

CONSEGNA ALLA MARINA MILITARE
DELL'INCROCIATORE LANCIAMISSILI

"CAIO DUILIO"

CASTELLAMMARE DI STABIA, 19 SETTEMBRE 1964



CONSEGNA ALLA MARINA MILITARE
DELL'INCROCIATORE LANCIAMISSILI

"CAIO DUILIO"

CASTELLAMMARE DI STABIA, 19 SETTEMBRE 1964



INCROCIATORE LANCIAMISSILI "CAIO DUILIO"

L'incrociatore lanciamissili «Caio Duilio» è il primo Incrociatore costruito in Italia dopo l'ultimo conflitto mondiale. Varato il 22 dicembre 1962 nei Cantieri Navali della Navalmeccanica di Castellammare di Stabia è gemello dell'incrociatore lanciamissili «Andrea Doria», entrato in servizio il 23 febbraio 1964.

L'incrociatore ha le seguenti caratteristiche:

- dislocamento a pieno carico: Tonn. 6.500
- lunghezza: mt. 149,3
- larghezza: mt. 17,2
- potenza: HP 60.000
- velocità massima: nodi 31
- equipaggio: 500 uomini

Il suo armamento è composto da:

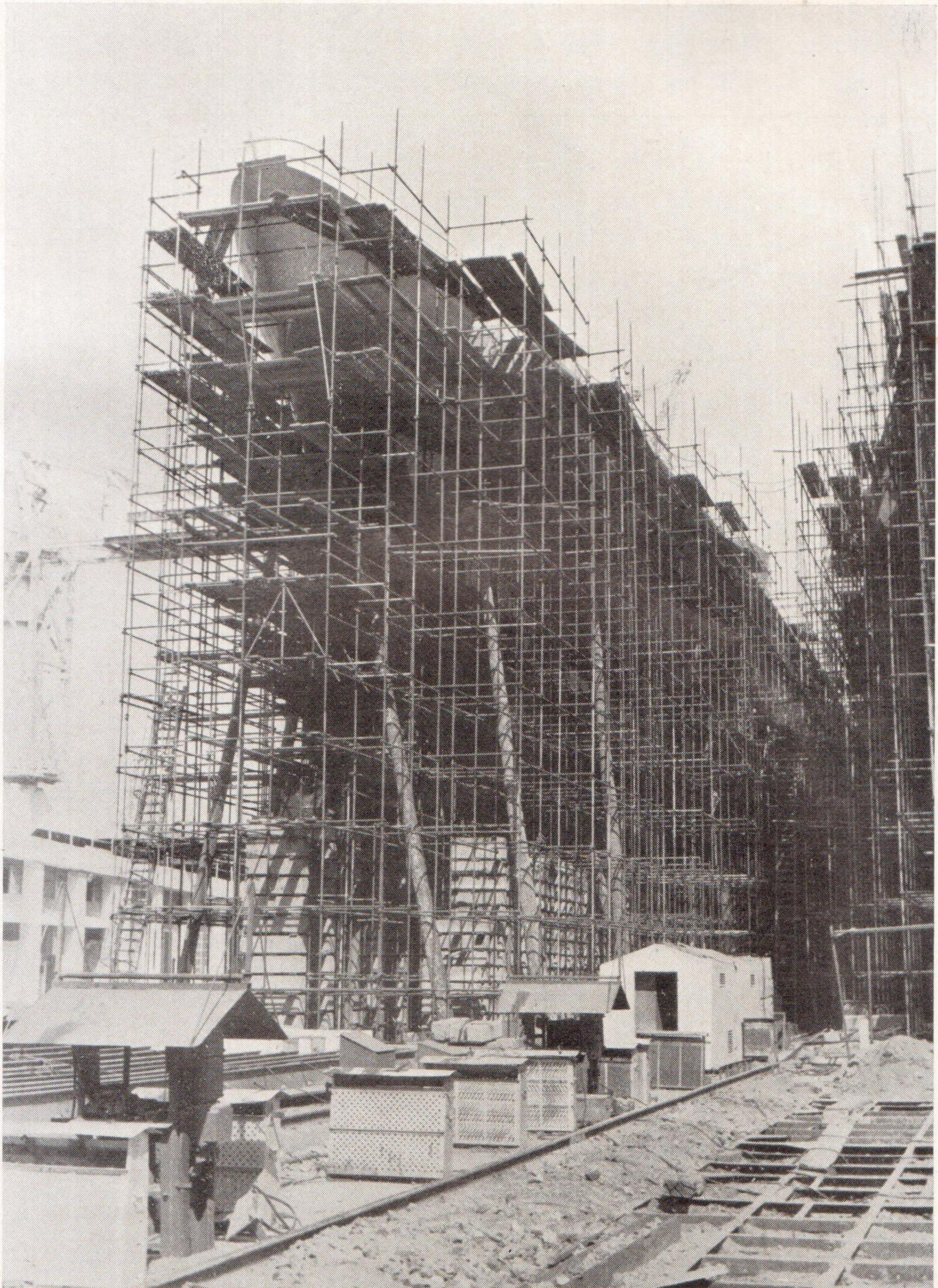
- n. 8 cannoni da 76/62 in torri singole
- n. 2 lanciasiluri trinati a. s.
- n. 1 rampa binata lanciamissili «Terrier»
- n. 2 lanciarazzi trinati illuminanti da 105
- n. 4 elicotteri antisom.

