



www.cstn.it

# NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE  
LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana Sezione di Napoli  
via Sedile di Porto, 33 - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: [info@cstn.it](mailto:info@cstn.it)  
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:  
[www.cstn.it](http://www.cstn.it) - [www.leganavale.it](http://www.leganavale.it)

ANNO III - N° 20

NOTIZIARIO ON-LINE

Aprile 2014

## SOMMARIO

- |   |         |   |         |
|---|---------|---|---------|
| • Editoriale .....                      | pag. 1  | • L'inizio glorioso dello yachting italiano | pag. 19 |
| • Attrezzature da lavoro .....          | pag. 2  | • Una donna, sola, ha attraversato l'oceano | pag. 21 |
| • Una bella manovra .....               | pag. 10 | • Contrada Europea de la Vela .....         | pag. 22 |
| • Un Claudus ritrovato .....            | pag. 12 | • Libri in vetrina .....                    | pag. 23 |
| • "Venezia", il primo monotipo italiano | pag. 16 | • Posta al CSTN .....                       | pag. 23 |

## EDITORIALE

**C**ari lettori, quello che state leggendo è il ventesimo numero del nostro Notiziario relativo al mese di Aprile 2014. Venti numeri possono essere considerati pochini, ma per chi è in pista a pedalare e guarda avanti con la testa sul manubrio, il cammino percorso ha il suo significato ed è comunque uno stimolo.

La mailing list di spedizione del Notiziario, grazie alla collaborazione di tanti lettori che segnalano continuamente nuovi indirizzi - un classico tam-tam mediatico - ha largamente superato il migliaio di nominativi e soprattutto, dopo i tanti paesi europei, siamo recentemente arrivati in America e in Nuova Zelanda. Raccogliamo con sincero orgoglio il significato che ci giunge da molti paesi e questo, com'è naturale che sia, ci impegna a fare sempre di meglio e sempre di

più. Per tenere alta la qualità acceso l'interesse di chi ci segue sono necessarie, oltre all'impegno di partecipazione e la collaborazione dei lettori.

Contributi, racconti, commenti, critiche... e quanto a questo punto sono vitali e postarci a migliorare.

Chi vuole provare si Sar  il benvenuto.



mente arrivati in landa.

orgoglio il significato che ci giunge da molti paesi e questo, com'è naturale che sia, ci impegna a fare sempre di meglio e sempre di

del Notiziario e segue sono necessarie ci lavora, la collaborazione dei lettori.

pareri, suggerimenti, altro a questo punto sono davvero aiuti

faccia avanti.

## CARPENTERIA NAVALE: ATTREZZATURE CLASSICHE DA LAVORO

di **Maurizio Elvetico**  
(quarta parte)

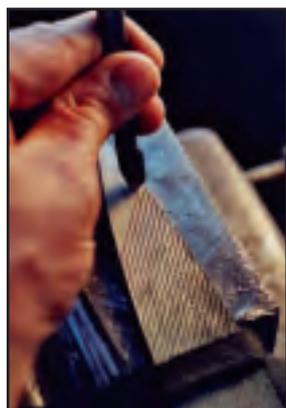
**A** completamento degli utensili di perforazione occorre anche ricordare il **succhiello** (ingl. *gimlet* o *gimblet*), simile alla trivella, ma di dimensioni più contenute e dalla caratteristica punta a vite preceduta da un incavo a serpentina, impiegato, ad esempio, in piccole barche per i fori dei rivetti nel fasciame.



succhiello

Altri attrezzi da menzionare sono le raspe e le lime, fosse altro per la loro storia antica e perchè sono comunque presenti in tutte le attività di lavorazione manuale del legno. Chiunque abbia fatto anche piccoli lavori di falegnameria non può non aver usato almeno una volta questi utensili per la rifinitura di un particolare di legno.

La **raspa** (ingl. *rasp*), attrezzo di origini antichissime, il cui termine deriverebbe dal verbo *raspen*, grattare, raschiare, del Medioevo germanico, inizialmente era in bronzo e successivamente in acciaio, realizzato battendo sul metallo la punta di un bulino con il martello. Tale metodo di realizzazione a mano si è protratto per secoli fino al 1850 con l'introduzione e il perfezionamento delle macchine per le lavorazioni meccaniche.

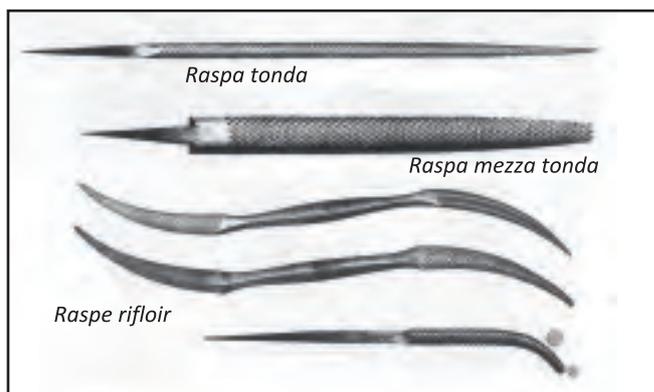


Il processo di cesellatura è teoricamente molto semplice, ma richiedeva anni di addestramento per fare bene e in modo coerente.

Si fa notare che la francese *Auriou*, fondata nel 1856 (oggi si chiama *Forge de Saint Juary* dal nome del paese in cui si trova l'azienda), ancora oggi produce raspe fatte a

mano.

A seconda della grossezza ed altezza delle punte sporgenti si passa dalle raspe a taglio grosso alle raspe bastarde, a quelle a taglio fine. Anche la forma può variare, da quella a sezione rettangolare, alla mezza tonda, alle cosiddette raspe curvate dette rifloir (ingl.



Raspa tonda

Raspa mezza tonda

Raspe rifloir

*riffler*) per lavorazioni di particolari curvi.

Simile alla raspa, la **lima** (ingl. *file*, derivato dal tedesco medioevale *vile*, da non confondersi con l'omonimo termine informatico che invece risale al 1954), probabilmente dal verbo lat. *limo* - *limas*, strofinare, sfregare, è un utensile soprattutto impiegato per la lavorazione dei metalli, che trovava impiego nelle falegnamerie per l'affilatura delle seghe e che ha avuto un'evoluzione più o meno simile a quella della raspa.

La lima è quindi accessorio complementare del cantiere insieme alla mola, alla pietra per affilare, alla stradasega, impiegati per mantenere efficienti gli utensili di lavorazione del legno, dall'affilatura, alla forma dei denti, alla sbavatura.

Gli alberi in legno dei velieri e degli yacht erano spesso realizzati dallo stesso cantiere navale, ma nei cantieri più grandi era compito di artigiani specializzati che operavano in appositi locali di falegnameria. Gli alberi più grossi erano costituiti da più elementi uniti tra loro.

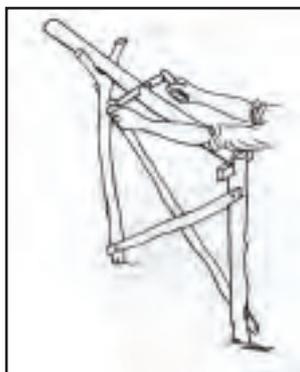


Dopo una prima fase di lavorazione all'ascia, eventualmente anche con l'accetta, si passava a una fase di rifinitura che avveniva con un particolare attrezzo noto come *tirapetto*, oltre alle pialle e alle rasiere.

Il **tirapetto**, (ing. *drawing knife*), attrezzo dalle dimensioni variabili tra 20 a 50 cm, è costituito da una lama



piatta o curva fornita di due manici, impiegato per dare l'ultima forma agli alberi e alle antenne. Si è trovato in cantieri navali di vichinghi del primo secolo a.c. ed è riportato nelle tavole dell'*Encyclopédie* di Diderot (Parigi 1763). Ha trovato impiego fino alla fine degli anni 60 del secolo scorso. Osservando come il carpentiere utilizza questo strumento si comprende il particolare nome che gli viene assegnato.



Simile al tirapetto è la vastringa di minori dimensioni, che si fa rientrare nella famiglia delle pialle.

Come sanno coloro che eseguono o hanno eseguito lavori di falegnameria o di officina, dilettanti e professionisti, prima di iniziare una qualunque lavorazione si ha la necessità di riportare sugli elementi grezzi o semilavorati tutti quegli elementi geometrici di riferimento che evidenziano le parti da asportare per ottenere le forme finite. Tale operazione prende il nome di **tracciatura** (o *tracciamento*), dal verbo *tracciare* nel significato di tirare linee.

Tra gli attrezzi impiegati nella tracciatura a mano vi sono i rigelli rigidi e flessibili, le squadre, i compassi, i metri e i calibri.

Un tempo nel cantiere navale il carpentiere riportava a terra in grandezza reale, su un piano apposito (*sala a tracciare*), il verticale del piano di costruzione della nave da costruire, da cui ricavava i vari elementi della nave ovvero disegnava gli elementi della nave partendo da un semplice mezzomodello. I cantieri più piccoli, privi di una vera sala a tracciare, costruivano invece direttamente da seste in loro possesso limitando la tracciatura ai soli singoli particolari prima di ogni lavorazione.

Alla tracciatura il carpentiere pone successivamente l'attenzione a tenere fermi gli elementi lavorati tra loro (i pezzi di contenute dimensioni in genere sono mantenuti in posizione su un banco da lavoro). Gli attrezzi tipici sono i cani, le morse, i morsetti e ... i chiodi.

Infine, durante e dopo le lavorazioni è cura del falegname controllare che l'esecuzione del lavoro sia conforme a quanto prevede la buona tecnica o agli elaborati grafici di progetto, controllando le dimensioni dei componenti l'opera che si sta realizzando, le giuste forme, inclinazioni e pendenze, la messa in piano delle



parti. Così nel cantiere navale tradizionale si ricorreva all'uso di strumenti per controllare le inclinazioni del dritto e della ruota, la giusta pendenza delle taccate, la planarità delle ordinate, l'orizzontalità dei bagli, ecc. In tale fase gli attrezzi erano della stessa famiglia di quelli a tracciare spesso, come accadeva in passato, adattati alle proprie esigenze dallo stesso cantiere.



**Banco da falegname** (ingl. *woodworker's Bench*), è il primo ed il più importante tra gli attrezzi che non modificano l'oggetto lavorato ma lo tengono fermo ed in posizione comoda e sicura in modo da permettere le operazioni di taglio, piallatura, foratura con entrambe le mani.

