



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO VII - N° 69

NOTIZIARIO ON-LINE

Maggio 2018

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Claudio Eliano | pag. 19 |
| • "Chiar di Luna" ... a Cowes e sulla Manica | pag. 2 | • Folco Quilici | pag. 21 |
| • "Rabbit" | pag. 4 | • Antonio Pigafetta | pag. 22 |
| • "Corsaro II" 1969 e 1970 | pag. 9 | • Le vedute marinaresche di Hackert | pag. 25 |
| • Foil - tecnica e storia | pag. 12 | • Dipinti di yachting | pag. 28 |
| • Immagini per dire Grazie | pag. 17 | | |

EDITORIALE



"Jolie Brise" pilotina di Havre mentre vira il Fastnet.

A novembre 2017 è stato attivato sul sito del "Centro Studi Tradizioni Nautiche - CSTN" (www.cstn.it) un contatore per registrare il numero dei visitatori. Dopo quasi sei mesi si sono verificati 12130 contatti, 2020 al mese, oltre 67 al giorno. I numeri parlano chiaro e confermano la validità della nostra istituzione, l'unica esistente in Italia, esclusivamente dedicata al mare, alla sua cultura, alle sue tradizioni. Grazie alla sua biblioteca e al materiale archiviato nella nuova sede al Molosiglio il CSTN è una risorsa indispensabile per chi ha necessità di svolgere ricerche, studi, ricostruzioni storiche su fatti e personaggi legati al mare ed alle molteplici attività che su esso svolge l'uomo. È doveroso ribadire che tutto questo è possibile in virtù delle prestazioni dei volontari, soci della Lega Navale ed esterni, che si dedicano alla gestione del CSTN.

Hanno collaborato: **Giancarlo Basile, Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Francesco Gandolfi, Giovanni Iannucci, Giuseppe Peluso, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Carlo Rolandi**

STORIA DELLE REGATE D'ALTURA

La gloriosa storia della Vela d'Altura italiana in campo internazionale trova le sue origini con l'importante partecipazione nelle acque inglesi dell'imbarcazione III Classe "Chiar di Luna" della Sport Velico della Marina Militare alle regate "Offshore Race". Correva l'anno 1954 . . . Il "Chiar di Luna", progettato e costruito dal Cantiere Sangermani all'inizio degli anni '50 (Costruzione N° 36) ed armato a cutter in testa d'albero, poteva essere considerato un'evoluzione dei 24ft RNSA di Marivela (Cigno, Levriere, Orsa Minore e Stella Mattutina), realizzati apportando un certo numero di modifiche, ma soprattutto ridisegnando la prora, eliminando la poppa a specchio e prolungando lo scafo, che terminava con un moderato slancio.

(da VM/1954-9, p. 486)

Chiar di Luna . . . a Cowes e sulla Manica

Dobbiamo tributare alla squadra italiana della Marina Militare ed all'U.S.V.I. che l'ha assecondata il grande merito di aver realizzato questa prima importante partecipazione di un nostro R.O.R.C. alle classiche "Offshore Races" di Gran Bretagna.

L'onore dell'esordio è toccato al nostro III Classe Chiar di Luna che per merito del suo bravo equipaggio (Pe-



ra, Croce, Fantoni, Schirru, Cerri e Marcè), animato da un puntiglioso fervore, ha tenuto alti i nostri colori in regate rese ancor più dure e difficili dall'ostinata inclemenza del tempo.

La nostra partecipazione alle tradizionali manifestazioni veliche dello Yachting che annualmente hanno luogo nella Manica ha avuto due fasi: nella prima, quella delle regate di triangolo, il *Chiar di luna* (foto) ha fatto, sul famoso campo dell'Isola di Wight, sfoggio di bravura piazzandosi, nelle tre giornate, rispettivamente secondo, sesto e nono, contro ben quarantasette agguerritissimi avversari nella maggioranza inglesi; nella seconda fase, quella delle regate d'altomare, le "Offshere races", e precisamente nella "Wolf Rock Race" di 345 miglia circa da Cowes a Cherbourg all'isolotto del Wolf ed a Brixham, il *Chiar di luna* non ha potuto dimostrare quanto era nelle sue possibilità perché a causa del cattivo tempo, Manica agitatissima, vento fortissimo 110 chilometri all'ora, ha dovuto abbandonare avendo subito diverse avarie tra cui la rottura della drizza della randa dopo quaranta miglia

di percorso prima del massimo acme della tempesta.

