

Il "topo" esposto al museo ha un propulsore diesel di Guldner da 16 HP. Quest'imbarcazione è stata costruita a Chioggia nel 1953, per essere poi motorizzata dieci anni dopo. È stata utilizzata per circa 20 anni per la pesca a strascico.



Un'elica Ansaldo a passo variabile del 1962. Con la diffusione della motorizzazione, le eliche e le tecnologie ad esse applicate hanno un ruolo molto importante.



Il propulsore Bolinder-Italia a testa calda degli anni '30. Commercializzato dalla Società Anonima Motori per la Pesca, era in grado di erogare 10 CV.



Lo Scania-Vabis "Royal" è il primo diesel realizzato da quest'azienda. È stato prodotto dal 1939 fino al 1949. Venduto con propulsori a 4 o 6 cilindri (con potenze variabili da 50 a 115 HP), ha avuto un grande successo per la sua affidabilità ed economicità. È stato il primo motore "modulare" prodotto dalla Scania: componenti comuni venivano utilizzati su diverse versioni di vari propulsori.



Un propulsore Lombardini, montato in origine su una lancia.



Un altro esempio di propulsore realizzato dall'azienda Bianchi negli anni '50.

DALLA VELA AL MOTORE

Al Museo della Marineria di Cesenatico si può apprendere una parte della storia della navigazione e il progressivo passaggio dalla vela al motore Oltre a una collezione di propulsori marini, ci sono anche motori d'aereo recuperati dal mare

di Filippo Zanoni

Traino, spinta, remi, vele e motore. Un'evoluzione costante, quella della propulsione. La strada della sua diffusione è affascinante. Ed è anche interessante paragonarla ai metodi con i quali si è evoluta la mobilità terrestre. A permettere di scoprire queste pagine di storia è una manifestazione ASI: "Autogirovando", del Collectors Historic Club. Spenti i motori delle vetture ante '35, ci si è dedicati, nella giornata conclusiva, alla cultura e al mare. La visita al "Museo della Marineria" è servita per approfondire le vicende della navigazione nelle acque marittime, nelle lagune e nei fiumi dell'Adriatico. L'esposizione delle barche non è solo all'interno: grazie allo spazio disponibile nel canale antistante, è stato possibile ancorare alcune imbarcazioni nel loro "ambiente naturale". Grazie alla documentazione presente siamo in grado di conoscere il nome tipico di ogni singolo natante. Entrando nel fabbricato si possono invece scoprire le tecniche di costruzione delle barche, con filmati e fotografie. Le testimonianze storiche e della tradizione marinaresca vivono intrecciate con la realtà di questa moderna località turistica. Le antiche barche a vela sono ormeggiate fianco a fianco con i moderni motopescherecci, che ritmano ancora con le loro uscite i tempi del Porto Canale, disegnato da Leonardo da Vinci, chiamato nel 1502 a suggerire interventi migliorativi all'approdo preesistente e alla vecchia Pescheria (ancora attiva, si trova a pochi passi dal moderno Mercato all'ingrosso del pesce). Il Porto Canale leonardesco è l'asse principale del centro storico di Cesenatico, sulle cui banchine si svolge ancora la vita sociale e la passeggiata di cittadini e turisti. Un'annotazione importante: chi vuole arrivare in barca è il benvenuto. Chi ne ha una d'epoca, può ormeggiare temporaneamente a fianco delle barche naviganti del museo (avvisando prima). Occorre solo fare attenzione agli spazi e al fondale ridotto del Canale.

Ma la parte più interessante, per gli appassionati di motorismo storico, è sicuramente la sezione dove sono esposti i propulsori utilizzati sulle imbarcazioni. L'adattamento del motore agli scafi tipici è visibile, per esempio, nel "mototòpo". Il "topo", tipica barca lagunare, veniva infatti utilizzato per la "portolata", il trasporto a terra del pescato. Molti esemplari di questo scafo, privati dell'albero, venivano motorizzati con propulsori diesel.

Nella prima metà del '900 la meccanica si diffonde anche nei natanti da pesca. Ma, come evidenzia il caso descritto prima, gli scafi utilizzati erano quelli precedentemente dotati di vele. Queste ultime, diventate ausiliarie, diminu-

scono fino a scomparire del tutto. A essere coinvolto in questa trasformazione è anche il motore, che diventa gradualmente più piccolo.

È solo dagli anni '40 che inizia la costruzione di scafi appositamente realizzati per ospitare un propulsore. Cambiano le forme: la prua (la parte anteriore) è più alta e svasata (come quella dei motoscafi e dei transatlantici, viene definita per questo motivo "oceanica"). La poppa (la parte posteriore della barca) è arrotondata in modo uniforme per migliorare lo spazio a bordo. Si incominciano ad applicare appendici come la "tavola trasversale" (per evitare l'eccessivo "affondamento" della poppa) e i "vasi", che diventano alette di rollio.

Quando la motorizzazione si diffonde in modo definitivo, intorno agli anni '50, barche come i "bragozzi" e i "trabaccoli" non hanno più alberi e pennoni. L'unica "alberatura" è quella per appendere le reti o montare una piccola vela stabilizzatrice. Nel decennio successivo molte imbarcazioni tradizionali sono abbandonate o demolite. Pochissime sopravvivono. È il caso del trabaccolo da trasporto "Giovanni Pascoli": negli anni '80, prima di essere collocato nella sezione galleggiante del Museo della Marineria, è stato per breve tempo utilizzato nello sceneggiato televisivo "Marco Polo". ■

INFORMAZIONI UTILI

Il Museo della Marineria si trova a Cesenatico in via Armellini, 18. È aperto il sabato, la domenica e i festivi dalle 10-12 e dalle 15-19.

Il Museo è sempre aperto su prenotazione per scuole e gruppi (tel. 0547-79205; e-mail: info-musei@cesenatico.it). Per maggiori informazioni consultare il sito internet www.comune.cesenatico.fc.it (in fondo alla home page c'è la sezione dedicata a questo museo).



Il motore aeronautico Wright Cyclone R 2600 a doppia stella (14 cilindri).

Questo tipo di propulsore equipaggiava i Martin A-30 Baltimore e Douglas Boston, bombardieri leggeri americani utilizzati dalla Royal Air Force e Royal Australian Air Force.

Questi velivoli erano presenti nei campi di volo di Cesenatico e Cervia.

Quello di Cesenatico era una piccola striscia di terra battuta, superficie sulla quale erano state appoggiate "grelle" di metallo (alcune delle quali sono ancora utilizzate nei cancelli delle case).



La parte esterna del museo, con le barche ancorate nel Porto Canale, e la grande sala interna.