Il primo modello di banco da falegname rinvenuto (1934) è datato all'incirca intorno alla metà del III sec. a.C., di epoca romana (nel periodo della prima guerra punica), nato in seguito alla diffusione della pialla. Il pezzo era tenuto fermo con particolari cunei o pioli in legno duro o in metallo, genericamente detti *cani* per la particolare forma della testa, che venivano incastrati verticalmente in appositi fori quadri del tavolo di lavoro, a tutt'oggi presenti nei banchi più completi.



cane in ferro



cani in legno

Non vi è evidenza storica che i Romani abbiano usato la loro conoscenza della vite per realizzare una morsa da banco e il banco dei Romani continuò ad essere impiegato per tutto il Medioevo. Con il 1600 il banco divenne più robusto ma ancora privo di morsa a vite che comparve solo nel secolo successivo.

**Morsetto** (ingl. *cramp* o *clamp*), detto anche *strettoio* o *sergente* (dal fr. *sergent*, servitore), utensile simile alla



morsetto a G

morsa, in genere più piccolo e non fissato ad alcun sostegno, il cui scopo è quello di tenere fermi nella giusta posizione uno o più pezzi per permetterne le lavorazioni. La

maggior parte hanno due ganasce di cui una fissa e l'altra avvicicabile alla prima tramite una vite.



morsetto in ferro da carpentiere



morsetto a doppia vite

In generale, a seconda della forma dei pezzi da tenere uniti, possono variare nella forma e nelle caratteristiche. Se oggi il mercato può offrire numerosi tipi a seconda dell'impiego, un tempo il fa-

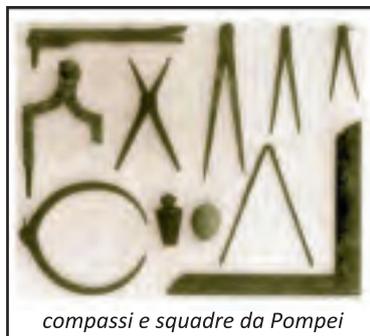
legname si costruiva buona parte in proprio. Il tipico morsetto dei cantieri navali, in uso ancora oggi, è un morsetto in metallo pesante e robusto lungo anche 1 m, il cui più noto impiego è quello di mantenere in posizione le tavole di fasciame.



### Attrezzi per misurare o confrontare

Tra questi i più importanti sono:

- Il **compasso**, (ingl. *compass*) antichissimo strumento a due gambe per formare



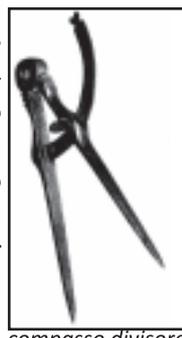
compassi e squadre da Pompei (I sec d.C.)



compasso per esterni

cerchi e prendere misure, è un attrezzo complementare nelle lavorazioni delle officine e delle falegnamerie, ancora in uso nei piccoli cantieri.

Il compasso è usato per prendere una misura in quei casi in cui, per la particolare forma del pezzo, è impossibile usare la riga millimetrata o quando occorre effettuare un semplice confronto dimensionale. Tra i numerosi tipi della famiglia si ricordano i compassi per esterni e quelli per interni, i compassi misuratori a verga, i divisori. Come strumento misuratore era, tra l'altro,



compasso divisore



compasso per interni

impiegato per misurare l'ampiezza delle bocche da fuoco il cui diametro era indicato (a partire dalla fine del '500) con il termine *calibro*, derivato dal fr. *calibre*, traduzione del termine arabo *qālib* (stampo di fusione dei metalli, forma). In tal caso lo stesso compasso impiegato per la misura del diametro delle armi da fuoco, veniva detto *calibro*. Per buona parte dell'800 nella lingua italiana tale era il significato di *calibro*: "chiamasi il vano dell'apertura di tutte le bocche da fuoco". Solo nelle attività degli orologiai e degli organisti si ritrovava questo particolare termine. Era il termine *compasso*, probabilmente derivato dal latino *comparare*, nel significato di confrontare, che individuava, in generale, una classe di strumenti di misura: "Istrumento con cui si descrivono circoli e si misurano lunghezze" si legge in un vocabolario della tecnologia della prima metà del 1800.

Nella carpenteria navale tradizionale i compassi sono impiegati, tra l'altro, per la tracciatura nelle operazioni di lavorazione del bordo delle tavole del fasciame per adattarle l'una all'altra, note come *limbellatura*. Per la misura degli angoli (i cosiddetti *quartaboni*), oltre all'uso delle false squadre si ricorreva a particolari compassi detti di *quartabono*.

Oggi il **calibro** denota tutti quegli attrezzi impiegati per il controllo dimensionale e di forma di un oggetto, nonché la dimensione di elementi a sezione circolare, dal tondino di una maglia di catena al diametro di un vaso sanguigno, a una fibra.

I calibri si dividono in fissi, quelli impiegati per confrontare due dimensioni tra loro o per verificare la forma di un particolare e calibri a misura che sono strumenti a lettura diretta mediante una scala graduata dotata di indice o corsoio, come il moderno *calibro* con nonio inventato intorno al 1850, il primo strumento pratico di misura di precisione acquistabile a un prezzo contenuto.

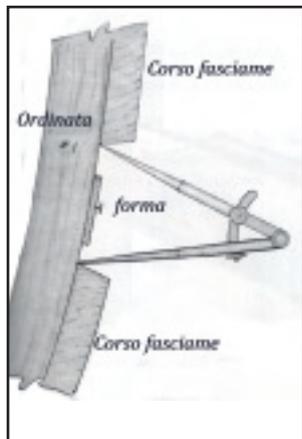
Si fa notare che nella lingua anglosassone lo strumento è detto *caliper* (o *calliper*), mentre la misura è detta *gauge*.

- la **squadra** (ingl. *square*), strumento della geometria elementare di origine greca, è un attrezzo impiegato per tracciare o per riscontro. Nata per tracciare rette a squadro, cioè ad angolo retto, dal periodo greco e romano prese la forma di due bracci fissati tra loro. Talvolta le squadre erano provviste di battuta (le cosiddette *squadre a cappello*) di largo impiego nelle officine e nei cantieri. Dal '600 la squadra da disegno e tracciatura assunse la forma triangolare attuale.

- la **falsa squadra** (ingl. *bevel*) o *squadra zoppa*, comparsa nel 1600 quando l'estetica barocca, con le tipiche linee curve e gli andamenti sinuosi, richiedeva

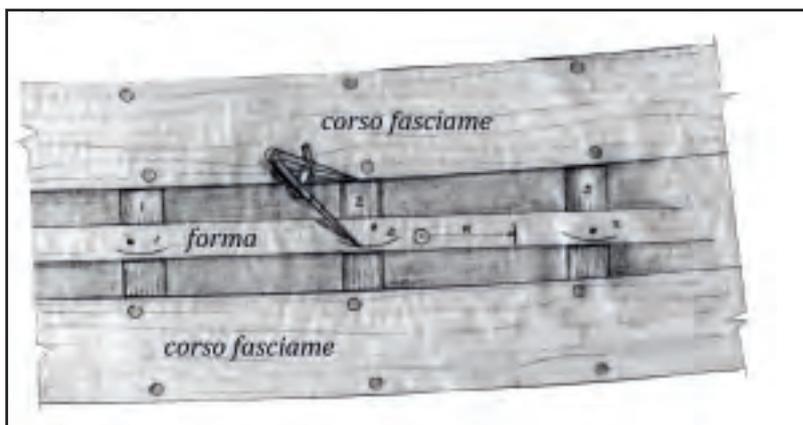


all'artigiano bordi smussati e arrotondati. Il carpentiere navale se ne impadronì, trovando in tale strumento un utile accessorio nella costruzione navale per il rilievo dei fuori squadra e, in particolare per il rilievo dei *quartaboni*.

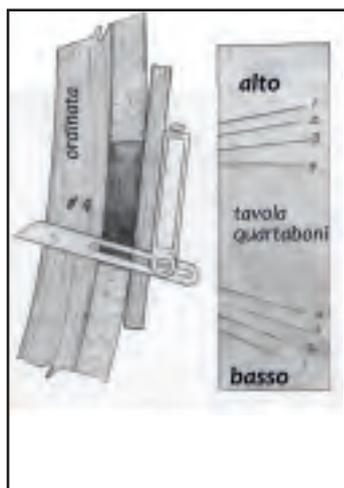


particolare di una sezione trasversale di uno scafo

**Impiego del compasso e della falsasquadra nella limbellatura**



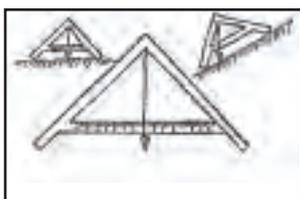
porzione longitudinale di uno scafo



livella a bolla ad acqua

**Livella** (ing. *level*), strumento per controllare la pendenza di un particolare rispetto all'orizzontale o alla verticale o a entrambe. Le livelle tradizionali possono essere con filo a piombo, lo strumento più antico e a liquido, dette livelle a bolla.

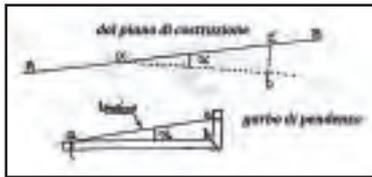
Un tempo nei cantieri, per poter verificare la bontà del lavoro svolto, il carpentiere adattava i semplici strumenti che aveva a disposizione alle più svariate esigenze di lavoro. Così per controllare che l'inclinazione dello scafo fosse conforme a quanto previsto nei disegni impiegava una grossa squadra ad angolo retto con un lenzino teso assicurato tra i due lati della squadra in maniera da formare un triangolo il cui angolo compreso tra il filo e il cateto maggiore fosse uguale a quello previsto in progetto. L'attrezzo era noto come *garbo di pendenza*. Con lo stesso attrezzo artigianale controllava l'inclinazione del dritto, della ruota, ecc.



squadra di pendenza

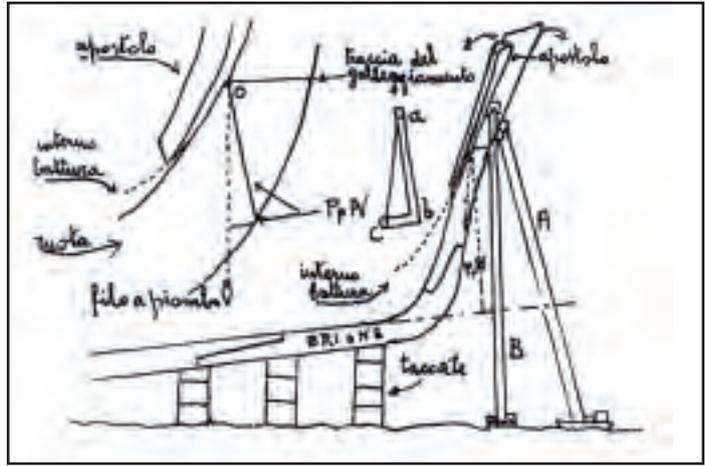
Altro strumento artigianale era la squadra di pendenza realizzata in ferro ad angolo retto avente una traversa millimetrata e dotata di un filo a piombo passante per il centro della traversa, se la squadra veniva appoggiata su un piano orizzontale. Con tale attrezzo verificava, ad esempio, l'orizzontalità in opera dei bagli. Un altro esempio delle modalità semplici ma efficaci di verifica è quella del controllo di planarietà del piano del garbo delle costole. Teneva due lenze, ognuna da due punti opposti dello stesso bordo di una costola. Se i due fili incrociandosi si toccavano le due mezze costole appartenevano allo stesso piano. Anche il muratore, nel montare il telaio di una porta, ancora oggi utilizza tale metodo.