A causa di tale tempo pessimo, yachts famosi e ben attrezzati per quelle regate; come gli inglesi *Fandango*, *Griffin*, *Lothian* ed il francese *Bombi*, hanno dovuto ritirarsi assieme a undici altri e solamente *Lutine* e *Right Royal* sono riusciti a raggiungere il traguardo d'arrivo!

La "Wolf Rock", partita da Cowers il 7 agosto, è stata vinta dal I Classe inglese *Lutine* del Lloyd's Yacht Club con un tempo corretto di 56 h. 6 m. 7 s. Il III Classe, pure inglese, *Right Royal* ha vinto nella sua classe la

“Wolf Rock Bowl” con un tempo di 56 h. 43 m. 55 s.

Sempre a causa del maltempo, la Regata d’altomare Cowes - Cork di 330 miglia, riservata agli yachts maggiori, ha dovuto essere rinviata. Vincitore di questa competizione è risultato *Cohoe II* di K. Adlar Coles, il più piccolo fra gli yachts che hanno preso la partenza, *Jocasta* ha vinto nella I Classe.

Indipendentemente dal risultato, questo nostro debutto nelle famosissime Regate di Gran Bretagna è un elemento di indiscusso valore per le future affermazioni del nostro Yachting d’altomare e per il rafforzamento del prestigio da esso conquistato, e riconosciuto, nelle competizioni mediterranee dello stesso genere con encomiabile spirito di abnegazione e sacrificio.

Salutiamo, quindi, con soddisfazione la disinteressata e coraggiosa iniziativa della nostra équipe che tutto ha dato per la migliore riuscita dell’impresa e la cui risonanza negli ambienti velici nazionali ed internazionali particolarmente, apporterà un efficace contributo al crescente sviluppo della Vela nazionale d’altomare.

Il *Chiair di luna* ha il privilegio di aver rotto il ghiaccio; siamo fiduciosi che sul suo esempio la cerchia dei partecipanti a queste competizioni agonistiche si allargherà maggiormente per tentare nuove affermazioni della nostra Bandiera anche in questo campo.

E’ speranza e voto augurale



L’equipaggio del “Chiair di luna” (da sinistra): Col. A.N. Gianni Pera, C.V. Fantoni e T.C. Schirru, Mag. A.N. Cerri e Cap. Marcè.



La partenza degli yachts delle classi RORC dal Royal Yacht Squadron di Cowes (Isola di Wight).

L'aver pubblicato nel precedente numero del Notiziario un articolo su "Dorade" ci ha fatto meritare la benevolenza dell'amico-lettore Francesco Gandolfi, appassionato e competente cultore della storia dello yachting d'altura, che ritagliando un sprazzo di tempo nei suoi tanti impegni quotidiani ha scritto per noi la storia di un'altra barca, "Rabbit" di Dick Carter (1965) che a giusta ragione lui definisce insieme a "Dorade" "barche spartiacque" e leggendo capirete perché. Per le strane coincidenze della vita oggi Francesco e sua moglie Mietta sono gli armatori di "Rabbit" che proprio il 4 maggio prossimo, dopo un accurato restauro, riprenderà il mare a Genova presso lo Yacht Club Italiano alla presenza del progettista che verrà appositamente dagli U.S.A.. Il rapporto di Francesco con Dick Carter è un'altra storia e chissà che non si commuova e vorrà raccontarcela! La speranza, con quel segue . . .