Il sistema missilistico Terrier, di cui è dotato il «Duilio» e che è lo stesso sistema già impiantato sul «Garibaldi» e «Doria», appartiene al gruppo dei sistemi di media gittata. Il missile Terrier è un'arma della lunghezza di circa 9 metri ed ha un diametro approssimato di 50 cm. Il suo peso, completo, è di circa 2300 chilogrammi. Ha una gittata di circa 20 miglia e raggiunge una quota massima di oltre 20.000 metri. La sua velocità è circa 3 volte quella del suono.

La rampa lanciamissili è in grado di lanciare una coppia di «Terrier» ogni 30 secondi circa.

Il complesso delle armi installate conferisce all'Unità una potenza di fuoco superiore a quelle delle grosse Unità da 35.000 tonnellate tipo «Vittorio Veneto» della passata guerra.

L'Unità è particolarmente adatta alla lotta antisommergibile per le elevate prestazioni fornite dalle apparecchiature di rivelazione



**Il "DUILIO" in costruzione nei Cantieri Navali "Navalmeccanica"
di Castellammare di Stabia**

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 « Duilio » per le sue caratteristiche operative e le originali soluzioni tecniche adottate è uno strumento perfetto sia per la difesa antiaerea che per la difesa antisommersibile dei convogli.

La carena delle Unità tipo « Duilio » è di nuovo disegno ed i rapporti dimensionali caratteristici si discostano da quelli tradizionalmente usati dalla Marina Militare. Le prove in mare hanno confermato le particolari qualità di stabilità, velocità e manovrabilità studiate in sede teorica e pienamente realizzate.

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

La notevole diffusione della automazione a bordo unitamente ad altre particolari sistemazioni, consente tra l'altro all'Unità di poter far fronte con relativa tranquillità ad uno degli effetti dell'offesa atomica, la ricaduta radioattiva.

La minaccia dell'offesa nucleare ha fatto nascere per le Unità navali un doppio ordine di problemi: minimizzare gli effetti secondari dell'esplosione, proteggendo la nave dalla decontaminazione radioattiva sulle sue parti esterne; permettere che la vita del personale all'interno dell'Unità possa continuare a svolgersi in un ambiente per quanto possibile immune dalla contaminazione stessa. Per quanto riguarda la protezione delle parti esposte, sono stati realizzati già da tempo presso le principali Marine sistemi ad « ombrello d'acqua »: potenti getti d'acqua di mare nebulizzata creano attorno alla nave una sfera di protezione che tiene lontana la pioggia radioattiva, impedendo in gran parte che raggiunga la superficie esterna della nave. Tali superfici sono poi continuamente irrorate da un velo d'acqua che smaltisce gran parte del materiale attivo di ricaduta.

Per quanto riguarda gli ambienti interni e la vita del personale

➤
Varo dell'Incrociatore "Caio Duilio"