Metodi approssimativi, si direbbe oggi in cui anche il montaggio di una semplice controsoffittatura è eseguito con una livella laser.

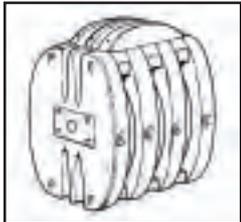


garbo di pendenza

Gli ultimi disegni riportati sono estratti da un Corso per Costruttori Navali dell'anno accademico 1920-1921



Altra attività dei cantieri navali era la costruzione dei bozzelli. Per secoli sono stati realizzati a mano con pochi semplici attrezzi: trivelle, pialle, scalpelli, modellando legni duri come l'olmo, la quercia e il legno santo. Una nave era corredata di un numero anche notevole di bozzelli: in un documento del 1794 si apprende che un veliero da guerra di 78 cannoni ne richiedeva non meno di 920.



Così l'Inghilterra, all'inizio del 1800, decise di realizzare un impianto meccanico per la produzione di bozzelli in grande quantità. Fu incaricato della progettazione e costruzione un ingegnere di origini francesi, un certo Brunel che mise in servizio nell'arsenale inglese di Portsmouth, un insieme di macchinari a vapore in grado di produrre fino a 100.000 bozzelli l'anno. E' questo il primo esempio di macchinario per la produzione di massa, ben circa 100 anni prima degli impianti per la produzione in serie di Ford. L'autore, Marc Isambard Brunel (1806-1859), è considerato tutt'ora uno degli ingegneri più innovativi e versatili di ogni tempo. Progettò ponti ancora in funzione, gallerie, ferrovie, ma anche navi. E' suo il progetto del transatlantico SS "Great Britain", la prima nave interamente in ferro, a propulsione ad elica (1843) che fu anche la nave passeggeri più grande mai costruita (98 m) fino ad allora, con equipaggio di 130 persone e in grado di ospitare 360 passeggeri.

A quel tempo (1802) non esistevano ancora le fresatrici e le piallatrici per cui tutte le superfici piane delle

macchine furono realizzate a mano. Le uniche macchine disponibili per la lavorazione dei metalli erano i torni e i trapani.



Il varo dell' SS Great Britain

Nel 1808 45 macchine specializzate erano in grado di produrre ben 130.000 bozzelli l'anno di diversa taglia. La produzione poi terminò nel 1965.

Brunel, per le lavorazioni, si avvale dell'opera dell'officina inglese di Henry Maudslay (1771-1831), un altro brillante talento dell'epoca, a cui si deve il perfezionamento del tornio per i metalli fino ad ottenere nel 1800 le prime filettature standardizzate, necessarie all'intercambiabilità di perni e bulloni.

Presso l'officina di Maudslay si formarono numerosi ingegneri tra cui Joseph Whitworth che nel 1841 ideò uno standard per la filettatura, ancora oggi in uso, che prese il suo nome e James Nasmyth a cui si deve l'invenzione del martello pneumatico.

Stranamente l'esperienza di Portsmouth non fu trasferita al settore manifatturiero britannico che incominciò ad introdurre le macchine solo nel 1850.



Il nostro inventario degli attrezzi termina con la pialla, forse il più importante degli utensili nella storia della lavorazione del legno negli ultimi 2000 anni, lo strumento principe della falegnameria, con cui il falegname dimostra le proprie abilità e competenze.

La **Pialla**, dal lat. *planum*, piano (ing. *plane*), ha un'origine che si fa risalire ai Romani anche se Plinio, nella



sua opera *Naturalis historia* (Storia della Natura), riferisce che fu inventata da

Teodoro di Samo, architetto greco del VI secolo a.c., insieme alla livella, al tornio e all'uso della squadra. Infatti le pialle dei *faber lignarius* più antiche sono state ritrovate a Pompei. Tra i resti greci ed egiziani non si è trovato alcun attrezzo simile anche se alcuni oggetti in legno rinvenuti in tombe Egizie presentano le superfici particolarmente curate da suggerirne l'uso, ma probabilmente si trattava di asce dotate di blocchi di legno adatti al controllo della lama durante l'uso.

In ogni caso i Romani la perfezionarono a tal punto da rimanere invariata nelle forme del corpo e della lama per molti secoli. Con il Rinascimento tale utensile inizia ad assumere un ruolo via via sempre più importante e centrale nella lavorazione del legno. Fino a tutto il 1600 i falegnami si costruivano le proprie pialle, mentre nel secolo successivo incominciarono a diffondersi i primi attrezzi realizzati da appositi costruttori di pialle, anche per il ridotto costo delle lame conseguente a una grande produzione di acciaio.

Storicamente la pialla era in legno di faggio o ciliegio per il corpo e in carpino o in guaiaco, meglio noto come legno santo o *lignum vitae* (il nome deriva dalle proprietà benefiche antipiretiche nel suo uso nel Medioevo) per la suola.

Con l'800 viene inventato il controferro che portò ad un primo consistente miglioramento della capacità di taglio con conseguente elevato grado di levigatura delle superfici lavorate.

Il carpentiere doveva avere la capacità di regolare il ferro con estrema precisione oltre a saper affilare le lame di tutti gli utensili impiegati.

Solo intorno alla seconda metà del 1800 fece la comparsa la pialla con corpo e suola in metallo (bronzo, ghisa) con evidenti vantaggi di resistenza all'usura e all'umidità. In realtà già ai tempi dei Romani furono realizzate alcune pialle in ferro e legno.

In effetti la prima pialla in metallo di ghisa fu inventata nel 1827, ma dovettero passare ben 50 anni quando, con il miglioramento dei processi produttivi stimolati dalla guerra civile americana (1861-1865), si ridussero i costi di vendita, rendendo così accettabili da parte degli artigiani questi nuovi attrezzi in metallo. Acciaio, bronzo, ottone ed alluminio furono i materiali più impiegati.

Il primo produttore fu l'americana Stanley, in origine produttrice di livelle e righe, che produceva alcuni esemplari dotati di un sistema di regolazione della profondità della lama e del suo movimento laterale, brevettato da un prolifico inventore americano (Leonard Bailey), i cui progetti ancora oggi fanno parte del catalogo della casa produttrice.

E' proprio per la loro origine che tali pialletti a registro con corpo metallico sono conosciuti come pialle americane.

Il periodo di massimo sviluppo delle pialle metalliche si ebbe tra il 1907 e il 1932.

La pialla è stata impiegata nella falegnameria fino alla metà del 1900, per preparare tavole di legno, per creare scanalature, modanature, per levigare, assumendo via via un ruolo secondario, soppiantato da attrezzi elettrici sempre più efficienti ed economici.

In effetti il declino delle pialle è avvenuto dopo il secondo conflitto mondiale, tanto che un attrezzo si definisce antico quando è stato costruito prima di tale periodo.

Attualmente le pialle continuano ad essere impiegate da qualche falegname che propone prodotti artigianali e nei cantieri navali di antica tradizione che si affiancano all'uso delle macchine moderne.

Data la vastità di pialle di vario tipo per dimensioni, impiego, forme, in legno o in metallo, la migliore classificazione è quella che distingue le pialle in:

**Pialla per sgrossare** (ingl. *roughing* o *scrub plane*), detta anche *sbozzino*, la prima pialla usata per dare forma alle tavole segate rozzamente, di preparazione alle successive pialle di spianatura da banco, più maneggevoli. Solitamente è lunga dai 25 ai 35 cm., ha la suola piatta con un ferro a filo tagliente arcuato in modo da asportare forti spessori di materiale, senza strappare le fibre. In genere priva di controferro, ha la feritoia un po' più larga delle altre pialle per lasciare passare i trucioli più spessi. Può essere in legno o in metallo.

Le **Pialle**, propriamente dette, per spianare, squadrare e levigare che nei paesi anglosassoni sono note genericamente come *bench planes* (pialle da banco) con un'ulteriore suddivisione a seconda delle dimensioni: pialle tipo *jack* da 12 a 18 pollici, *jointer*, oltre i 20 pollici, dalla tipica impugnatura chiusa.

Nella nostra lingua con il termine *piallone* si indicano quelle pialle di lunghezza tra i 45 e i 60 cm ed oltre.

Il maggior peso delle pialle da banco più grosse sono caratterizzate da una piallatura più scorrevole conseguente alla loro maggiore inerzia anche su legni con venatura ritorta o con nodi.

**Pialle di finitura**, (ing. *smoother*), in genere prive di manico, adatte per la finitura delle superfici. Solitamente il ferro ha il filo tagliente diritto, ma con gli spigoli smussati per non produrre fastidiose rigature sulla superficie lavorata. Misure tipiche dai 20 ai 25 cm.

Prima che la carta vetrata diventasse di uso comune (dopo il 1910), superfici come i piallacci, non venivano carteggiate, ma rifinite con tali tipi di attrezzi.

**Pialle per sagomare**, dalla caratteristica espulsione laterale del truciolo, impiegate per creare battute e incastri, note come *sponderuole* (ingl. *rebate* o *rabbet planes*), scanalature (ingl. *grooving planes*), modanature (ingl. *moulding planes*), da noi conosciute come *incorsatoi*.

La **Sponderuola** ha tipicamente uno spessore sottile e un ferro largo quanto la larghezza del corpo della pialla stessa. Usata in corrispondenza di una parte in rilievo, di una sponda da cui il nome.

L'**Incorsatoio** è simile alla sponderuola ma con il coltello e il corpo sagomati in varia foggia per permettere di realizzare profili di forme anche complesse come modanature, cornici, scanalature di varia forma.

**Pialletti** (ing. *block planes*), con tale termine si individuano tutte quelle piccole pialle in metallo maneggevoli con una sola mano, per lavorare di testa, pareggiare incastri, rifinire angoli

Altri tipi di attrezzi che possono farsi rientrare nella grande famiglia delle pialle sono le rasiere e le vastringhe che non sono attrezzi originariamente della falegnameria:

**Rasiera** (ing. *scraper plane*), in grado di migliorare il lavoro fatto dalle pialle di finitura eliminando anche i piccoli segni lasciati dal passaggio della pialla da finitura per un ferro quasi a 90° rispetto al pezzo in lavorazione, soprattutto per legni duri. Tipica forma della falegnameria è un attrezzo a due manici laterali con cui l'attrezzo viene tirato o spinto. Nella carpenteria navale invece il loro aspetto è più simile a quello di una zappa con cui si rifinivano gli alberi.