RABBIT

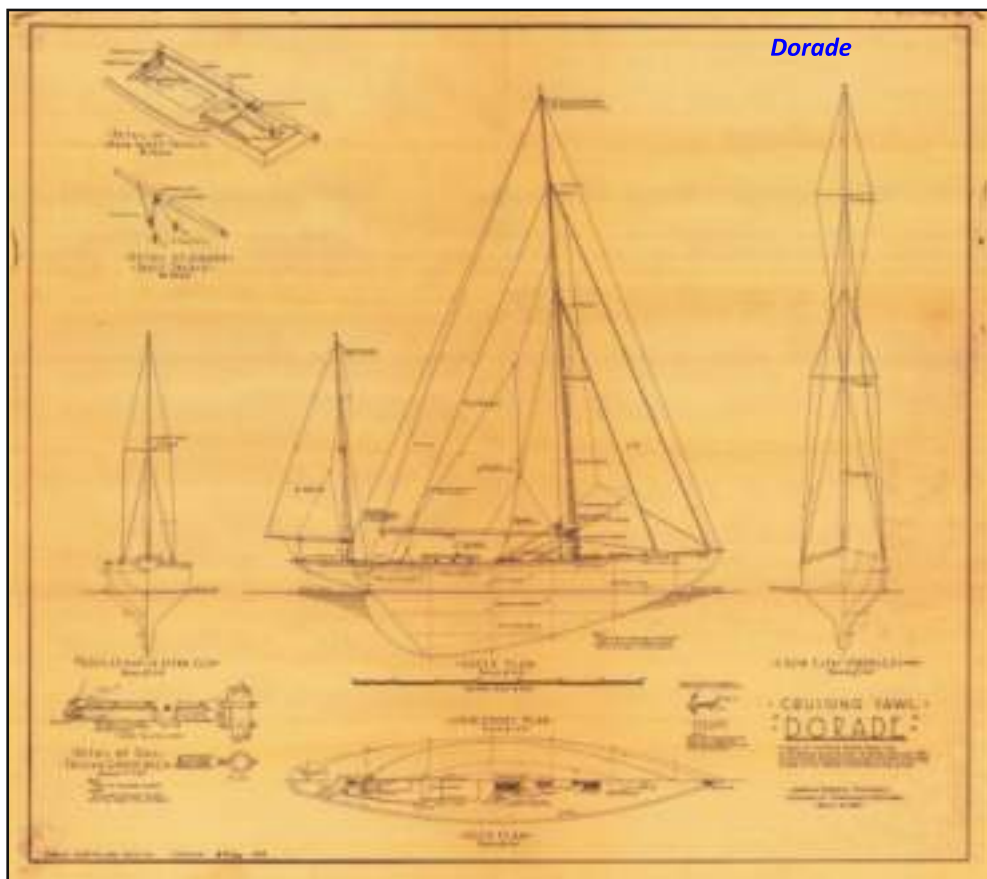
di Francesco Gandolfi

Leggere Carlo Sciarrelli è sempre un piacere, leggerlo quando scrive di una barca che gli piace particolarmente è pura poesia, e non c'è dubbio che *Dorade* gli sia piaciuto molto – oltre all'articolo su Vela e Motore del giugno 1964, pubblicato sul Notiziario CSTN N° 68, ne ha scritto diffusamente nel suo libro "Lo Yacht - Origine ed evoluzione del veliero da diporto", un'opera imprescindibile per chiunque ami le barche a vela e la loro storia, interessante nonostante siano già 12 anni che Sciarrelli se n'è andato.