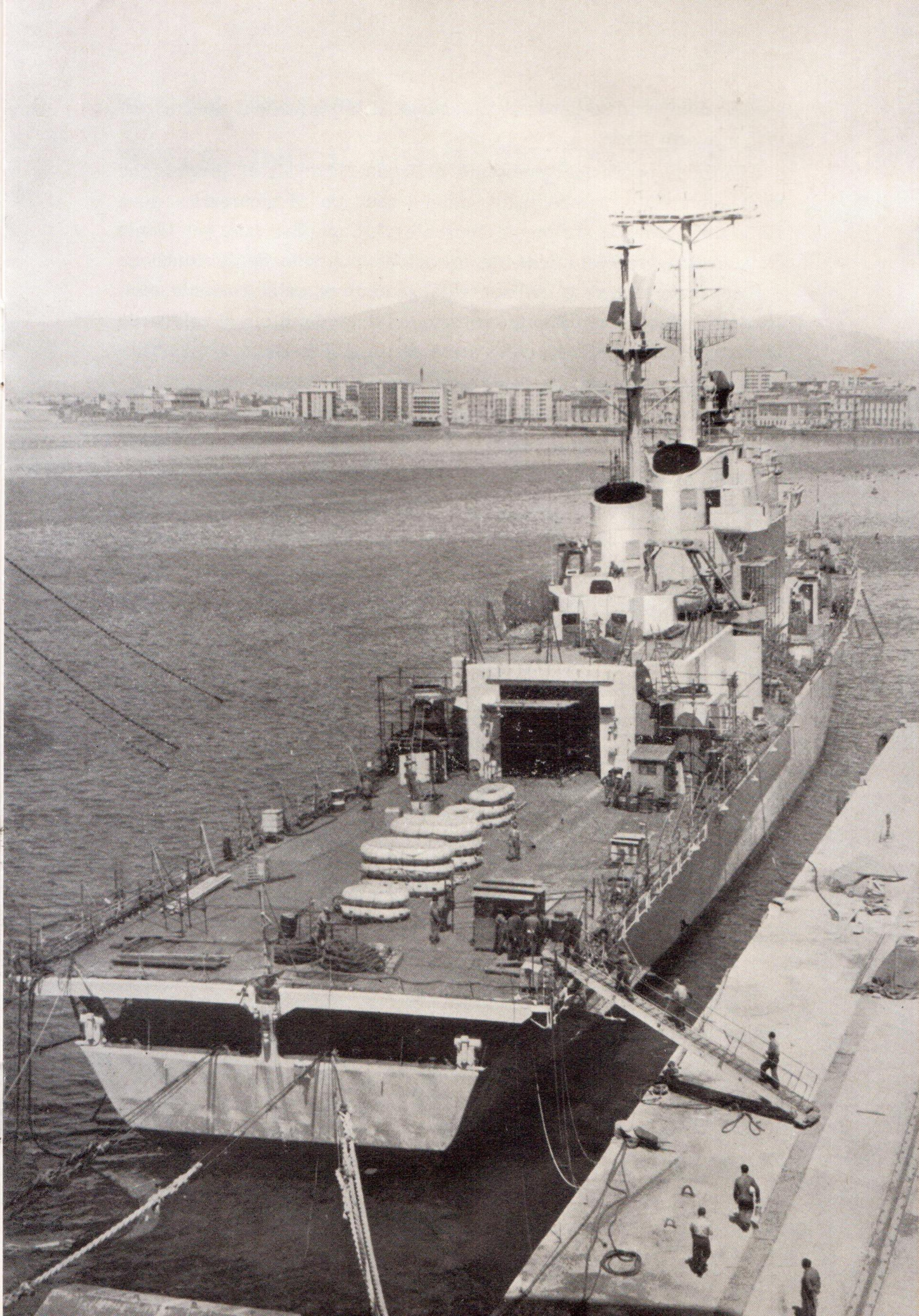


occorre tener presente che il funzionamento degli apparati di propulsione richiede ossigeno in quantità che sono reperibili solo nell'atmosfera circostante che, nel caso di offesa nucleare in atto, deve essere considerata gravemente inquinata. Ecco quindi sorgere le separate necessità sia di prevedere un ciclo chiuso di condizionamento per tutti gli ambienti in cui deve essere svolta una qualsiasi attività, sia di eliminare per quanto possibile la presenza fisica del personale negli ambienti in cui la inderogabile necessità di far affluire aria dall'esterno renderebbe pericolose le condizioni di lavoro; e ciò è possibile solo mercè l'automazione. Tenendo inoltre in vista la ovvia opportunità, di ridurre il personale necessario alla condotta degli impianti, è automaticamente sorto il problema del controllo e condotta degli apparati motori da uno o più locali più facilmente proteggibili (centrali di propulsione) da dove poche persone, siano in grado di compiere tutte quelle operazioni che sino a ieri richiedevano un notevole impiego di personale, e soprattutto richiedevano la presenza fisica di tale personale nella immediata prossimità delle apparecchiature da condurre.

La diffusa adozione dell'automazione sul Duilio è particolarmente evidente nel complesso dell'apparato motore che viene condotto e regolato a distanza da due «centrali di propulsione», ubicate in locali condizionati. Ciascuna centrale di propulsione governa e controlla due caldaie e un gruppo di turbine. Dalle centrali di propulsione possono essere messi in funzione o fermati i macchinari ausiliari, possono essere condotti i gruppi distillatori, che producono più di 100 tonn. al giorno di acqua dolce, possono essere eseguiti rifornimenti e travasi di combustibile. Queste operazioni sono «telecomandate» ma molti macchinari a loro volta sono dotati di automatismi che provocano la partenza, la regolazione o la fermata dei macchinari stessi in funzione di elementi predeterminati e compiono cioè vere operazioni di «automazione».