**Vastringa** (ing. *spokeshave*), dalla suola molto stretta, entrate nelle lavorazioni del legno solo nel 1800, adatte a lavorare sui bordi o in zone circoscritte, impiegata nella costruzione di remi e gallosce.

Esistono poi particolari pialle in grado di rifinire superfici curve anche con suola regolabile, pialle con angoli di seduta molto bassi, ferri montati avanti come i pialletti per rifiniture in spazi stretti (ingl. *bullnose*), la

cui forma ricorda il naso di un animale (di un toro: *bull*), la pialla a scalpello (ingl. *chisel plane*) che funziona appunto come uno scalpello, le pialle combinate, inesistenti nei cantieri navali, ma che si indica per la sua complessità meccanica, le pialle per incastri a coda di rondine, ecc.

I numerosi tipi di pialle disponibili un tempo (basti pensare che il corredo di un buon falegname consisteva di 30, 40 pialle con cui l'artigiano affrontava i lavori più vari) permettevano il loro impiego anche nei cantieri navali.

Gli unici attrezzi tipici erano rappresentati dalle pialle per la levigatura degli alberi, a singolo o doppio ferro e suola scavata per seguire il contorno dell'albero, dalle rasiere, che non sarebbero vere e proprie pialle e dalle pialle per la finitura dei chiodi in legno (cavicchi) di cui erano ricchi gli scafi in legno.

Pur sapendo che l'inventario fin qui presentato comprenderebbe altri piccoli e utili attrezzi, si è ritenuto opportuno non andare oltre per evitare un elenco troppo lungo e noioso.

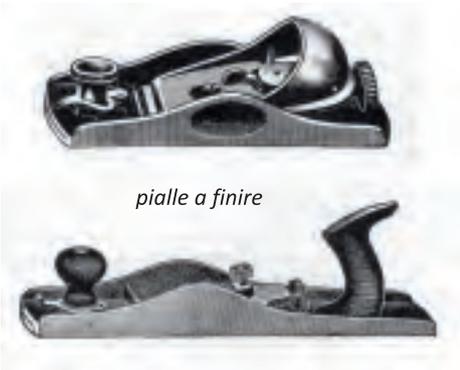
Non si è voluto, infatti, presentare un banale elenco di utensili, né fare un elogio alla maestria, comunque indiscussa, dei maestri d'ascia, dei falegnami, degli artigiani di un tempo, ma si è cercato, nel breve spazio concesso, di raccontare il particolare mondo dell'artigiano navale attraverso l'inventario (la cui radice deriva dal latino *invenire*, trovare cercando) degli strumenti impiegati, per i quali si avverte il fascino, forse l'effetto magico, dell'oggetto che contiene conoscenze, esperienze, evocando idee, mondi, corrispondenze.

C'è poi un altro aspetto non meno importante, quello estetico che gli attrezzi manuali da lavoro, trascurati dagli studiosi e dai musei votati alla raccolta dei capolavori, presentano nella loro semplicità ed imperfezione, paragonata alle attuali tecnologie.

Diderot, più volte richiamato nel testo, scriveva nel 1767: "Perché un bello schizzo ci affascina più di un quadro compiuto? È che ha più vita e meno forme. Quando s'introducono le forme, la vita viene meno".

#### Pialle per sgrossatura e spianatura

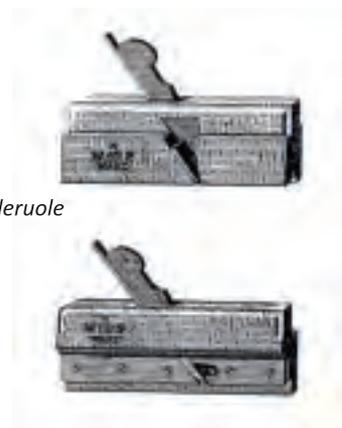




*pialle a finire*



*sponderuole*



*incorsatoio per modanature*



*rasiere per alberi*

*pialla per alberi*

*pialla per cavicchi in legno*



**Alcune pialle speciali**

*pialla bullnose*

*pialle a scalpello*

*rasiere per falegnami*

*vastringhe in legno e in metallo per remi*

*pialla combinata*

**Tipiche pialle dei cantieri navali del 1800**

## RITAGLI DI STORIA

Con un momentaneo cambio di rubrica, passando da “La grande Vela...” ai “Ritagli di storia” fa il suo ritorno sulle pagine del NOTIZIARIO, l'amico Giovanni Iannucci, una firma reclamata che si è lasciata per un po' desiderare... diciamo per riprendere fiato. Dopo aver raccontato dettagliatamente le sue traversate veliche attraverso gli oceani, adesso ci racconta una sua breve ma significativa esperienza di ragazzo imbarcato su una unità della Marina Militare comandata dal padre durante le vacanze di Natale dell'anno scolastico 1945/1946.



### “Una bella manovra”

di **Giovanni Iannucci**



*L'incrociatore Giuseppe Garibaldi nella seconda metà degli anni '40*

..... Era stata un'estate eccezionale per tutte le nuove esaltanti esperienze che avevo avuto la fortuna di fare e ripresi la scuola un po' a malincuore. Sapevo però che dovevo impegnarmi ancora di più del solito perché ormai ero in 3<sup>a</sup> media e alla fine dell'anno scolastico avrei avuto gli esami di licenza. Pensavo quindi quasi solo a studiare quando, poco prima di Natale, del tutto inattesa arrivò la notizia che durante le vacanze sarei di nuovo imbarcato sul *Garibaldi*. Non solo, ma sarebbe stato il mio primo viaggio all'estero. La missione era di trasporto di truppe britanniche in trasferimento fra l'Italia, Malta ed Alessandria d'Egitto. Non trattandosi della solita missione per i profughi, fu necessario chiedere l'autorizzazione per il mio imbarco, che fu concessa dal Ministero.

Partimmo da Napoli subito dopo Natale, ci fermammo per qualche ora alla fonda nello Stretto di Messina e

proseguimmo poi per Malta, dove arrivammo nel tardo pomeriggio. Entrammo nel Grand Harbour e stavamo per iniziare la manovra di ormeggio fra due delle boe al centro dell'insenatura, quando si avvicinarono due grossi rimorchiatori, pronti a passarci i cavi ed assisterci nella manovra. Suscitando l'evidente sorpresa del personale che era in plancia e di quello degli stessi rimorchiatori, mio padre prese un megafono, si affacciò dall'aletta di plancia e urlò due volte: “No, thank you!”

Eseguire la manovra senza l'ausilio dei rimorchiatori sembrava proprio un'impresa impossibile. Il *Garibaldi* era lungo 187 metri e si trattava di ruotarlo di 180° nell'angusta insenatura ed infilarlo esattamente fra le due

boe che distavano fra di loro poco più di 200 metri. Non solo, ma vi erano anche altre complicazioni. Alla boa che sarebbe stata di prora a fine manovra era ormeggiato un cacciatorpediniere britannico ed a quella che sarebbe stata di poppa una fregata francese. Bisognava quindi girare sul posto. La manovra, condotta perfettamente ed anche in un tempo relativamente breve, fu seguita con stupore non solo dagli ufficiali e dall'equipaggio del *Garibaldi*, ma anche da buona parte degli uomini del caccia britannico e della fregata francese, accorsi numerosi rispettivamente a poppa ed a prora delle loro navi per godersi lo spettacolo.

Naturalmente, non m'intendevo ancora di manovre, ma compresi che avevo assistito senza dubbio a qualcosa di

eccezionale, che fu per me un insegnamento importante. In seguito, nel corso della mia carriera, quando in comando, ho sempre cercato di eseguire le manovre di ormeggio con i miei mezzi, senza l'ausilio dei rimorchiatori. Forse ho anche corso qualche rischio, ma sempre entro certi limiti e pienamente cosciente di quello che facevo. Può sembrare una cosa di poca importanza ma, a parte la soddisfazione personale, sono episodi che accrescono la fiducia e la stima dei propri uomini, in particolare in quel contesto, che la mia generazione ha dovuto affrontare, nel quale il comandante non era più la figura carismatica dei nostri primi anni in Marina, la cui autorità era accettata senza riserve. I nostri uomini, con un bagaglio culturale e informativo ben più vasto di allora, guardavano ormai alle plance con una buona dose di spirito critico.

Anni dopo, mi sono imbattuto nella definizione di una "bella manovra", formulata nel suo libro di Manovra Navale, verso la metà dell'ottocento dal Luogotenente di Vascello Luigi Fincati, che riporto nelle note (3) perché la trovo molto bella e credo rispecchi quanto nella mia carriera ho sempre cercato di fare nel manovrare una nave o un'imbarcazione. ....

**(Estratto dal Capitolo "1944-47 - Napoli e Taranto")**

Milazzo. 7 febbraio 2010

#### **Note:**

(1) Estratto da "Manovra Navale" del Cav. Luigi Fincati (1818 – 1893), *Accademico degli Agiati, Luogotenente di Vascello M.R. (Pag. 223 della 1ª edizione).*

***"Una manovra, per essere ciò che in lingua marinaresca chiamasi una 'bella manovra', non basta ch'essa si compia senza avarie, è d'uopo che venga eseguita nel minor tempo e nel minor spazio possibile, e ritengasi per assioma che 'ogni manovra per essere bella deve essere la migliore; che la prudenza soverchia è ignoranza e paura, la soverchia audacia, ignoranza e stoltezza'."***

Il Luogotenente di Vascello Luigi Fincati proseguì brillantemente la sua carriera nella Marina Regia, dedicandosi al contempo all'attività politica, compatibile a quei tempi con la carriera militare, che concluse nel 1887 con il grado di viceammiraglio. Innovatore ed anticonformista, le sue idee, espresse sempre liberamente, e la sua azione di comando, svolta applicando principi considerati inaccettabili a quei tempi, incontrarono spesso la disapprovazione dei superiori.

Un chiaro esempio delle sue idee si manifestò nel comando della neonata Accademia Navale di Livorno, che mantenne solo per poco più di un anno, prima di essere rimosso in seguito all'adozione, in anticipo di più di un secolo, di un nuovo regolamento di disciplina, che tendeva ad esaltare la dignità personale, a promuovere l'accettazione spontanea della gerarchia ed aboliva le punizioni che limitavano la libertà personale degli allievi.