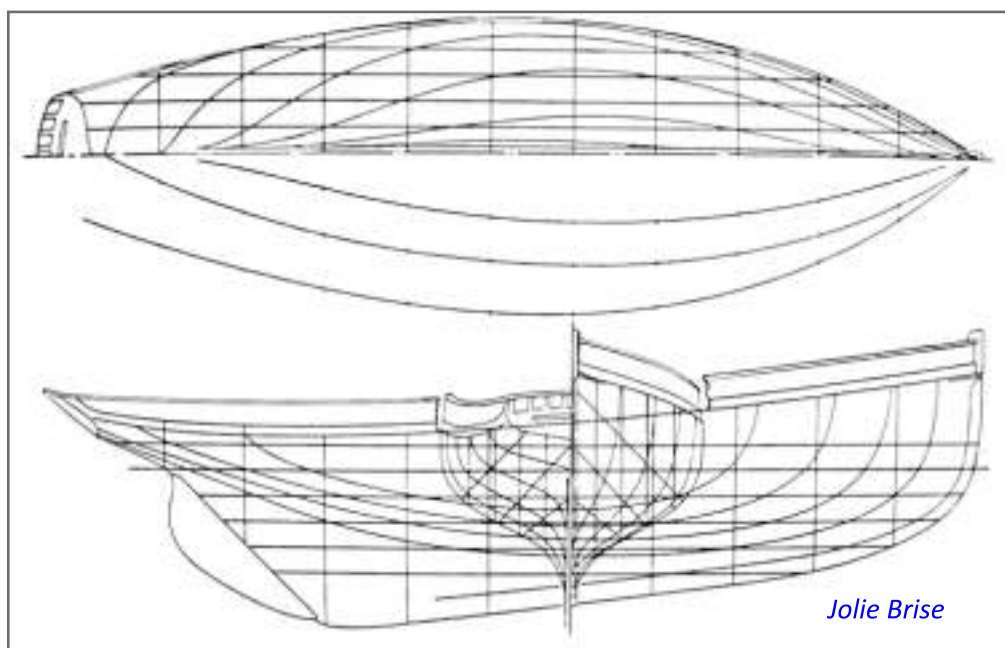
Infinitamente minor cultore della storia della barca a vela rileggere quello che Sciarrelli ha scritto su quella che penso sia la barca più importante per l'evoluzione della vela nel XX Secolo mi ha spinto a mettere su carta alcune mie riflessioni su due progetti, che a me piace definire "barche spartiacque", riflessioni che hanno suscitato, ah! loro, l'interesse di alcuni amici appassionati come me che hanno avuto la sfortuna di dovermi stare ad ascoltare, penso solo per loro incoercibile buona creanza.

Mi piace definire "barca spartiacque", e non pretendo ovviamente di aver inventato io la definizione, proba-

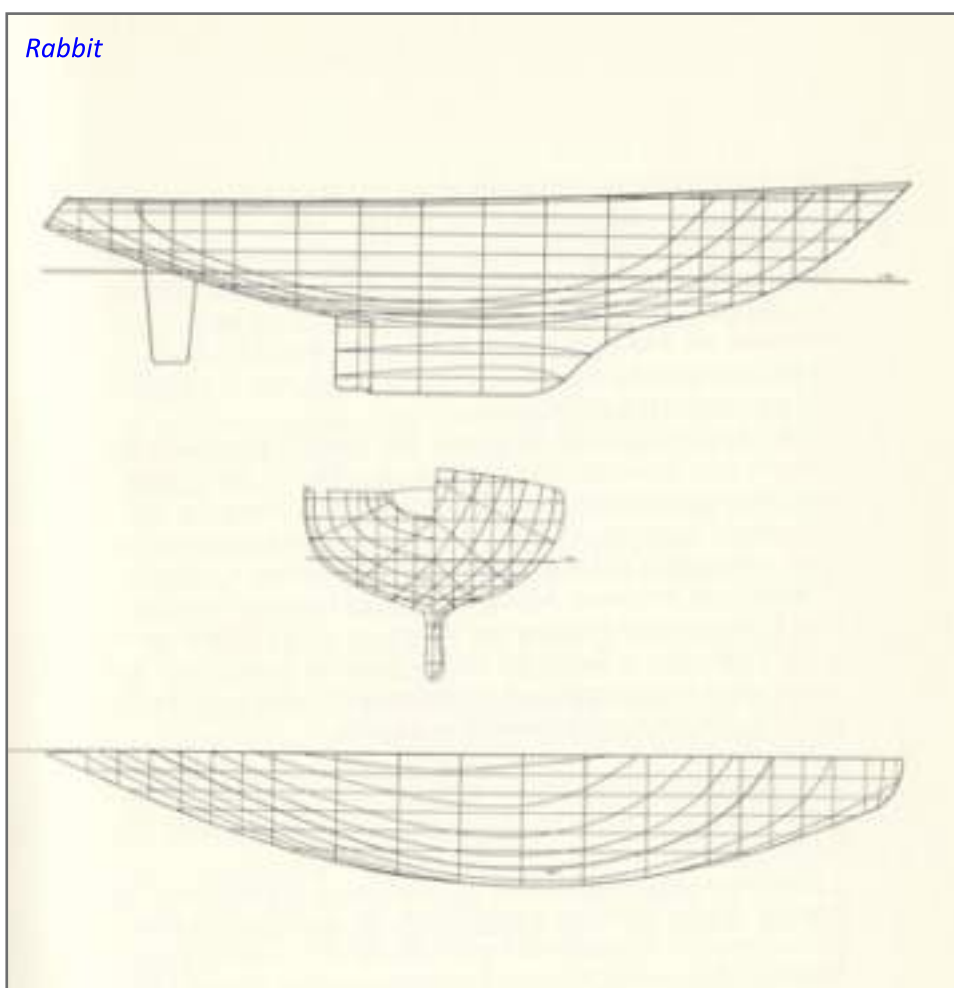
bilmente l'ho letta, memorizzata ed estratta dal solito cassetto quando se ne è presentata l'occasione, quei progetti non solo magnificamente ed efficacemente innovativi, ma che al momento del loro arrivo hanno anche talmente influenzato la progettazione delle barche da far sì che non ci fossero più nuovi progetti di barche basati sui canoni prevalenti in precedenza - uno spartiacque appunto, da quel momento in poi il fiume progettuale è andato da tutt'altra parte.