Nelle centrali di propulsione sono inoltre sistemati indicatori di allarme e protezione, per il mancato funzionamento dei vari servizi, ricevitori e trasmettitori d'ordine con la plancia comando, e

➤
Il "Caio Duilio" in allestimento



segnalazioni luminose indicanti lo stato di efficienza dei diversi servizi e automatismi.

Tutte le operazioni compiute dalle due centrali di propulsione sono controllate, a loro volta, dalla «centrale di sicurezza» dove tutta 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 missilistico, nei sistemi di comunicazione, nei sistemi di raccolta, diffusione ed elaborazione dei dati relativi alla situazione aerea e navale della zona di operazione.

Gli uomini sono stati ridotti nel numero mentre proporzionalmente è stata accresciuta la specializzazione di ciascuno. Questa necessità di specializzazione ha notevolmente accresciuto il numero degli specialisti volontari rispetto al personale di leva in confronto a quelle che erano le tabelle di armamento delle vecchie navi. Lo specialista ora deve saper curare non solo il proprio impianto ma anche gli automatismi che, come tutti i congegni malgrado il perfezionamento raggiunto, potrebbero anche fallire il proprio compito.

Sulle moderne Unità della Marina Militare Italiana, e in particolare su Nave « Duilio »; come sul « Doria » 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.

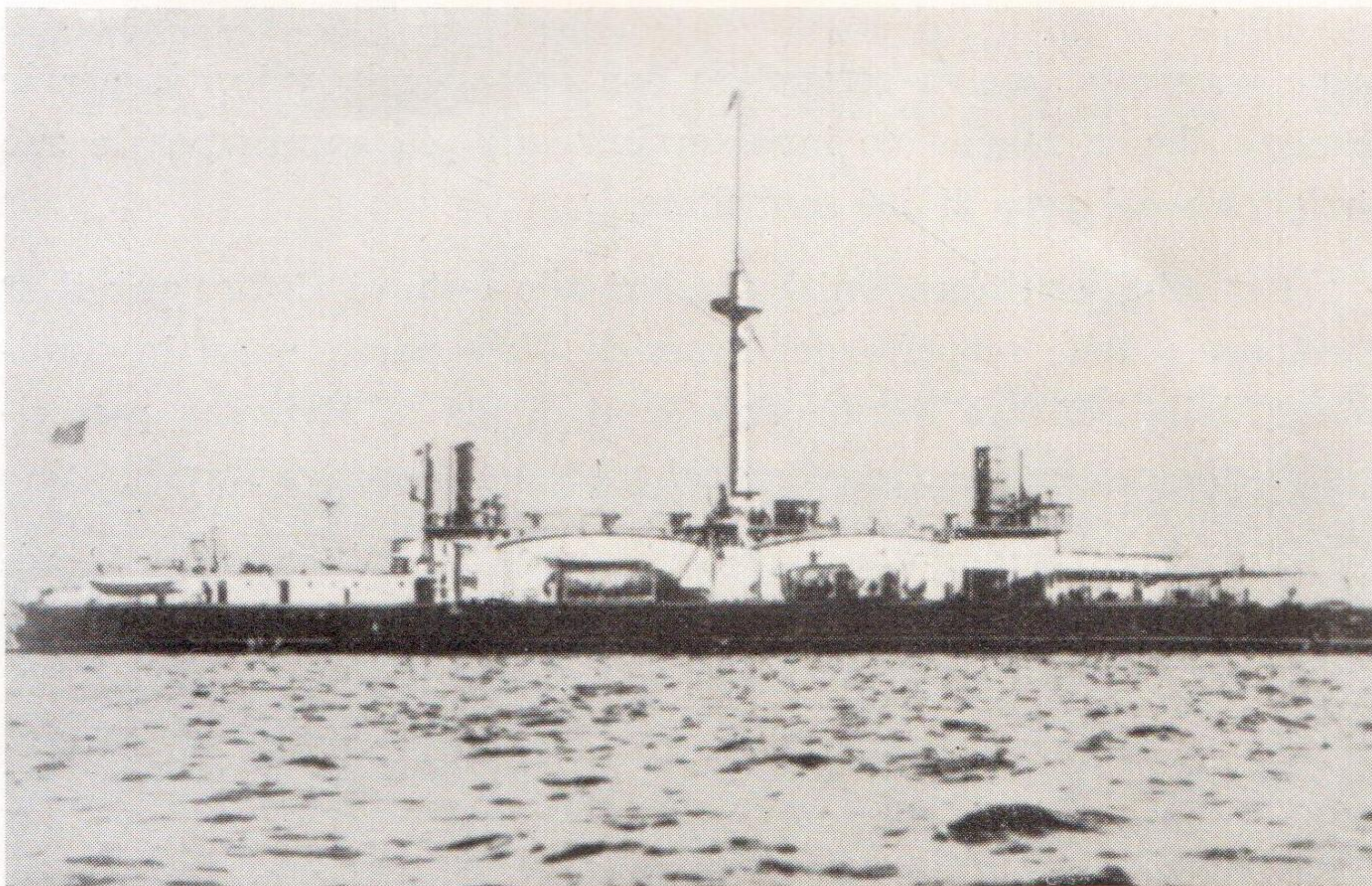
Il « Caio Duilio » è comandato dal C. V. BINI Mario.

