

La corazzata Lepanto



marcello@granducato.com
di Marcello Paffetti

« Se io, sacrificando la protezione, do alla mia nave un armamento da corazzata e una velocità di gran lunga superiore, essa potrà accettare o rifiutare il combattimento quando vorrà. Farà strage di tutte le navi minori e, al limite, potrà affrontare anche una corazzata, specie se al vantaggio della maggior velocità e mobilità, unirà quello di una maggior gittata dei cannoni ».

Con questa intuizione **Benedetto Brin** progettò e fece impostare nel 1876 due nuove corazzate: l'**Italia** nei cantieri di Castellammare e la **Lepanto** al cantiere Orlando di Livorno. Due navi con dei concetti innovatori, il più significativo quello conosciuto con il termine «**zattera cellulare**»: cioè una zona suddivisa minutamente da paratie longitudinali e trasversali in tante celle, che in parte erano tenute vuote, in parte riempite di carbone e in parte di sughero. Questa zattera doveva servire a incassare eventuali colpi di cannone senza provocare allagamenti che potessero nuocere alla stabilità della nave.

La zona corazzata della nave si limitava ad una casamatta a pianta quasi ovale, messa diagonalmente al centro della coperta, sprovvista di copertura superiore e protetta con piastre dello spessore di 480 mm.

Vi era inoltre un ponte corazzato a forma di dorso di testuggine che si estendeva per tutta la lunghezza della nave.

Questo ponte, che si trovava a circa m 1,80 al disotto del galleggiamento, aveva lo spessore di mm 76: la zona compresa fra questo e un altro ponte, sistemato a m 1,50 sopra al galleggiamento, costituiva appunto la «zattera cellulare», anche le basi dei fumaioli erano protette con piastre di corazza dello spessore di 406 mm e alte circa un metro.

Questa scelta tecnica era la soluzione al più importante problema che la nostra flotta doveva affrontare: **la distanza**, le navi italiane dovevano difendere tre mari, in mezzo ai quali la penisola si protendeva come una lunga barriera. Per mandare una squadra da La Spezia ad Ancona, che in linea d'aria distano circa trecento chilometri, bisognava percorrerne, via mare, più di duemila.

Tutto dunque conduceva alla conclusione che le navi italiane dovevano essere dotate di alta velocità. E poiché sarebbe stato sciocco ricavarla a scapito dell'armamento, era chiaro che il sacrificio doveva toccare alla protezione, tanto più che le corazze assorbivano spese enormi, sia per il costo delle piastre, sia per gli accorgimenti costruttivi che imponevano.

L'aspetto esterno della nave era imponente (il dislocamento di 14.000 tonnellate sarebbe stato superato solo negli ultimi anni del secolo); vi era uno sperone, vi era la passerella centrale al disopra delle torri, vi erano sei fumaioli divisi in due gruppi di tre, e non vi erano sovrastrutture né a prora né a poppa, ma tutto il ponte di coperta era più elevato, così che gli alloggi erano stati tutti sistemati in due ponti nel corpo dello scafo. L'armamento principale era costituito da quattro cannoni del calibro di 431 mm a retrocarica, fabbricati da Armstrong, capaci di lanciare proiettili di 896 chilogrammi fino a quasi diecimila metri, con una cadenza di tiro di un colpo ogni cinque minuti. Nonostante la lieve riduzione del calibro, essi erano assai potenti ed efficaci e, per di più, avevano la possibilità di sparare tutti quanti anche in caccia e in ritirata. Altri otto cannoni da 152 mm erano disposti in coperta; quattro a prora e quattro a poppa. Al centro della passerella vi era un posto di comando protetto con piastre di corazza dello spessore di 100 mm.