Un'interessante e dettagliata biografia del Fincati, a cura del Dottore di ricerca Vincenzo Caciulli, è nel Volume 48 del Dizionario Biografico degli Italiani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## **BORDEGGIANDO NEL PASSATO**

### **REGATE FAMOSE: LA "KIELER WOCHE"**

Lanciata il 23 luglio 1882 da due ingegneri dell'arsenale della città baltica come Kieler Woche, la Settimana velica di Kiel ebbe subito l'alta protezione del kaiser Guglielmo II che era geloso del cugino inglese Edoardo, principe di Galles, ritenuto uno yachtman esperto. Alla prima Kieler Woche presero parte 20 barche compreso lo yacht di Guglielmo II, il famoso *Meteor*.

Nel 1887 fu fondato il *Marine Regatta Club* di Kiel e nel 1907, in occasione del 25° anniversario della Kieler Woche, alle gare presero parte ben 6 mila imbarcazioni. Nel 1914, quando scoppiò la guerra mondiale, la Settimana venne sospesa mentre nel 1936 Kiel ospitò per la prima volta i Giochi olimpici della vela.

Quindi nuova sospensione per la seconda guerra mondiale e nel 1945 gli occupanti britannici ripristinarono il meeting sotto il nome di Kiel Week fondando anche il *Kiel Yacht Club*. nel 1972, a Kiel, si svolsero per la seconda volta le regate olimpiche, ma nessun'altra sede marina aveva ottenuto tanto onore. Nel 1984 l'evento si ripeté per Los Angeles, California, anche se le regate si disputarono a Long Beach Harbour che dista 38 chilometri.

"...Una vittoria a Kiel è indispensabile nel record di un velista che si ritiene tale...". Lo ha detto Paul Elvström l'anziano e barbuto danese che dal 1948 al 1960 meritò quattro medaglie d'oro olimpiche: in Inghilterra, in Finlandia, in Australia, a Napoli. Il suo palmares, come dicono i francesi, è unico, impareggiabile. Per un velista vincere a Kiel è come trionfare a Wimbledon, essere primo in un Grand Prix automobilistico a Monza, oppure catturare nel Madison Square Garden di New York la Cintura mondiale dei massimi, impresa riuscita al solo Joe Frazier negli ultimi 100 anni. (G.S.)

(VM/1982/2° p. 172)

*L'amico Maurizio Brescia, lo storico che con le sue ricerche spazia a tutto campo su tutto ciò che ha attinenza con la mariniera, questa volta racconta una storia di vita vissuta che lo vede personalmente protagonista nel causale ritrovamento, tanto fortunoso quanto clamoroso, di un dipinto del celebre marinista Rudolf Claudus (1893/1964). Un piccolo tesoro scoperto e sottratto, per pura combinazione, ad una fine ingloriosa.*



## Un "Claudus" ritrovato

di **Maurizio Brescia**

Questo articolo è stato inizialmente pubblicato sul fascicolo di luglio 2012 del mensile "Marinai d'Italia", edito dalla Presidenza Nazionale dell'ANMI. L'autore e il CSTN-LNI Napoli ringraziano l'amm. Giovanni Vignati, Direttore del mensile "Marinai d'Italia", per aver autorizzato la pubblicazione del testo e delle immagini.

**A** tutti coloro che hanno prestato servizio in Marina o che, a vario titolo, ne hanno frequentato e ne frequentano l'ambiente, la figura e l'opera del famoso pittore Rudolf Claudus sono sicuramente note, trattandosi di un artista le cui opere - realizzate tra gli anni Trenta e gli anni Sessanta - sono presenti a bordo di Unità navali e Comandi a terra e costituiscono, in tal modo, uno dei principali elementi dell' "immaginario collettivo" che lega tutti noi alla Forza Armata e alle sue tradizioni.

Rudolf Claudus, (originariamente Klaudus - 1893/1964), nacque il 23 aprile 1893 a Odenburg - odierna Sopron - a sud di Vienna, città poi assegnata all'Ungheria dopo la prima guerra mondiale. Nipote di un ammiraglio della Marina Imperiale austriaca, nel 1908 entrò nell'Accademia Navale di Pola e ne uscì con il grado di sottotenente di vascello, rimanendo in servizio fino al 1918.

La sua vocazione era tuttavia l'arte della pittura, che coltivò assiduamente fin da ragazzo, frequentando botteghe di vari artisti per imparare il "mestiere", e studiando le opere ispirate alla Marina che rispondevano al suo amore per il mare.

Alla fine della guerra egli si trovava a Pola, dove entrò in amicizia con ufficiali della Marina Italiana, che gli commissionarono tele raffiguranti le principali navi militari.

Dopo aver assunto la cittadinanza italiana, Rudolf Claudus iniziò una collaborazione ultra quarantennale con la Regia Marina prima e la Marina Militare poi, operando nelle principali città italiane, ovunque dipingendo opere celebrative della Marina stessa, o comunque ispirate a battaglie navali, reali o di fantasia. Uno tra i migliori giudizi su questo artista - scomparso

a Roma nel 1964 dopo aver operato per numerosi anni all'interno dell'Accademia Navale di Livorno - è stato espresso nel 1994 dall'amm. Renato Sicurezza, all'epoca capo dell'Ufficio Storico della Marina Militare, nella sua prefazione al volume *Claudus*, del com.te Paolo Bembo, per l'appunto edito dall'Ufficio Storico stesso: " (...) *Claudus merita un posto di spicco nella storia della Forza Armata. I suoi dipinti non sono solo l'opera di un tecnico e di un artista; nel pittore c'è anche l'uomo di mare, anzi un uomo che in mare c'è stato da combattente. Questa sensibilità, l'esperienza di vita, il pieno possesso della tecnica artistica ed infine la favilla della creazione, hanno consentito a Rudolf Claudus di realizzare opere che lasciano il segno, che all'insito valore artistico aggiungono quello dell'evocazione, della lezione del passato, delle emozioni (...)*".

Queste le premesse "storiche" di una vicenda che, in parte, mi ha visto coinvolto in prima persona e che - per i suoi risvolti sicuramente casuali, e forse anche un po' emblematici - penso possa risultare di interesse per tutti i marinai di ieri e di oggi.

Correva l'anno 1990 e, all'epoca, ero in contatto con l'allora c.f. XY che prestava servizio al Varignano presso COMSUBIN (La Spezia): condividevamo parecchi interessi "navali" e, quindi, cercavamo di creare non poche occasioni d'incontro per discutere e commentare la nostra comune passione per la Marina e la sua storia, recente e passata.

Un giorno, il com.te XY mi pregò di raggiungerlo perchè voleva farmi vedere "una cosa interessante". Quando ci incontrammo, tirò fuori un involto largo e piatto dal quale estrasse una tavola in legno, dipinta ad olio su uno dei lati e subito mi domandò: "Secondo te, chi è

l'autore" di questo dipinto?

Premetto che non sono un esperto d'arte, e i miei interessi mi hanno portato a seguire solamente in seconda battuta gli aspetti "navali" dell'arte della pittura, ma fui subito attratto dalle caratteristiche dell'opera: il dipinto raffigurava un gruppo di marinai in divisa invernale, schierati sul ponte di una nave militare (forse un incrociatore), mentre un cacciatorpediniere, in puro stile Anni Trenta, defila di contro bordo. Il quadro era realizzato con tonalità uniformi di grigio, blu e azzurro ottenendo un piacevole effetto di insieme e garantendo, in tal modo, una sicura valenza emozionale tanto per l'occhio di un esperto quanto per quello di un semplice appassionato.

Istintivamente, risposi: "Per me, è un Claudus!"... anche il com.te XY mi disse che aveva avuto la stessa impressione, e mi raccontò le circostanze del fortunoso "ritrovamento" dell'opera. Il mio interlocutore mi fece notare come, a intervalli regolari, fossero presenti sulla superficie del quadro numerosi buchi arrugginiti, e mi spiegò che questi erano dovuti a numerosi chiodi - piantati sul "retro" della tavola - in quanto questa era stata utilizzata, con la parte dipinta addossata alla parete, come... pannello per appendervi numerosi mazzi di chiavi "di servizio" all'interno di un ripostiglio del Varignano!

Nel corso di alcuni lavori di ristrutturazione all'interno del Comando, il ripostiglio era stato svuotato, e il c.f. XY aveva recuperato il pannello in un cumulo di materiali destinati allo smaltimento (in pratica, nella spazzatura).

Convenimmo che, anche se non si fosse trattato di un'opera di Claudus, il quadro meritava di essere restaurato e il com.te XY lo portò da un artigiano della Spezia il quale, a sua volta, espresse l'opinione che - in effetti - poteva proprio trattarsi di un Claudus... In breve, il nostro comandante si recò a Genova presso una nota casa d'aste i cui esperti, dopo aver attribuito con certezza l'opera proprio a Rudolf Claudus, lo indirizzarono presso uno studio artistico di vaglia ove si procedette, infine al restauro completo dell'opera.

Per ringraziarmi di averlo inizialmente confortato in un'idea che poteva apparire peregrina, il c.f. XY fece realizzare una riproduzione fotografica del quadro di Claudus a grandezza naturale (circa cm 50 x 70) che oggi, con dedica, occupa un "posto d'onore" su una parete del mio studio.

Ma la mia liaison con questa opera, allora sconosciuta, di Rudolf Claudus doveva continuare nel tempo. A distanza di più di vent'anni, un giorno mi trovai a "navigare" virtualmente nel sito internet della Presidenza Nazionale dell'ANMI, e - più precisamente - nella sezione dedicata ai manifesti "d'epoca" per le campagne di arruolamento nella Regia Marina ([http://www.marinaditalia.com/?page\\_id=4011](http://www.marinaditalia.com/?page_id=4011)).

Quale non fu, quindi, la mia sorpresa quando mi accorsi che il manifesto del 1938 per l'arruolamento nel Corpo

Reale Equipaggi Marittimi (CREM) riportava proprio il quadro rinvenuto al Varignano, in ogni suo preciso dettaglio! Il manifesto, in effetti, presenta un'immagine più ampia: non tanto verso il basso, quanto nel suo lato sinistro: in pratica, mentre nel "Claudus" del Varignano il cacciatorpediniere è visibile sino a centronave, nel manifesto del 1938 è completo, con bei dettagli della poppa tra cui i paramine e l'asta con la bandiera della Regia Marina... E' quindi pressoché certo che, successivamente, il quadro originario fu tagliato per portare "a misura" la tavola e poterla appendere nel famoso sgabuzzino del Varignano, magari sul retro di una porta o su una parete dove non c'era spazio per la tavola a misura completa...

L'esame del quadro (e del manifesto) consente di poter effettuare alcune valutazioni "tecniche" che testimoniano la precisione dell'autore nel documentare alcuni interessanti aspetti uniformologici e, più in generale, navali.