L'Incrociatore porta il motto « Nomen numen » a similitudine dell'ultima corazzata della Marina Italiana che ha portato lo stesso nome.

NOTIZIE SULLE UNITÀ MILITARI CHE IN PASSATO PORTARONO IL NOME DI "CAIO DUILIO"

Precedentemente a questa Unità, altre due navi in passato portano sul mare il nome di Caio Duilio.

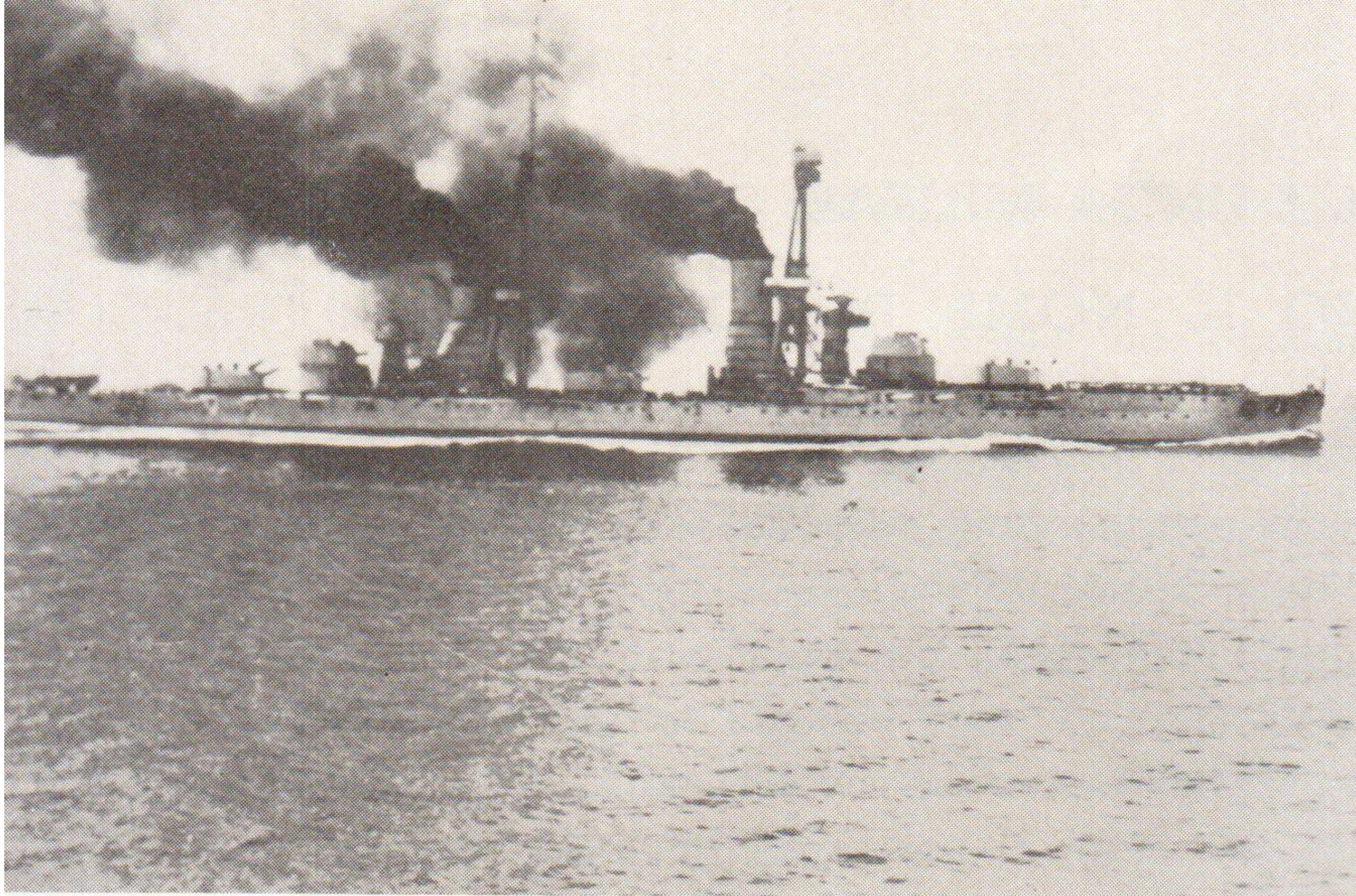
La prima unità fu la Corazzata Caio Duilio costruita nei cantieri di Castellammare di Stabia, varata l'8 maggio 1876, allestita presso l'Arsenale di Napoli ed entrata in servizio nel 1880. Aveva un dislocamento di 11.191 tonnellate. Il suo armamento comprendeva 4



La 1^a Corazzata "C. DUILIO" (1876-1909)

cannoni da 450, ed altri 35 cannoni di calibri minori, oltre due mitragliere e quattro lanciasiluri.

