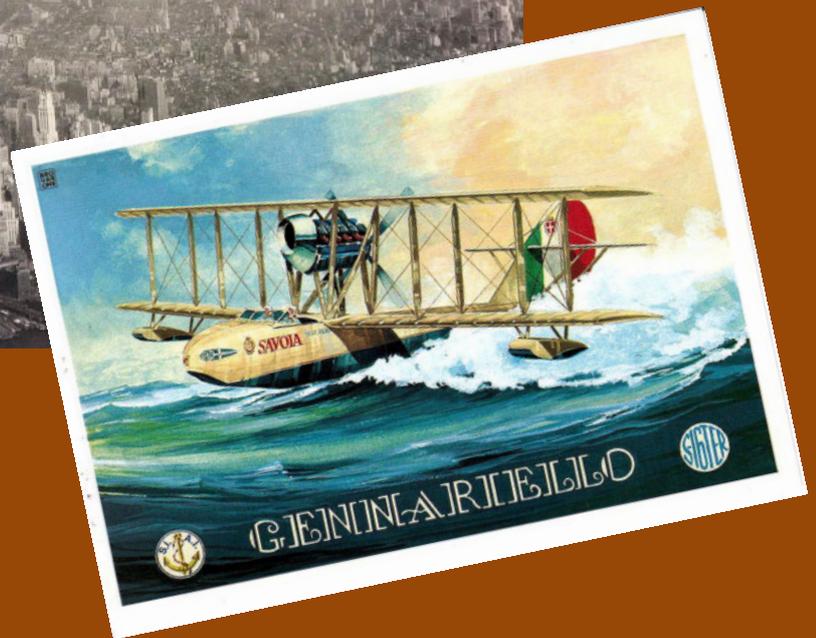
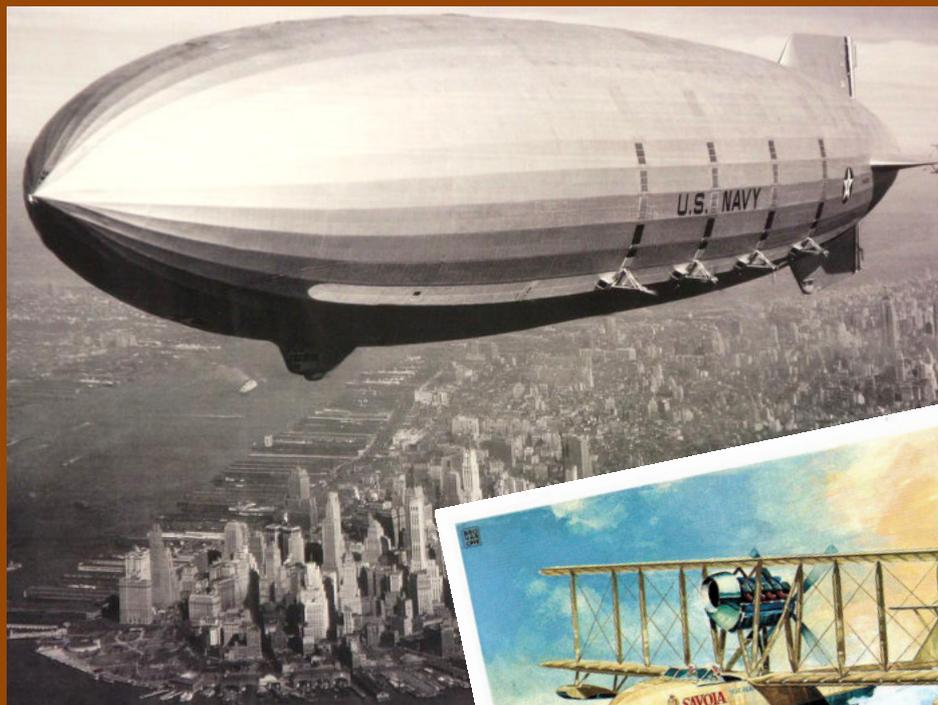


Un insolito trio di *Navigator*

della

Patek Philippe



di

Giuseppe Di Stefano

Ore Antiche

UN INSOLITO TRIO DI NAVIGATOR DELLA PATEK PHILIPPE



A cosa potevano servire tre splendidi Patek, con indicatore della riserva di carica, allineati in una scatola di mogano?