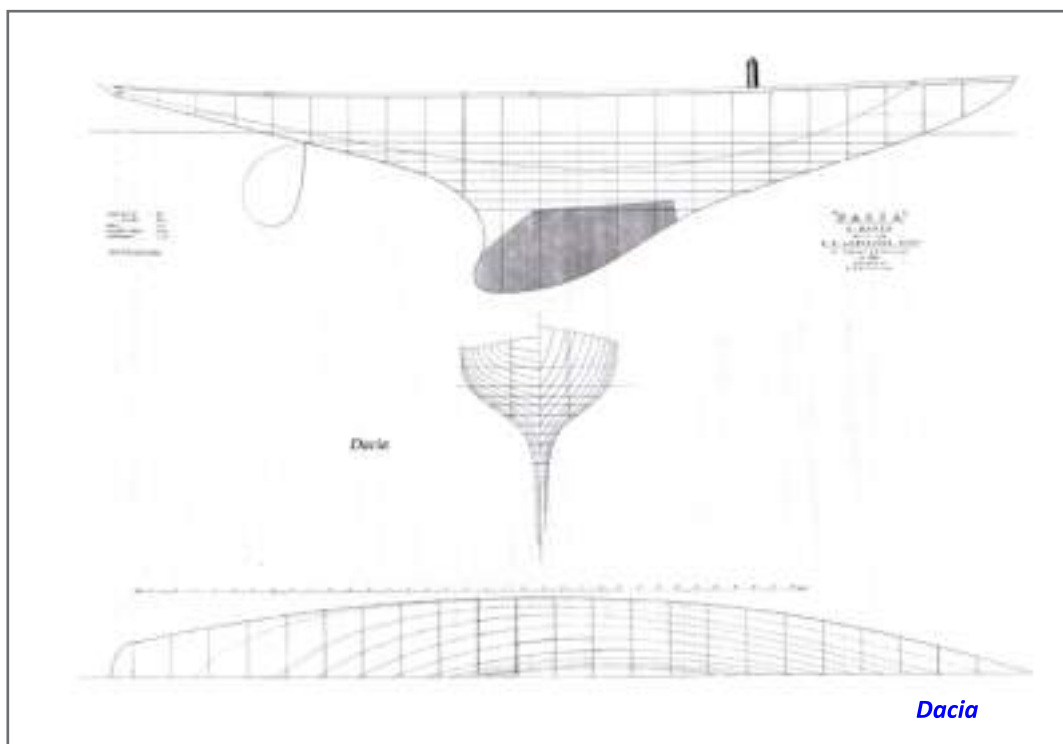
La prima delle due barche è, abbastanza ovviamente, *Dorade*, che ha segnato una frattura assoluta e totale tra il prima ed il dopo di lei; basta confrontarne i disegni con quelli del *Jolie Brise*, che sino al 1931 era stata la migliore barca da regata d'altura del mondo (al Fastnet è stata prima nel 1925, 1929 e 1930, seconda nel 1928, quinta nel 1926 e ritirata nel 1927 - nel 1931, il primo anno in cui *Dorade* ha preso parte al Fastnet *Jolie Brise* si è presa distacchi di 15 ore in tempo reale e addirittura 26 in compensato).