Il personale in primo piano a destra indossa la divisa ordinaria invernale per sottocapi, comuni e sergenti: il periodo dell'anno cui il quadro è riferito è sicuramente quello compreso tra novembre e aprile poiché nei primi mesi invernali e negli ultimi della primavera, il berretto poteva avere la copertura bianca anziché blu. Il primo marinaio da sinistra è un sottocapo (probabilmente motorista), gli altri tre sono comuni di 1ª classe (ma il distintivo di categoria è stato appena accennato dall'artista), e il quinto è nuovamente un sottocapo, probabilmente appartenente alla categoria dei cannonieri-puntatori.

Apparentemente, i marinai rendono gli onori da bordo di un incrociatore tipo "Montecuccoli": difatti il disegno della torre di medio calibro all'estrema destra - e, in particolare, la carenatura del telemetro in alto - riconducono ai ben noti "7.000" della 7ª Divisione Incrociatori. Il cacciatorpediniere appartiene sicuramente alla classe "Freccia/Folgore", e l'artista ne ha evidenziato le principali caratteristiche costruttive, dal grosso fumaiolo inclinato, ai pezzi binati da 120 mm, al telemetro secondario sistemato sul cielo della piccola tuga tra i due impianti lanciasiluri.

Non ci è dato sapere perché un autentico "Claudus" - utilizzato tra l'altro come soggetto per un manifesto della Regia Marina - fosse stato destinato ad un uso così poco consono, per di più riducendone le dimensioni e distruggendo, in tal modo, circa un terzo della sua estensione. Allo stesso tempo, però, possiamo e dobbiamo anche rallegrarci per la passione e la competenza del c.f. XY che - perché no - abbinata anche ad una buona dose di fortuna, hanno consentito il recupero, sia pure parziale, di un'opera che rischiava di andare definitivamente perduta.



Manifesto



Quadro originale



Quadro restaurato

*Dall'alto:*

- *il manifesto del 1938 per l'arruolamento nel CREM*
- *il quadro come si presentava originariamente (con i segni dei chiodi piantati sul retro)*
- *il quadro restaurato.*



*Il quadro di Rudolf Claudus come si presenta oggi*



*Il manifesto per la campagna del 1938 per l'arruolamento nel Corpo Reale Equipaggi Marittimi della Regia Marina, che utilizzava come sfondo il quadro di Rudolf Claudus poi, fortunatamente, recuperato al Varignano nel 1990. (Coll. P.N. ANMI)*



*Il cacciatorpediniere Saetta in uscita da Napoli il 26 novembre 1936, in occasione della Rivista navale tenuta in occasione della visita in Italia del reggente d'Ungheria, amm. Horthy, fotografati da bordo di un incrociatore (sullo sfondo il Fulmine). E' interessante notare come la posizione relativa delle due unità e - addirittura - la disposizione degli equipaggi sui ponti siano del tutto simili a quelle raffigurate da Rudolf Claudus nella sua opera. (Coll. E. Bagnasco)*

## BARCHE STORICHE

*Franco Belloni, nel suo prezioso volume "70 Anni della Federazione Italiana Vela" - una bibbia per gli amanti della storia della vela agonistica - ha dedicato un intero capitolo ai vari monotipi progettati in Italia, un'imbarcazione che per più di mezzo secolo ha recitato un ruolo fondamentale per la diffusione dello sport del vento e per la formazione di intere generazioni di timonieri.*

*Con questo suo scritto per il nostro Notiziario Franco Belloni racconta come nacque nel 1899 il primo monotipo italiano.*



## "VENEZIA", IL PRIMO MONOTIPO ITALIANO

di **Franco Belloni**

Nell'ultima decade dell'Ottocento sui laghi di Como e Maggiore, c'è un certo fermento sia d'iniziativa sia di attività. Ricordiamo che la prima regata nota in Italia, della quale si ha una testimonianza scritta, si è svolta sul lago di Como: "Una regata di canotti veleggianti avvenne sul Lario il 20 Agosto 1850. Gagliarda soffiava la Breda da Lecco: sei canotti schieratisi sulla linea segnata da battello ancorato con bandiera tra Dorio e Dongo destreggiarono colle vele fra le due sponde finché quello, che dava la palma al Marchese Trotti, giungeva primo a Bellaggio; verificossi allora esser necessaria la massima intrepidezza per così veleggiar sul Lario nel che i nostri barcajuoli reggono al confronto anche de' più esperti inglesi".

Vediamo i due protagonisti dell'iniziativa "monotipo":

Regate Club sul Lago di Como fondato il 1° gennaio 1872 con sede a Milano in piazza Belgioioso e nella stagione delle corse a Cernobio e alla Maiolica, frazione di Griante; Regio Verbano Yacht Club fondato il 5 maggio 1895 con sede a Stresa.

I due circoli sono alla ricerca, all'inizio per proprio conto, di una barca che permetta ai giovani di praticare la vela, di fatto più economica di quelle delle classi a formula. I due circoli, che già nel 1896 avevano messo in palio la Coppa dei Laghi, trovano facilmente un accordo per un monotipo e decidono di indire un concorso internazionale regolato da un apposito bando:

"Egregio Signore,

"Il 'R. Verbano Yacht Club' e il 'R. Regate Club

Lariano' stabilirono per l'anno 1899 la formazione di una nuova classe di yacht di disegno e di tonnellaggio perfettamente uguale e comune ai laghi Maggiore e di Como. A tale scopo fu nominata una Commissione, la quale indice ora un concorso fra tutti i costruttori italiani ed esteri per la presentazione di un disegno di monotipo. I disegni completi corredati dall'inventario e dal preventivo garantito da un costruttore, dovranno pervenire prima del 24 dicembre 1898 alla sede della Commissione, corso Duca di Genova, 17, Torino, presso l'ing. Carlo Nigra. Il progetto scelto dalle Commissioni riunite, composte dai signori ingegnere Carlo Nigra, marchese Fazio Dal Pozzo, conte Giannino Tarsis pel lago Maggiore, e dai signori ingegnere Carlo Rogorini, Giulio Guaita, Giuseppe Brambilla pel lago di Como riceverà il premio unico di franchi 250, passando così in proprietà dei due Club i quali potranno farlo eseguire ove loro piaccia e colle modificazioni che crederanno. Gli altri disegni verranno restituiti ai rispettivi disegnatori.

“Le condizioni del concorso sono le seguenti:

“1. Il prezzo del yacht da costruirsi non deve superare franchi 900 compreso l'imballaggio.

“2. La barca deve essere irrovesciabile e insommergibile, di facile trasporto, capace di quattro persone, manovrabile per quattro mani in regata, adatta al passeggio ed alla corsa e presentare una costruzione tale da durare almeno cinque anni senza deformarsi; il costruttore ne deve dichiarare il peso totale.

“3. La barca deve avere:

- a) una lunghezza in coperta fra un minimum di m 6,50 e un maximum di 7 metri;
- b) una larghezza fra un minimum di m 1,50 e un maximum di 2 metri;
- c) un'altezza minima del bordo fuori d'acqua di 30 centimetri;
- d) il pescaggio massimo di m 0,90 (misurato, se a deriva, con deriva alzata);
- e) il fasciame dello spessore minimo di 18 millimetri inchiodato in rame;
- f) la zavorra fissa ed esterna;
- g) il ponte coperto in tela;
- h) le guarnizioni di ferro galvanizzato, rame o legno;
- i) il pozzo di una lunghezza minima di m 1,75 e il marciapiede attorno al pozzo nel punto più stretto non minore di 25 centimetri;
- l) lo scafo dipinto ad olio a tre mani;
- m) la superficie velica misurata, da un minimum di metri quadrati 24 a un maximum di mq. 30;
- n) il rolling jib e spinnaker combinati, il reefing boom, notando che nessuna parte dell'attrezzatura smontata deve eccedere la lunghezza della barca;

o) due remi, la gaffa, un ancorotto con corda di manilla, due scalmiere, pagliolo, panche da sedersi per quattro persone, cappa per le vele, croce di Sant'Andrea.

“Le barche da costruirsi immediatamente sarebbero otto, ma questo numero verrà certamente raddoppiato allorquando la Commissione avrà scelto il progetto e potrà presentarlo ai soci desiderosi di costruirsi un monotipo. Il R.R.-C.L. e il R.V.Y.-C., hanno poi garantita l'immutabilità della classe per cinque anni”.

La partecipazione è inaspettata: ben ventisette concorrenti. Oltre agli italiani Egidio Gallinari, Ferdinando Taroni, e Angelo Meloncini, gli inglesi Linton Hope, già noto in Italia, e White Brothers, il francese Picamilh, gli svizzeri Séguin e H.Treichler, e il tedesco P. Scharstein.

Il 7 gennaio 1899 si riunisce a Milano la Commissione esaminatrice. Di selezione in selezione si arriva alla scelta definitiva tra i fin-keel di Meloncini (Venezia) e di Treichler (Zurigo) e al bulb-keel di Scharstein (Kiel). Il progetto di Meloncini è scelto nonostante che il costo sia lievitato a 950 lire.

Alla fine fra questi tre la Commissione scelse il progetto Meloncini, perché corrispondente alle condizioni del concorso anche per il costo, 950 anziché 900 lire.

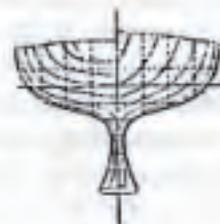
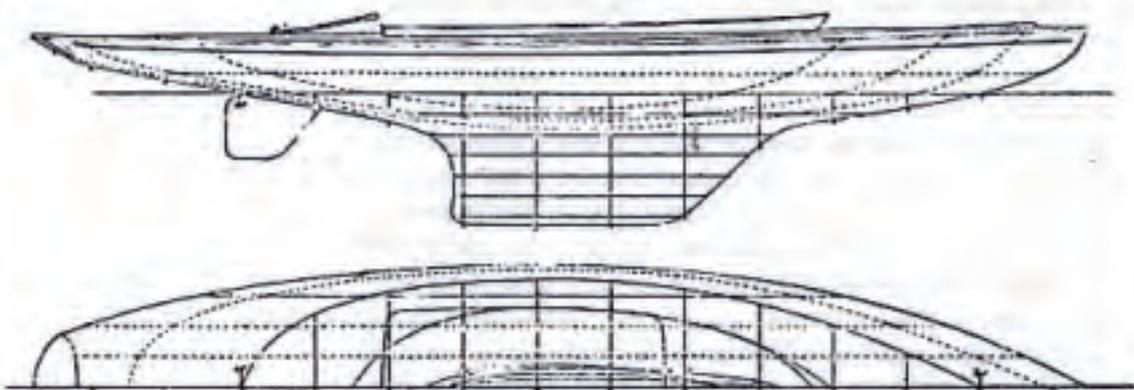
Successo di adesioni. I soci del Regio Verbano Yacht Club ordinarono ventiquattro monotipi Venezia. I possessori attestati di queste imbarcazioni sono: Ettore Agnelli (N. 19), Giuseppe Brambilla (Spartivento), Clateo Castellini (2), Cahours de Virgile, Fazio e Corrado Dal Pozzo (Amouna), Stefano Fiori di Serramezzana (N. 13), Giulio Guaita (Ciao), Max Leonardi (N. 12), Carlo Nigra (Ars e Gina), Domenico Pallavicino (Scia), F. Paganini, Carlo Roggerino, Cesare Riva, Gerolamo Rossi-Martini, Teodolinda Silvestri, Leone Strozzi (N. 21), Giannino Tarsis (N. 3), Lena Trivulzio (Gondolina), Luigi Trivulzio (Domitilla) e Dario Centurini.