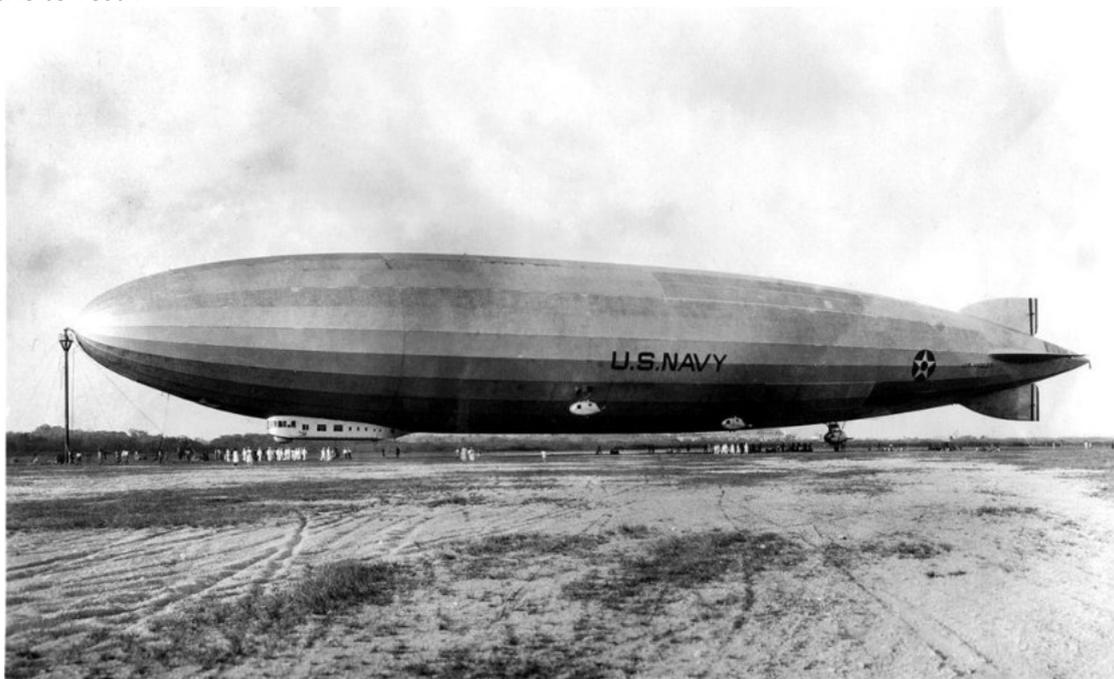
E' la domanda che mi sono subito posto guardando un catalogo della Casa d'Aste Christie's del Dicembre del 2017. Per fortuna, negli ultimi tempi, i cataloghi delle aste più importanti sono spesso arricchiti d'informazioni supplementari e non si limitano alla semplice descrizione dell'oggetto, servendo così a riempire il vuoto di conoscenza che spesso circonda l'orologeria meccanica di molti anni fa.



La scritta sul dorso, *US Navy*, ci dice chi sia stato l'acquirente ed i numeri di serie, riportati anche su placchette metalliche all'interno della scatola, consentono di sapere che, dopo l'acquisto nel 1917, furono utilizzati, nel 1924, dalla Marina degli Stati Uniti, non su di una nave ma su uno Zeppelin, il *Los Angeles* (ZR-3) ricevuto dalla Germania come compenso alle spese di guerra.



In USA ancora l'Aviazione, come Ente autonomo, non esisteva ed il trasporto aereo veniva esercitato dalla Marina. Si prevedeva un grande futuro per i dirigibili, sia come mezzo di trasporto transatlantico che come base di osservazioni meteorologiche ed astronomiche, oltre a poter esercitare le funzioni di appoggio sia navali che terrestri.



Lo Zeppelin Los Angeles a Panama nel 1928, fu dismesso nel 1932. (Wikimedia)

Il *Los Angeles* ZR-3, lungo ben 200 metri, impiegò solo 81 ore a raggiungere New York dagli stabilimenti Zeppelin di *Friedrichshafen* in Germania. Nella gondola di bordo aveva una speciale cabina attrezzata con la strumentazione dove, forse, era anche ospitato il Trio.

L'enorme involucro aveva una struttura interna in alluminio che conteneva numerosi serbatoi di gas elio, poco infiammabile e che consentiva di galleggiare nell'aria, dei motori con elica ne orientavano la direzione. Quando gli USA decisero di non fornire più gas elio a nazioni estere, la Germania usò, negli Zeppelin, l'infiammabilissimo idrogeno che doveva poi dare luogo al disastro dell'*Hindenburg* del 1937 ed alla fine dei viaggi transatlantici dei dirigibili.

Ma, tralasciando al momento queste note, per un certo verso, affascinanti anche perché i mezzi di trasporto citati hanno quest'aura di antico, torniamo ai nostri orologi.