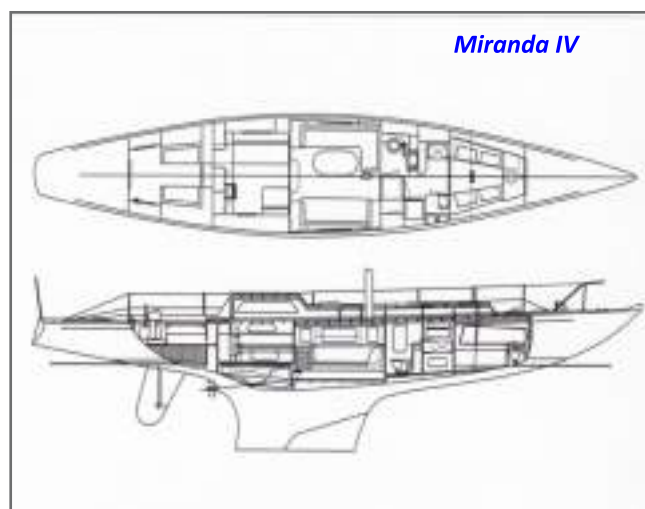
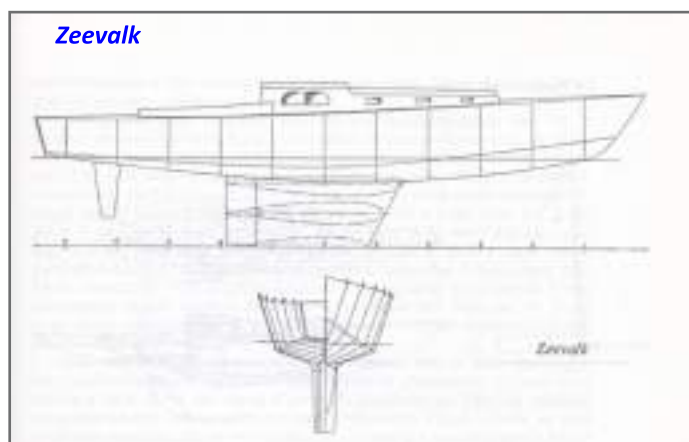
La seconda “barca spartiacque” è a mio avviso *Rabbit*, il primo disegno di Dick Carter, che ha fatto per sé stesso tra la fine del 1964 e la primavera del 1965; desidero assicurare chi avesse l’amabilità di leggere queste mie considerazioni che il mio convincimento non deriva assolutamente dalla sincera amicizia che mi lega a Carter né è in alcun modo dovuta al fatto che dal febbraio 2017 sono con mia moglie armatore di *Rabbit*, o meglio di *Caligu Terzo Rabbit*, il nome coniato dal precedente proprietario per unire quello originario dato da Dick Carter a quello attribuitogli da Ludovico Fecia di Cosato che ne è stato il secondo proprietario. Il mio convincimento è maturato quaranta e più anni fa, quando nemmeno sapevo che *Rabbit* fosse da un decennio in Italia e quando la mia conoscenza con Carter, sino ad allora incontrato solo due volte, era molto meno che casuale.



La rivoluzione rappresentata da *Rabbit* non è stata della stessa importanza di quella di *Dorade* solo perché molte delle sue “novità” si erano già viste, anche se non tutte insieme sulla stessa barca e soprattutto senza che nessuno, nemmeno i progettisti delle barche che le avevano realizzate, avesse percepito la loro importanza; i timoni staccati dalla chiglia erano stati usati addirittura alla fine del diciannovesimo secolo, in America da Herreshoff con il *Dilemma* che è del 1891 e qui in Europa da Nicholson per il *Dacia* che è dell'anno dopo.