Fu la prima delle grandi navi della Marina Militare Italiana, reputata come la più perfetta, autonoma e capace di tenere testa a più navi. Ideata da Benedetto Brin, precorreva la concezione delle navi da battaglia. Ebbe infatti un primato incontestabile: nessuna



**La 2^a Corazzata
" DUILIO "**
(1913-1937)

nave corazzata poteva competere con essa per la velocità, per le corazze che la rendevano invulnerabile, ma più ancora per le sue artiglierie del peso di 100 tonnellate.

Partecipò con altre Unità simili alle feste di Cadice per il 4^o Centenario della scoperta dell'America. Fece parte, quasi in continuità, della Squadra Permanente o di quella di Manovra, partecipando alle crociere e alle esercitazioni di tali Squadre Navali.

Dopo aver prestato servizio come nave Ammiraglia del 1^o Dipartimento Marittimo, fu impiegata come batteria galleggiante per la difesa di Venezia.

Fu radiata dal quadro del naviglio militare dello Stato il 24 giugno 1909.

La seconda corazzata dello stesso nome, costruita anche essa nel Cantiere di Castellammare di Stabia, varata il 24 aprile 1913, entrò in servizio il 19 maggio 1915. Aveva un dislocamento di 21.900 tonnellate ed un armamento di 13 cannoni da 305 ed altri 35 cannoni antisiluranti ed antiaerei di calibri minori, oltre due mitragliere e due lanciasiluri.

Durante la prima guerra mondiale fu dislocata a Taranto con le altre Unità maggiori della Flotta, ed eseguì missioni nel Basso Adriatico.

Nel 1923 si recò a Corfù in seguito all'incidente Italo-Greco e successivamente esplicò attività di Squadra e di rappresentanza anche all'estero sino al 1937.

Dal 1937 al 1940 sostò a Genova presso i Cantieri del Tirreno per i lavori di trasformazione al termine dei quali le sue caratteristiche risultavano così modificate.

— Dislocamento: Tonn. 23.622

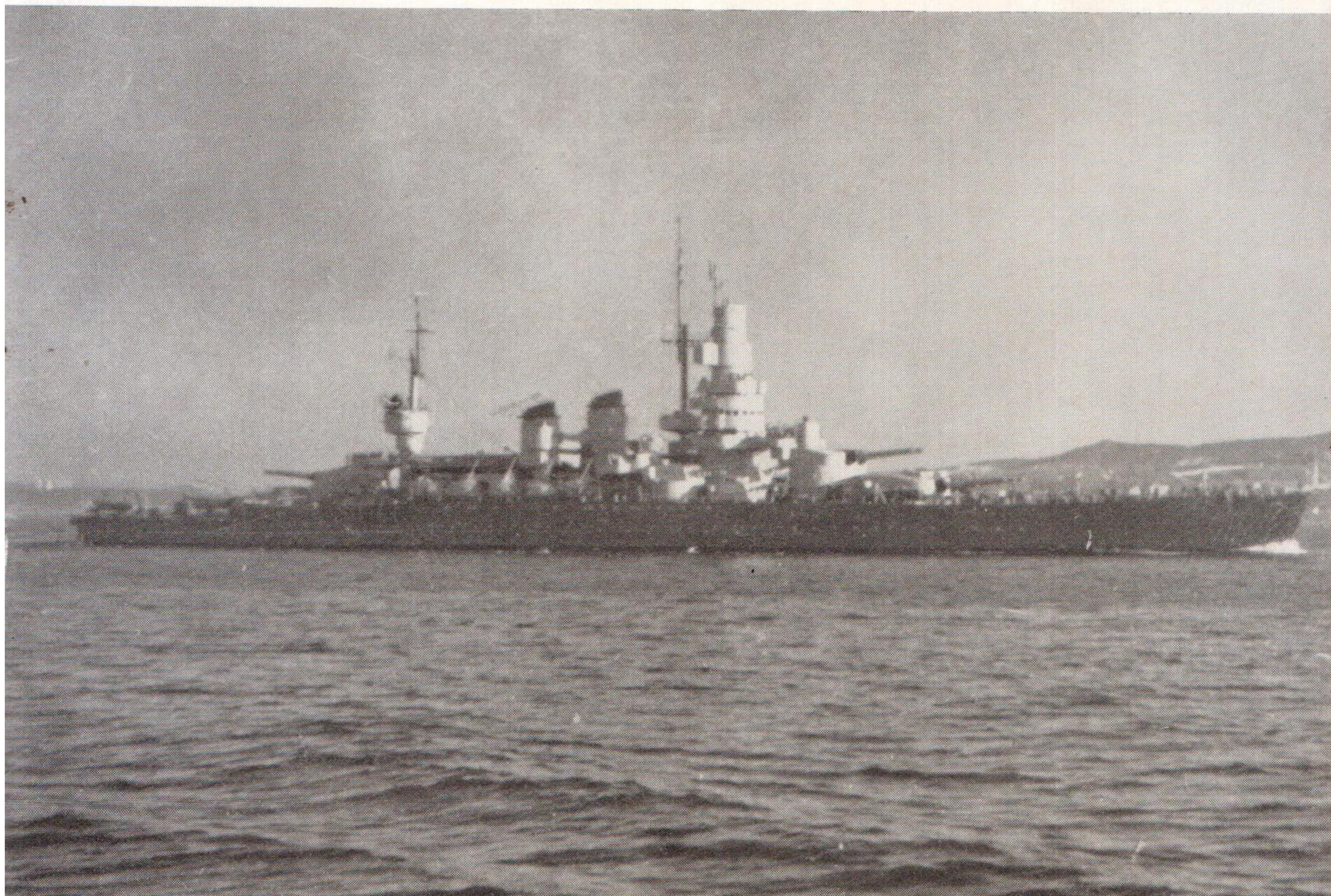
— Armamento: 10 cannoni da 320, 12 cannoni da 135, 10 cannoni da 90 (antiaerei ed antisiluranti), 39 mitragliere antiaeree.