Di questo tipo ne furono acquistati quattro, con seriale progressivo dal 170414 al 170417. Sottoposti alle prove dell'Osservatorio di Ginevra (cert. 8 Maggio 1913), ottennero punteggi elevati, rispettivamente: 235.9, 217.7, 220.3, e 238.9.



Un Trio, probabilmente della Ulysse Nardin, a bordo dello Zeppelin Graf (Germania).

Inoltre furono testati e regolati da tre famosi orologiai: H. Lossier, C. Batifolier, e J. Golay-Audemars. L'orologio con il punteggio più basso (il 170.415) fu destinato ad altri usi.

Ma vediamo la descrizione del movimento. Si tratta del Cal.21'', 21 rubini, scappamento ad ancora, bilanciere Guillaume in lega acciaio/nickel (anibal), compensazione con viti in oro e platino, regolazione micrometrica a collo di cigno, riserva di carica di 36 ore a differenziale, meccanismo di carica brevettato dalla

Patek Philippe (n°2680 del 1890), Ø 60mm.

n° movimento	n°cassa	n° movimento	n°cassa	n° movimento	n°cassa
170.414	274699	170.416	274701	170.417	274693



Ma quali sono le ragioni per avere tre orologi identici nella stessa scatola?

Possiamo dare diverse risposte:

- per assicurare l'esatta precisione di tempo in occasione di un atto di guerra navale;
- per indicare 3 diversi tipi di tempo: ora locale, ora siderale ed ora di Greenwich;
- per indicare il tempo in 3 posti diversi: di partenza, locale e di destinazione.

A questi bisogna aggiungere l'affidabilità dell'orario che, in caso di arresto di uno, può esser data con la maggiore precisione, con almeno 3 orologi.



Anche il nostro Francesco de Pinedo, pioniere dell'aeronautica, che nel 1925 ha compiuto la memorabile impresa di volare con il suo idrovolante "Gennariello" da Sesto Calende per 370 ore su tre Continenti, sorvolando il Golfo Persico, facendo scalo in India, e sorvolando Giappone ed Australia, racconta di aver usato 3 orologi.



Nel suo libro, recentemente rieditato¹, racconta come anche sul "Santa Maria", si avvale di tre orologi della Longines di assoluta precisione e che tutti gli strumenti di bordo dovevano essere inclinati in modo che, appoggiati sul cruscotto, potessero esser visti senza difficoltà dal pilota. Questo spiega perché gli orologi nella scatola fossero inseriti in un pannello inclinabile a 60°.



L'uso del Trio a bordo di uno Zeppelin della US Navy, è comunque da ritenere inusuale.

Le destinazioni di questo tipo di orologi, scelti per la loro precisione ed affidabilità, erano gli Osservatori e le navi. Infatti, alternativa alla definizione, *deck watches* (più tipicamente inglese) la Marina USA utilizzava la sigla TBW "*Torpedo-Boat Navigator's Timing Outfit*".

Il set della Patek Philippe era uno dei più costosi, mentre quello più

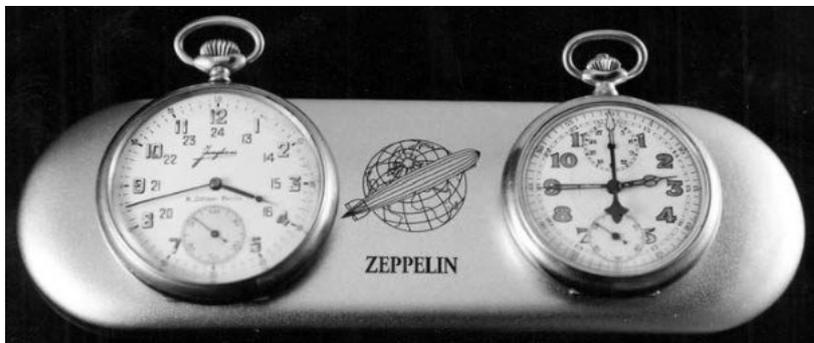
¹ In alternativa è possibile trovarlo anche in rete: http://www.avia-it.com/act/biblioteca/libri/PDF_Libri_By_AVIA/Mio%20volo%20attraverso%20l'Atlantico%20e%20le%20due%20Americhe%20-%20De%20Pinedo.pdf

economico è stato quello della Longines acquistato, nel 1930, per \$ 1.000. Di altri set di 3 orologi si conoscono quelli della già citata Ulysse Nardin , e della Hamilton.