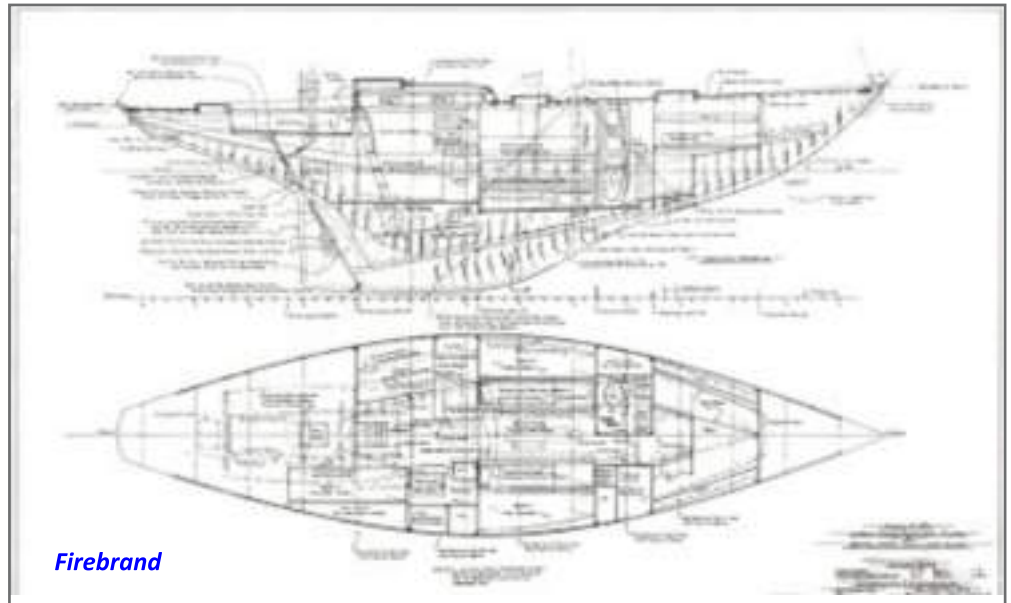


Zeevalk, che è del 1949, oltre al timone separato aveva anche il trimmer, e la chiglia corta e il timone all'estremità del galleggiamento sono stati usati da Laurent Giles per il *Miranda IV*, da Vittorio Baglietto per i due cloni del *Miranda*, *Mait* e *Ea*, che ha disegnato dopo aver costruito il disegno di Giles, da John Illingworth per *Artica II* e da Cesare Sangermani l'*Onfale*, che è andato in acqua tre anni prima del *Rabbit*; però nessuno, nemmeno chi aveva progettato le barche che ho menzionato, ha capito quanto importante fosse la combinazione chiglia corta e timone separato per ridurre la superficie bagnata e migliorare le prestazioni, e anche i vari van de Stadt, Giles, Illingworth e compagnia sono ritornati subito alla configurazione tradizionale.



Dopo *Rabbit* non è stato così, come era successo nei primi anni trenta dopo l'apparizione di *Dorade* già l'anno dopo il Fastnet vinto da *Rabbit* il mondo velico ha dovuto prendere in considerazione le “novità” introdotte da Dick - un esempio eclatante è *Firebrand*. Nel percorso di riduzione della superficie bagnata Olin Stephens nel 1965 era arrivato a questa barca, disegnata per Dennis Miller; visti i precedenti, l'anno prima *Constellation* aveva

demolito il 12 Metri inglese, ci si aspettava che *Firebrand* sarebbe stata la barca da battere all'Admiral's del 1965, ed invece fu la peggiore tra le tre barche della vittoriosa squadra inglese, 40 punti dietro *Quiver IV*, top scorer assoluto, e nella classifica generale fu solo nona su ventiquattro.



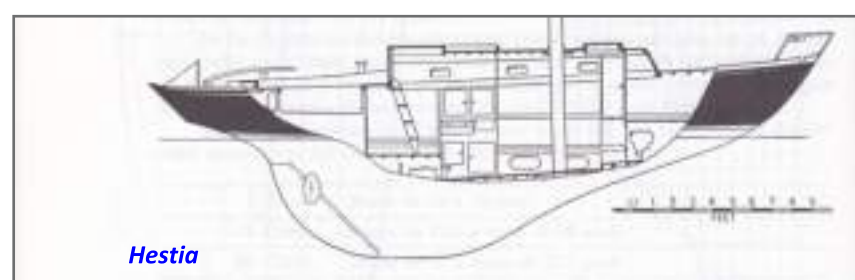
Firebrand si era rivelato difficilissimo da controllare, soprattutto navigando a lasco con mare formato; la ricerca di una superficie bagnata sempre più ridotta aveva spinto lo studio Sparkman & Stephens a ridurre sempre di più la pinna di deriva, spingendone in avanti la parte poppiera - così facendo però si avanzava anche molto l'asse del timone, che finiva per essere vicino, troppo vicino al centro di deriva, con conseguenti seri problemi di controllabilità.