Durante il 2° conflitto mondiale partecipò a 51 missioni e a quattro scontri navali, percorrendo un totale di 15.270 miglia.

Fu colpita da siluro durante un attacco notturno di aerosiluranti nel porto di Taranto nel 1940.

Fu radiata dal quadro del Naviglio Militare il 15 settembre 1956.

La corazzata "Duilio" dopo i lavori di trasformazione (1940-1956)



CENNI BIOGRAFICI SU CAIO DUILIO

Fu una delle più grandi figure militari romane, ma ben pochi dati biografici rimangono di Lui: Il nome di Caio Duilio è essenzialmente legato alla battaglia navale di Milazzo del 260 a.C. una delle più interessanti della storia, anche perché da essa scaturì la potenza mediterranea di Roma.

Caio Duilio nacque nell'Urbe, in data ignota, da illustre famiglia plebea. Nel 260 a.C., quinto anno della prima guerra punica, venne eletto Console assieme a Gneo Cornelio Scipione.

Roma contendeva a Cartagine il possesso della Sicilia; tuttavia, per quanto i suoi legionari fossero sbarcati a Messina e avessero più volte battuto il nemico, essa non riteneva sicuro il possesso dell'isola perché Cartagine era padrona dei mari. Questa poteva a piacimento chiudere lo stretto, reclutare ovunque soldati, trasportare in Sicilia nuove forze, impedire il tragitto degli eserciti romani soccorritori, bloccando ed affamando quelli che vi si trovavano; poteva soffocare il commercio romano, rimanendo lontana da ogni pericolo ed immune da danni; poteva infine invadere improvvisamente la penisola.

A sue spese Roma si accorgeva per la prima volta quanta importanza avesse il potere marittimo. Essa possedeva soltanto unità da guerra a tre ordini di remi e navi mercantili; non aveva alcuna familiarità con le grandi quinquiremi, che costituivano l'imponente nerbo della flotta cartaginese.

Mediante uno sforzo immane, secondo alcuni storici in soli sessanta giorni, Roma costruì ed allestì cento quinquiremi e venti triremi, sul modello di una quinquiremi cartaginese gettata dalla tempesta sulla costa calabra.

Non appena, nella primavera del 260, le prime 17 navi furono pronte, il Console Gneo Cornelio Scipione, quale designato dalla sorte, ne prese il comando e diresse per la Sicilia alla ricerca delle navi cartaginesi; ma sconfitto nelle acque di Lipari, fu fatto prigio-

➤

Il "DUILIO" durante le prove in mare a tutta forza



niero. Caio Duilio, allora avuto il comando della Flotta, ormai completamente allestita, la preparò con estrema cura. Il naviglio romano era inferiore a quello cartaginese per numero e per capacità manovriera, circostanza grave, quest'ultima, in quanto la tattica dell'epoca consisteva principalmente nel manovrare per colpire l'unità nemica ed affondarla con il rostro di cui erano armate le prore.