Alla prima regata organizzata a Orta dal 6 al 10 agosto 1899, partecipò soltanto cinque barche: Amouna di Fazio Dal Pozzo, Ars di Carlo Nigra, N. 3 di Giannino Tarsis, Spartivento di Giuseppe Brambilla e Scia di Domenico Pallavicino. Si afferma Scia. A questa regata durante la stagione 1899 ne seguirono altre dodici, dove si affermarono Dal Pozzo, Nigra e Pallavicino.

Il 10 luglio 1900 in una riunione a Cernobbio tra i proprietari del monotipo sono approvati definitivamente il regolamento ed eletti segretari della classe Fazio Dal Pozzo e Giuseppe Brambilla.



*Monotipi Venezia, i primi italiani, promossi dal Regio Verbano Yacht Club e dal Regio Regate Club Lariano. Furono scelti con un concorso internazionale.*



Questo monotipo venne scelto attraverso un concorso internazionale dove furono presentati ventisette elaborati di progettisti di sei nazioni. Fu il primo monotipo italiano.

## MONOTIPO VENEZIA

**PROGETTISTA:** INGEGNERE ANGELO MELONCINI,  
VENEZIA

**PROPRIETARI DEL PROGETTO:** REGIO VERBANO  
YACHT CLUB E REGIO REGATE CLUB LARIANO

**ANNO DI PROGETTAZIONE:** 1898

### CARATTERISTICHE

LUNGHEZZA IN COPERTA 6,90 M  
LUNGHEZZA AL GALLEGGIAMENTO 4,85 M

LARGHEZZA 1,65 M  
LARGHEZZA AL GALLEGGIAMENTO 1,46 M  
IMMERSIONE 0,90 M  
SUPERFICIE VELICA 28,50 M<sup>2</sup>  
DISLOCAMENTO 875 KG  
PERIMETRO PER LA FORMULA DI STAZZA 4,720 M  
STAZZA DI REGATA, CIRCA 0,71 T

DA: RIVISTA NAUTICA, N.3, MARZO, 1899.

*Ino Simone Fava (Nemo Sfavia), "ragazzo di una importante famiglia di cantieristi voltresi che hanno uno scalo sulla spiaggia di Sant'Ambrogio", è stato amico e socio dei fratelli Costaguta nell'omonimo famoso cantiere.*

*Abile skipper, uomo d'affari, prezioso aiuto per la gestione del cantiere è stato anche un profondo conoscitore del mondo dello yachting e un valente scrittore delle sue cronache.*

*L'articolo riprodotto, pubblicato dalla rivista "Mare" della Lega Navale nel 1951, è una rara e magnifica pagina sulle origini dello yachting italiano.*

## L'INIZIO GLORIOSO DELLO YACHTING ITALIANO

di **NEMO SFAVIA**

**I**l valoroso Capitano di Vascello Adalberto Giovanni, in un brillante articolo su *"Marina da diporto"* pubblicato nel volume *"ITALIA MARINARA"* (che solo a lunga distanza di tempo mi fa rilevare un amico), accennando allo sviluppo della vela da crociera, così continua: "... mi piacerebbe che qualche appassionato di cose veliche, Nemo Sfavia ad esempio, che certo l'ha vissuta (l'evoluzione della vela da crociera) raccogliesse in alcune sue pagine da dedicare ai giovani quelle notizie che io non saprei oggi dove ricavare. Certo è una storia di iniziative e di affermazioni individuali; nomi di yachtman appassionati, nome e caratteristiche dei loro panfili, ricordi di interventi di barche italiane a regate di crociera all'estero".

Lusingato dall'invito di così valorosa personalità, e ottenuta ospitalità nella piacevole rivista *"MARE"*, mi proverò a riassumere parte di quanto ho scritto nel copione *"UN SECOLO TRA CANDIDE VELE ITALIANE"* con la speranza di poter soddisfare almeno in parte all'espresso desiderio del mio gentile suggeritore.

Tra le prime manifestazioni veliche in Italia è memorabile una regata tra il Marchese Ludovico Trotti ed un Lord inglese svoltasi nel 1852 sul lago di Como con esito favorevole all'appassionato e valente yachtman italiano. Oltre allo yacht del Marchese Trotti, sul Lariano, si notavano gli yachts a vela del Duca Melzi e del dott. Besana.

Sul Lago Maggiore nel 1863 si fondò la prima società di regata in Italia per merito del Duca Breme presidente, e dell'On. Bonghi segretario.

Nel 1873 a Napoli nacque la terza società di regate italiana (la seconda era stata fondata sul lago di Como) che contò subito ben trentacinque yachts, tra i quali dominava la goletta di 150 Tonn. del Conte Luigi Aquila.

Nell'Alto Tirreno fece conoscere lo sport della vela il grande poeta George Byron col proprio yacht a vela **BOLIVAR** molto ammirato a Livorno e sul quale, l'altro fine poeta inglese Shelley incontrò morte tragica e immatura nel mare di Viareggio.

Il primo yacht ammirato a Genova è stato quello del Principe di Sant'Angelo amico del Ruffini, antenato a quell'altro grande yachtman e patriota, il Marchese Cesare Imperiale dei Principi di Sant'Angelo, distintosi nell'ultimo ventennio dell'800 con le sue avventurose crociere sul proprio yacht a vela e con i suoi splendidi volumi di stile purissimo per la propaganda marinara e nella guerra 1914-18 al comando del Corpo dei Volontari Motonauti, sul cui valore scrisse un volume attraentissimo e meritevole.

Nel 1869 fece molta impressione a Genova un elegante yacht a vapore che il Sig. Fred Brawn, Console Inglese, aveva acquistato dal Principe di Galles, e che teneva usualmente a Portofino, ove possedeva un magnifico castello. Tale appassionato yachtman si faceva poi costruire dal nostro Oneto lo yacht a vela **BLACK-TULIP** degno di figurare ed emergere tra i migliori prodotti della Gran Bretagna.

All'estero la bandiera Italiana sventola gloriosa nelle regata a vela della massima importanza sul **SAPPHO** del Principe Sciarra Colonna, e **FANNY** del Principe Rospigliosi. Lo yacht goletta **SAPPHO** acquistato dal Principe italiano, rimase tra i più celebri dello yachting internazionale. Costruito nel 1869 da Paillon era lungo m. 41.50 e largo 8.33. Di forme elegantissime, marine e indovinate, nel maggio 1870 aveva stabilito il record di velocità (che mantenne fino a pochi anni fa) per la traversata a vela dell'Atlantico, impiegando 12 giorni, 9 ore e 35 minuti. Vinse famose regate in Inghilterra e nel 1871 fu il campione americano *defender* della Coppa d' America che conservò all'Unione delle repubbliche stellate battendo brillantemente il campione inglese. Lo yacht **FANNY**, Il Principe Rospigliosi di Roma, se lo era fatto costruire espressamente dal famoso costruttore Ratsey in Inghilterra nel 1876.

A Genova il Cap. Alberto d'Albertis, già brillante ufficiale della R. Marina, si affermava presto il più appassionato e valoroso yachtsman di quanti altri mai. Abbandonata la carriera della Marina da Guerra per dare maggiore sfogo al proprio spirito indomito, avido

di prodezze individuali, è il primo degli italiani, che Comandante della nave a vela **EMILIA**, compie il viaggio a Calcutta per via Suez.

Nel 1875 fattosi costruire dall'Oneto, lo yacht **VIO-**

del genovese-americano Paolo Rosasco, zio al valoroso yachtsman dei nostri tempi Harold Rosasco, che vinse regate importantissime ovunque e specialmente in Francia e nei Paesi Scandinavi prima col proprio yacht



**LANTE** di 12 Tonn. (foto) naviga tutto il Mediterraneo in crociere memorabili e compie prodezze da suscitare l'ammirazione del Generale Garibaldi, l'eroe dei due mondi, che gli scrive per attestargli la propria lode.

Lo yacht goletta **ATALANTA** di 100 Tonn. del cav. Enrico Amilcare Peirano di Genova, altra costruzione Oneto, è l'ammirazione di tutti specialmente nel 1879 nella stagione di regate che riuniva i più belli yachts del mondo intiero, e nel suo quadrato si gettano le basi per la costituzione del R. Yacht Club Italiano. Gli yachts italiani trionfano ed nostri yachtsmen erano al colmo dell'entusiasmo.

Alla importantissima storica riunione a bordo dell'**ATALANTA** erano presenti: il proprietario Peirano, il Cap. Enrico Alberto d'Albertis, il Marchese Andrea Doria, il più glorioso per le continue vittorie del suo yacht **FANFULLA**, il Conte Roberto Biscaretti di Ruffia, il Marchese Carlo Ginori, Vittorio Augusto Vecchi, (Jack la Bolina), il Conte Ruggiero Grottanelli-Ugurgeri, il Conte Gerolamo Rossi-Martini, Gigi Croce, Luigi Oneto.

Un yacht che merita di essere ricordato in questa puntata è certamente **AMBROSIA** goletta di 100 Tonn.

della Serie Internazionale 6 metri **VIKY**, poi con quello della Serie Internazionale 8 metri, col quale vinse anche il più importante trofeo della Serie: la Coppa di Francia. Lo yachtsman Paolo Rosasco fatte le belle regate nel Mediterraneo intraprese sul proprio yacht il viaggio di nozze e fece prora per l'America del Nord.

Alla stagione di regate a Nizza nel 1881 si distinguono gli yachts italiani:

**ATLANTA** del Cav. E. A. Peirano; **HUGARENE** del Conte R. Grottanelli-Ugurgeri; **FANFULLA** del Marchese Andrea Doria; **VIOLANTE** del Cap. E. A. d'Albertis; **FANNY** del Principe G. Rospigliosi; **ONDI-**

**NA** del Conte R. Biscaretti di Ruffia. Chiude la riunione di Nizza una regata-crociera Nizza-Genova. A Genova l'accoglienza agli yachtsmen esteri si svolge con una sontuosità sorprendente e grandi feste da lasciare un ricordo incancellabile.

