



Incrociatore Lanciamissili A. DORIA

Incrociatore Lanciamissili ANDREA DORIA

L'incrociatore lanciamissili «A. Doria» è il secondo incrociatore varato in Italia dopo l'ultimo conflitto mondiale. Costruito nei Cantieri del Tirreno di Riva Trigoso è gemello dell'incrociatore lanciamissili «Caio Duilio», entrato in servizio il 19 settembre 1964.

L'«A. Doria», varato il 27 febbraio 1963, ed entrato in servizio il 23 febbraio 1964 ha le seguenti caratteristiche:

- dislocamento a pieno carico: Tonn. 6.500; lunghezza: mt. 149,3; larghezza: mt. 17,2; potenza: HP 60.000; velocità superiore a nodi 30; equipaggio: 500 uomini.

Il suo armamento è composto da:

- n. 8 cannoni da 76/62 in torri singole; n. 2 lanciasiluri trinati a.s.; n. 1 rampa binata lanciamissili «Terrier»; n. 2 lanciarazzi trinati illuminanti da 105; n. 4 elicotteri antisom.

Il sistema missilistico Terrier, di cui è dotato il «Doria» e che è lo stesso installato sull'incrociatore «Garibaldi» e sul «Duilio», appartiene al gruppo dei sistemi a media gittata.

L'unità è particolarmente adatta alla lotta antisommergibile per le elevate prestazioni fornite dalle apparecchiature di rivelazione subacquea e per i suoi elicotteri di ricerca e attacco, che possono essere impiegati anche nelle condizioni meteorologiche più severe, poiché l'unità ha una notevole stabilità di piattaforma ottenuta a mezzo di pinne stabilizzatrici.

Può ben dirsi in sintesi che l'incrociatore «Doria» per le sue caratteristiche operative e le originali soluzioni tecniche adottate è uno strumento perfetto sia per la difesa antiaerea che per la difesa antisommergibile dei convogli.

In tutti i servizi di bordo è stato dato il massimo sviluppo ai telecomandi e all'automazione.

stico, nei sistemi di comunicazione, nei sistemi di raccolta, diffusione, ed elaborazione dei dati relativi alla situazione aerea e navale della zona di operazione.

Sulle moderne unità della Marina Militare Italiana, e in particolare sulla nave «Doria», come sul «Duilio» e sui C.T. lanciamissili «Impavido» e «Intrepido», nel campo dell'automazione sono state adottate sistemazioni che per originalità di concezione e per bontà di realizzazione hanno suscitato l'ammirazione degli ambienti tecnici internazionali.

E' stato inoltre curato nei minimi particolari il benessere del personale affinché la vita di bordo possa essere la più confortevole possibile.



La notevole diffusione della automazione a bordo, unitamente ad altre particolari sistemazioni, consente tra l'altro all'unità di poter continuare ad operare anche in zona contaminata da ricaduta radioattiva.

La diffusa adozione dell'automazione sul «Doria» è particolarmente evidente nel complesso dell'apparato motore che viene condotto e regolato a distanza da due «centrali di propulsione», ubicate in locali condizionati.

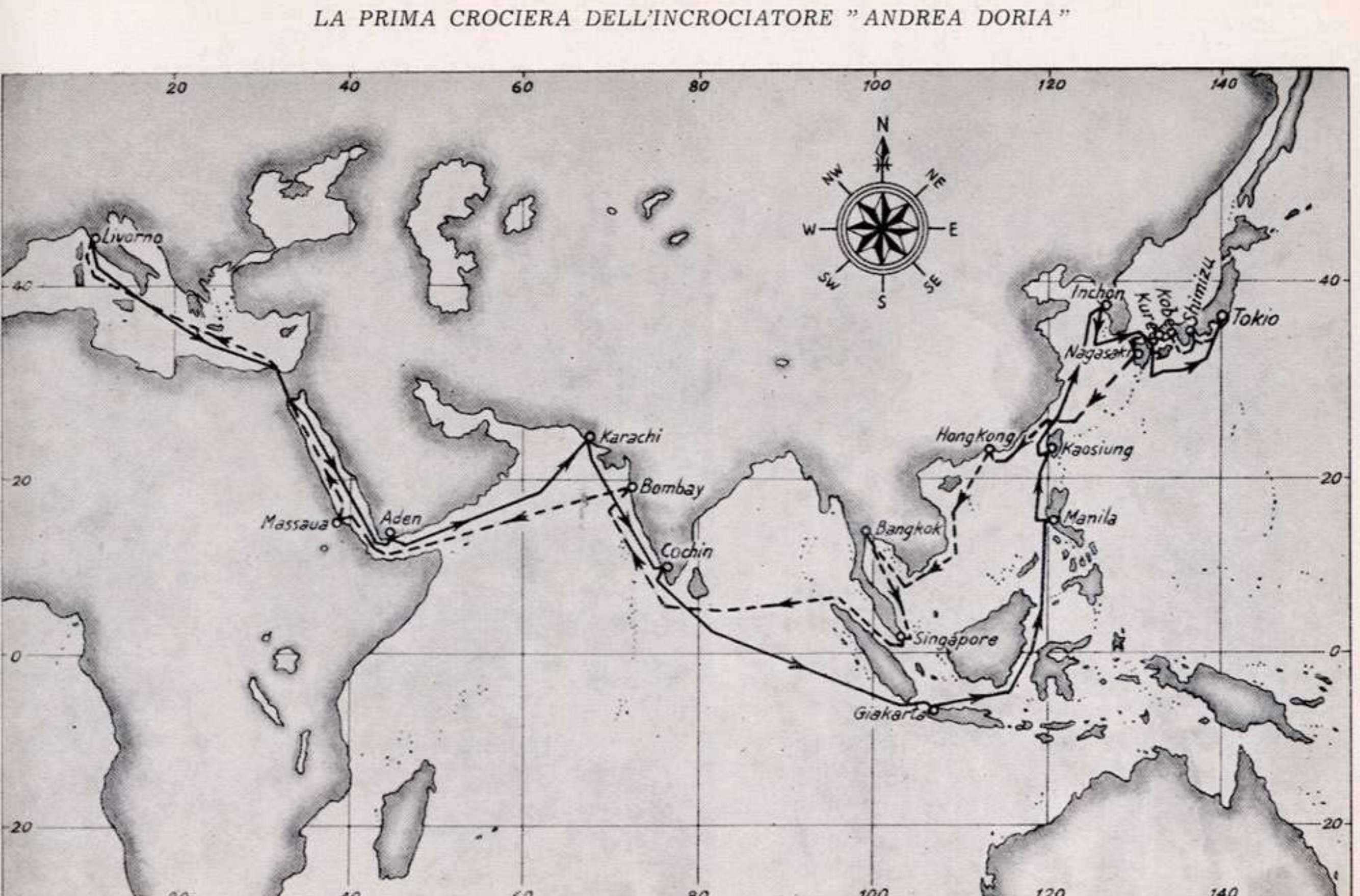
Tutte le operazioni compiute dalle due centrali di propulsione sono controllate, a loro volta, dalla «centrale di sicurezza» dove una serie di strumenti consente al Capo Servizio del Genio Navale di avere costantemente la visione non solo della situazione dell'apparato motore e dell'apparato generatore della corrente elettrica, ma anche la situazione generale della nave per quanto riguarda l'assetto delle portellerie, delle prese d'aria, delle sistemazioni antincendio, degli impianti di stabilizzazione e condizionamento.