Per controbattere la superiorità nemica, Duilio ideò ed adottò per le sue navi una particolare sistemazione divenuta poi famosa con il nome di « corvo ».

Essa permetteva di arpionare di prua o di lato la nave nemica e di abbordarla, consentendo ai soldati imbarcati sulle navi di combattere come su terra ferma. I legionari potevano sfruttare, così, la loro superiorità guerresca e numerica. Duilio infatti aveva imbarcato su ogni quinquiremi 120 legionari, mentre le navi cartaginesi avevano a bordo, ciascuna, soltanto una quarantina di soldati.

Lo scontro tra le due flotte avvenne nelle acque di Milazzo, la estate del 260 a.C.; la battaglia decretò la superiorità tattica e organizzativa del Console Duilio che affondò circa cento navi cartaginesi e prese prigionieri circa settemila uomini. Ma cosa più importante la vittoria fu il primo grande successo navale di Roma che divenne da quel giorno grande potenza marittima.

Tornato a Roma, Caio Duilio ottenne i fasti del trionfo navale, con il privilegio di essere accompagnato, di notte, tornando a casa dalle cene e dalle feste, da portatori di fiaccole e al suono delle tibie.

Il Senato decretò inoltre che si innalzasse nel Foro, a perpetuo ricordo della vittoria, una colonna di marmo pario, ornata dei rostri delle navi catturate, e sulla quale si leggeva il nome delle navi cartaginesi affondate e l'immenso valore della preda catturata, come risulta da un frammento cospicuo della colonna conservata nel Museo Capitolino.

Per tutta la vita Caio Duilio ebbe gli onori di Console.

Nel 258 a.C. venne nominato Censore; nel 231 assunse l'altissima carica di « Dittatore dei Comizi ».

Morì a tarda età in data imprecisata.

NOTIZIE SUL CANTIERE NAVALE

"NAVALMECCANICA"

DI CASTELLAMMARE DI STABIA

Il Cantiere Navale di Castellammare sorse nel 1783 con la denominazione di « Real Cantiere di Castellammare di Stabia » e già nel 1786 varò le prime tre unità militari costruite per la Marina Borbonica.

Sempre nello stesso cantiere nel 1838, fu varata la prima corvetta a vapore costruita in Mediterraneo.

Il periodo di maggiore attività del cantiere è quello che va dal 1876 al 1920; in questo periodo vennero varate numerose unità da guerra tra le quali 10 corazzate ed un incrociatore corazzato.

Dopo il 1920 l'attività del cantiere diminuì considerevolmente fino a che, nel 1939, il cantiere fu ceduto dalla Marina Militare alla società Navalmeccanica; nel periodo 1920-1939 furono costruite navi scuola a vela, un incrociatore leggero ed una nave coloniale.

Il cantiere, praticamente distrutto dagli eventi bellici, fu ricostruito nel 1947 secondo i criteri più avanzati, introducendo la tecnica della prefabbricazione; un ulteriore sviluppo ed ammodernamento si ebbe a partire dal 1957. Con tale data il cantiere assunse la sua attuale configurazione della quale i componenti di maggior rilievo sono:

- un palazzo degli uffici includente anche un centro di programmazione
- uno scalo moderno in cemento armato, lungo 240 metri e largo 32 m. sul quale possono impostarsi navi fino a 65.000 T.L.P.
- un complesso unificato di officine di allestimento
- una banchina di allestimento della lunghezza di 320 metri
- una salderia di 6000 Mq. (dei quali 4000 coperti) a lato dello scalo principale
- una efficiente e moderna dotazione di mezzi di sollevamento.

Dal 1947 ad oggi il Cantiere Navalmeccanica ha costruito numerose unità sia mercantili che militari, delle quali si elencano di seguito le più importanti:

- n. 4 motonavi passeggeri miste da 5400 T.D.L.
- n. 1 nave posacavi da 2100 TPL
- n. 4 motonavi passeggeri da 650 TSL
- n. 1 motocisterna da 18.700 TPL
- n. 2 motonavi per carico secco da 13.400 TPL
- n. 5 motonavi per carico secco da 16.500 TPL
- n. 1 motonave trasporto carico alla rinfusa da 19.400 TPL
- n. 1 motocisterna da 38.000 TPL
- il C.T. SAN MARCO da 3.556 tonn.
- Quattro corvette da 750 t. (tre per la Marina Italiana e una per la Marina Danese)
- Un avviso scorta da 1580 t. per il Portogallo
- Tre fregate da 1.410 t. per la Marina Italiana.




L'incrociatore lanciamissili " ANDREA DORIA "
unità gemella del " CAIO DUILIO "



553