Segue una regata Genova-Portofino-Genova, nella quale la vittoria è stata molto disputata e contesa palmo a palmo con eccezionale valore da ambo le parti tra due atleti meravigliosi di fama mondiale, entrambi *skippers* inarrivabili; l'Ufficiale della Marina Inglese Beem, sul proprio celeberrimo, grandioso yacht **GERTRUDE**, ed il Cap. E. A. d'Albertis sul proprio minuscolo yacht **VIOLANTE**. Vinse l'inglese, che riconobbe il valore del nostro campione, e contracambiò con ammirazione ed entusiasmo la manifestazione che finì col comprenderli entrambi. Gli altri competitori rimasero molti distanziati.

In un prossimo articolo scriverò dei nostri migliori vecchi yachtsmen, dei loro yachts, e accennerò alle più importanti regate e crociere della nostra storia.



Da La notizia che questa volta ha attirato l'attenzione del nostro operoso topo di biblioteca, sempre impegnato a scovare la notizia "golosa", certamente al giorno d'oggi non farebbe alcun scalpore, ma sessanta anni fa, invece, fece il giro degli ambienti nautici e marinareschi del mondo suscitando meraviglia e ammirazione.

## UNA DONNA, SOLA, HA ATTRAVERSATO L'ATLANTICO

Una veramente straordinaria storia è quella della signora inglese, Mrs Ann Davidson (**foto**), una vedova trentottenne di cui, il 27 gennaio, ci è giunta la notizia del felice arrivo a San Domingo a bordo del suo cutter "Felicity Ann" di solo metri 6,50.

Già nel numero dello scorso novembre ne avevamo annunciato l'arrivo a Las Palmas da dove avrebbe dovuto iniziare la traversata, dopo che nel numero di agosto avevamo succintamente raccontati i precedenti dell'avventura che giustificano la qualifica di "straordinaria".

Mrs Davidson aveva già tentato la traversata dell'Atlantico nel 1943 ma allora non era sola a bordo e la responsabilità della navigazione spettava al legittimo consorte. Ma un colpo di mare portava via il capo della spedizione e la povera moglie miracolosamente poteva ritornare in patria. Ma le era rimasto in più del

dolore della perdita del marito, il cruccio dell'impresa troncata. E dopo averci pensato su per nove anni si faceva costruire un piccolo cutter e su quello partiva, sola a bordo, il 18 maggio dello scorso anno.

Molto avventuroso l'inizio e molto incerte le notizie a noi pervenute.

Lunga sosta nel porto francese di Donarnerez

ove era giunta dopo sei giorni e poi non si seppe più nulla e varie volte se ne annunciò il naufragio.



Lo strano è anche nel fatto che essa è una redattrice del settimanale inglese *Sunday Chronicle* che sembra sia stato il finanziatore dell'impresa e che logicamente avrebbe dovuto ricevere da ognuno dei numerosi scali toccati non essendo verosimile che abbia voluto giungere a Las Palmas nella Gran Canaria direttamente dalla costa francese. Le rare notizie pubblicate provenivano soltanto dalla fabbrica del piccolo motore Diesel, *Coventry-Victor* o dal cantiere di Plymton che ha costruito il "Felicity Ann".

Dalla partenza da Las Palmas Mrs Davidson contava di impiegare 40 giorni per la traversata e quando ne sono trascorsi 60 il naufragio sembrava sicuro anche dato il maltempo che imperversava sull'Atlantico.

Invece, la tenace vedova britannica ha superato ogni ostacolo e per giunta a bordo di uno dei più piccoli scafi che ha sfidato le ire del grande Oceano.

(da "Vela e Motore" gennaio 1953)





## **COFRADIA EUROPEA DE LA VELA**

La COFRADIA EUROPEA DE LA VELA è un'associazione internazionale senza finalità di lucro fondata nel 2001 con lo scopo di difendere e sviluppare tra i popoli l'amore per il mare, lo sport della vela, le sue tradizioni, i suoi valori e la sua cultura.

Diffusa in 24 Paesi del mondo, con più di 250 soci, la Cofradia è nata e si è maggiormente radicata nella penisola iberica, con Spagnoli e Portoghesi che sono i più numerosi, oltre popoli del Centro e Sud America.

Tra i componenti l'associazione si trovano personaggi che nel mondo della Vela hanno avuto e hanno posizioni di autentico prestigio: campioni olimpionici, internazionali e nazionali; presidenti di Federazioni e dirigenti di altissimo livello in seno all' ISAF; regatanti, navigatori, diportisti, Ufficiali delle Marine Nazionali, scrittori, giornalisti...

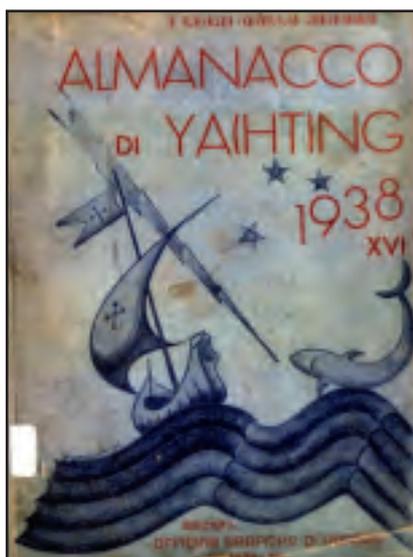
Lo spirito che unisce gli uomini e le tante donne della Cofradia è impregnato della stessa musica del vento che spinge le vele e il senso di appartenenza che unisce fraternamente tutti.

L'associazione è diretta da un Consiglio, detto "Tabla" ed è divisa in distretti detti "Capitulos", presidente è l'ammiraglio spagnolo Francisco Quiroga Martinez residente a Vigo (Spagna). Al momento i rappresentanti italiani sono tre: Carlo Rolandi, Agostino Randazzo e Paolo Rastrelli.

Recentemente (14/16 marzo 2014) a Santiago di Compostela (Spagna) nel corso delle giornate dedicate alle nuove "investiture" la Cofradia Europea da Vela ha organizzato un Forum dedicato alla Vela ed i suoi cambiamenti nel sociale. Magistralmente diretto dal Confratello Joan Anton Camuñas abbiamo ascoltato gli interventi di Octavio E. Jarrin, Presidente della Confederazione Velica del Sud America, di W. Scott Perry, Presidente della Federazione Panamericana della Vela, di Sarah Treseder, Segretario Generale del RYA la Federazione Inglese della Vela i quali hanno riferito con la visione di numerose fotografie e tabelle l'attuale situazione della Vela nelle loro rispettive aree. Molto interessante è stata la relazione di Carlo Rolandi, Presidente Onorario della Federazione Italiana Vela, il quale ha parlato degli effetti del Professionismo e degli Sponsor nello sport della Vela, della metamorfosi che la Vela sta subendo sia in Italia che nel resto del mondo dove le nazioni più importanti, dal punto di vista velico, sono state coinvolte in questo fenomeno.



## LIBRI IN VETRINA... introvabili



### I LIBRI DELLE SIRENE

## ALMANACCO DI YACHTING 1938

*Compilato da Nemo Sfavia Ino Simone Fava*  
*Edizioni Officine Grafiche di Genova, Genova 1938, pagine 402*

Sotto lo pseudonimo di Nemo Sfavia, Ino Simone Fava, scrittore e giornalista, profondo conoscitore del mondo dello yachting, è il compilatore (come stesso lui si definisce) di questo volume che insieme all'analogo numero del 1937 sotto il titolo "Vela ed elica - Almanacco 1937" si trova gelosamente conservato nella Biblioteca del "CSTN". Si tratta di una originale novità editoriale che raccoglie mese per mese tutte le principali manifestazioni veliche nazionali ed internazionali, con tante foto, e i profili di barche e dei personaggi più in vista. Alla fine chiude il grazioso volume una carrellata intitolata: "Una visita alla Galleria di Yachtsmen" (... come sia stato possibile l'uso di tanti nomi stranieri in pieno regime Fascista resta un mistero!). "Questo volume" -

dice l'autore - "vuole essere il compendio di tutte le più salienti manifestazioni nautico-sportive in Italia e all'estero, l'esaltazione di tutti i meritevoli nello yachting mondiale, con l'unico scopo della fattiva propaganda, scopo che persegua ed intendo sviluppare con opera appassionata, indefessa, persistente di ogni giorno, di ogni mese, di ogni anno. L'accoglienza che verrà fatta a questo libro da parte dei dirigenti dello yachting, degli appassionati e competenti, dei praticanti la crociera e la regata, degli innamorati del mare in genere, darà la misura del progresso conseguito e dell'incoraggiamento al miglioramento avvenire".

Questo volume era il primo della collana "I libri delle Sirene" che vedeva coinvolti con l'autore personaggi come Francesco Giovanelli e Alessandro Alessandri con l'intento di produrre una serie di libri "dilettevoli ed interessanti" frutto di una fortissima passione per lo Yachting.

La guerra che andava incalzando impedirà lo sviluppo dell'iniziativa e il vuoto che ne è derivato è stato solo in parte colmato.

## ... POSTA AL CSTN

Spett/le Redazione CSTN

Leggo sempre con grande interesse il vostro "Notiziario CSTN" peccato che non sia quotidiano!

Sul numero di marzo (19) la meravigliosa, meticolosa, descrizione di Giancarlo Basile, al comando della Vespucci con la furbata di Straulino "macchine in avaria" mi ha davvero emozionato.

Ci terrei a sapere il significato e l'origine delle seguenti espressioni riportate nell'articolo stesso:

*"mettere le ossa per chiglia"* e *"bracciando alla marca"*.

Grazie e complimenti per il vostro encomiabile impegno. (firmato F.F.)



Ecco le risposte di Giancarlo Basile al quale abbiamo girato le domande ricevute.

**L'espressione "mettere le ossa per chiglia" fa parte del tipico linguaggio in uso nella Marina Militare e forse anche Mercantile. Significa disporre le proprie ossa parallele alla chiglia, cioè mettersi in branda o in cuccetta, entrambe sempre parallele alla chiglia.**

**"Bracciare alla marca" vuol dire orientare i pennoni della nave a vela per la navigazione di bolina azionando i "bracci", cioè le manovre correnti facenti capo alle estremità dei pennoni che servono appunto per orientarli. Di bolina i pennoni devono essere orientati al massimo angolo consentito dal sartame e, per facilitare il compito ai nostromi, i bracci portavano una "marca", ossia un segnale che doveva corrispondere alla caviglia della pazienza a cui andavano dati volta.**



*1901 - Ruahine, una costruzione Gallinari di Livorno (foto Cavicchioli)*