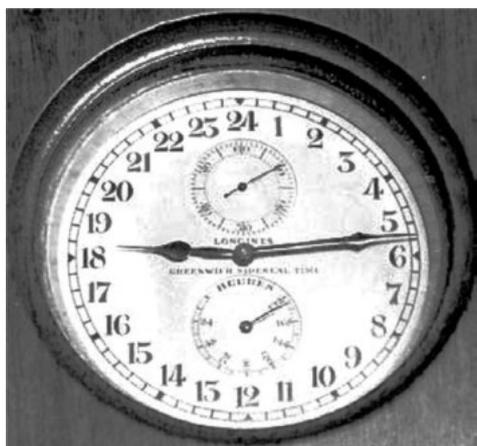
Figure 2—Three-quarter Cutaway View of Hamilton Master Navigation Watch
RESTRICTED

Utilizzati come strumenti di navigazione aerea e navale si conoscono altri modelli come questo, a sinistra, della Hamilton.



Il duo composto da un normale segnatempo e da un cronografo della Jungbans utilizzato in Germania a bordo degli Zeppelin.

Un cronografo della Hamilton del 1920.



Due Longines a sinistra, incassato nel cruscotto, un Sideral Time ed uno con riserva di carica usato dalla US Navy come Navigotor.





Un Ulysse Nardin incassato su un cruscotto d'aereo ed un Hamilton degli anni '40 con la scatola con sospensioni cardaniche per la navigazione in mare;

Deck watch Ulysse Nardin cronometro split/second del 1929.



Ulysse Nardin (Marine Torpilleur) utilizzato, come deck watch, a bordo di piccole imbarcazioni militari.



Nel National Air and Space Museum di Washington è conservata questa scatola in mogano con 2 orologi della Waltham del 1934.



Come si vede la presenza di un trio d'orologi per la navigazione, non è stata molto comune e lo stesso trio della Patek Philippe non è uscito indenne dalle vicende del Tempo. Ho infatti casualmente scoperto che è stato ricostituito nella sua integrità, poco prima dell'asta del 2017.



Nel Novembre del 2006², era stato messo in vendita, da Antiquorum, uno dei tre orologi e, precisamente, il n°170.416, con una cassa in argento che reca il numero di serie 274701. Indubbiamente l'orologio è lo stesso (lo confermano i due seriali di movimento e cassa) del Trio in argento, anche se, stranamente, nel bando d'asta del 2006 non si fa cenno all'iscrizione *US Navy* del fondello.

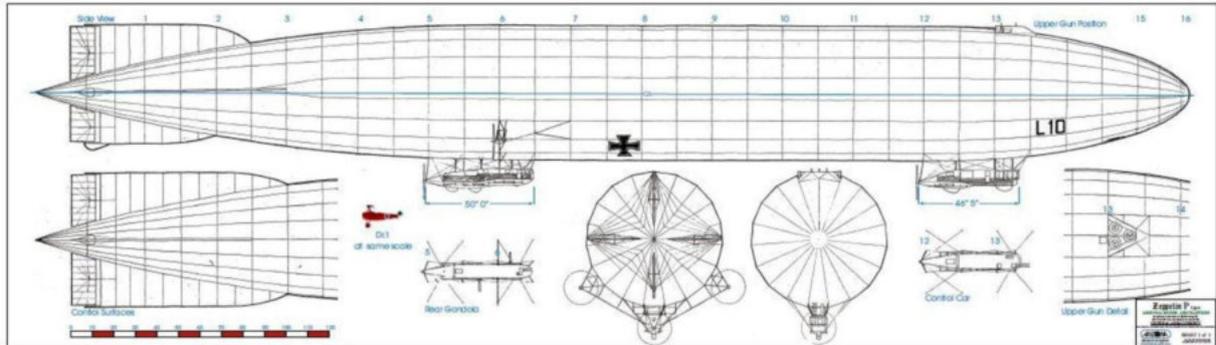
Ho trovato e condiviso le foto di singoli modelli di orologi che, in passato, si potevano trovare in una scatola come quella del Trio della Patek, e che furono utilizzati come strumenti di bordo su navi od aerei. Ma non ho trovato traccia, con l'esclusione del testo *Military Timepiece*³ e di quello di de Pinedo, dell'uso di scatole con triplice segnatempo.

² http://www.lacotedesmontres.com/Enchere-No_41731.htm

³ Marvin E. Whitney, *Military Timepieces*

Questo a testimonianza dell'eccezionalità del Trio della Patek Philippe.

Ringraziamenti: Christie's, Antiquorum, Wikipedia, Hoepli, NAWWC, National Air and Space Museum di Washington .



La drammatica foto del disastro dell'Hindenburg nel 1937.

