevisti. Ecco perché l'analisi preventiva è stata molto precisa. Inoltre stiamo curando che tutte le conoscenze acquisite in questa esperienza, che abbiamo dovuto scoprire in qualche caso da zero, siano depositate in una specifica tecnica, da tramandare a coloro che un giorno lontano si troveranno ad affrontare un'altra simile esigenza".