Gli automatismi hanno trovato larghissimo impiego anche nelle artiglierie, nell'impianto missili-

L'equipaggio è sistemato in comodi locali, dotati di tutti i comforts quali bar-negozio, biblioteca, televisione, cinematografo, impianto per diffusione di programmi radiofonici o musica discografica.



LA PRIMA CROCIERA DELL'INCROCIATORE "ANDREA DORIA"



ANDREA DORIA

Fu uno dei più grandi uomini che ebbe l'Italia nel Rinascimento ed a cui la fortuna fu fedele fino alla morte. Di illustre ed antica famiglia genovese fu il più celebre capitano del mare del suo tempo. Nato ad Oneglia nel 1466, a 26 anni si diede al mestiere delle armi e servi sotto parecchi principi in varie parti dell'Italia. Nel 1519 fu nominato Ammiraglio dal Pontefice Clemente VII e sconfisse l'armata imperiale comandata dal viceré Lanois. Fu Ammiraglio di Francesco I di Francia, battendo una flotta imperiale spagnola nelle acque di Marsiglia (1524); ma la poca gratitudine dimostrata dal Re di Francia, giunse al punto di ordinarne l'arresto, lo indusse a passare al servizio di Carlo V contro cui aveva combattuto in precedenza.



Nel 1528 cacciò i francesi da Genova e riordinò saggiamente il Governo di quella Repubblica. Carlo V voleva farlo sovrano della città ma egli ricusò preferendo che la sua patria si reggesse libera e indipendente. Fu nominato Censore a vita col titolo di Padre della Patria.

Tornato in mare come Ammiraglio di Carlo V si distinse contro i pirati ed i barbareschi che infestavano il Mediterraneo e le coste d'Italia e di Spagna. Scortò Carlo V nella spedizione di Tunisi (1533), contribuendo grandemente alla presa di quella piazza.

Nel 1541 partecipò suo malgrado, avendone previsto il disastroso risultato, alla spedizione di Carlo V contro la piazzaforte di Algeri, riuscendo comunque, con la sua grande perizia marinara, a salvare il sovrano e le milizie, gravemente minacciate, ed a riportarle in Patria.

Carlo V lo creò Principe di Melfi e Gran Cancelliere del Reame di Napoli. Sul principio del 1547 corse pericolo della vita per la congiura dei Fieschi; Giannettino Doria suo nipote ne rimase ucciso, mentre il Fieschi perì nel tentativo. Nel 1552, più che ottantenne, tornò in mare per attaccare i turchi suoi vecchi nemici, come capitano di Dragut, imperveravano sulla costa del Reame di Napoli.

Nel 1556 cedette il comando al suo diletto nipote Gian Andrea Doria e ritiratosi a Genova visse con grande splendore e reputazione, e venerato dai suoi concittadini. Morì nel suo sontuoso palazzo Fassuolo di Genova nel novembre del 1560, in età di 94 anni, avendo riempito di sue gesta memorabili la storia terrestre e marittima del suo secolo. I genovesi tributano grandiose onoranze alla sua memoria e ne piansero la perdita come una pubblica calamità.