Il 1966 è stato definito l'anno "delle seghe al lavoro" perché ben due barche della squadra inglese dell'Admiral's Cup 1965, *Firebrand* di Sparkman & Stephens e *Quiver IV* di Peter Nicholson, nonché *Prospect of Whitby*, un altro disegno di S&S che era stato runner-up alle selezioni per la squadra inglese, furono mandate in cantiere per modifiche molto sostanziali dell'opera viva, con ulteriore riduzione della pinna e spostamento della pala del timone, che venne portata all'estremità del galleggiamento.

Per quanto in un commento agli interventi fatti sulle due barche disegnate dal suo Studio Rod Stephens abbia cercato di attribuirsi la paternità dell'innovazione è chiaro che le modifiche siano state conseguenza della via tracciata proprio da *Rabbit*, visto che la nuova configurazione sia di *Firebrand* che di *Prospect of Whitby* prevedeva, oltre alla chiglia corta e al timone separato, anche il trim-tab che pure *Rabbit* aveva.

La modifica fatta a *Firebrand* ha avuto un risultato eccellente, nonostante a quel punto avesse già due anni *Firebrand* è stato selezionato anche per l'Admiral's Cup del 1967 e con 152 punti si è classificato quinto overall e miglior barca della squadra inglese.

Un'altra dimostrazione di quale rivoluzione *Rabbit* abbia rappresentato al suo apparire sulla scena nautica arriva dal confronto tra le barche della One Ton Cup della Sparkman & Stephens dell'edizione 1965 e quelle dell'anno dopo; a Le Havre nel 1965 le punte di diamante dello Studio Newyorkese erano



state le quasi gemelle *Hestia* e *Diana*, nel 1966 gli appena varati 'terrible twins', i gemelli terribili, *Clarionet en Roundabout* - si può pensare che *Hestia* (a sinistra) e *Clarionet* (sopra) siano barche figlie della stessa filosofia progettuale?

Molto più autorevolmente di me nel suo libro “Admiral’s Cup – The Official History” Timothy Jeffrey ha scritto “L’impatto di Carter ha generato una valanga di idee. *Rabbit* aveva la chiglia corta, il timone sospeso, l’albero con le drizze interne, il pulpito interno ai fiocchi, terzaroli a cricco con l’asse interno all’albero e il trimmer - tutto questo nel 1965”.

Ne consegue che, se non nel 1966, già nel 1967 le barche a chiglia lunga e timone attaccato si erano estinte come i dinosauri - ecco perché io sono convinto che *Rabbit* sia stata la seconda più importante barca del ventesimo secolo. Così come c’era stato un “prima di *Dorade*” ed un “dopo *Dorade*” anche l’apparizione di *Rabbit* ha rappresentato uno spartiacque, dopo *Rabbit* le barche non hanno più potuto essere come quelle di prima.

Oltre che dall’essere accomunate dalla qualifica di “barca spartiacque” *Dorade* e *Rabbit* condividono il fatto di essere state costruite per chi le aveva disegnate, che ne è stato il primo armatore – la famiglia di Olin Stephens per almeno due anni, Dick Carter per la sola stagione dell’esordio, però così è stato. Olin Stephens e suo fratello Rod avevano già deciso di orientare la propria vita professionale verso la progettazione e costruzione di barche, forse la famiglia è intervenuta per il primo progetto di ‘barca grossa’ perché forse non c’era una clientela pagante disposta a dare fiducia a due ragazzi così giovani (nel 1931 Olin aveva 23 anni e Rod uno di meno), Dick Carter invece no, la progettazione come lavoro entrò nei suoi pensieri solo quando il successo di *Rabbit* gli ha portato prima la richiesta di Ed Stettinius di disegnare per lui la barca che sarebbe diventata *Tina*, e poi quella di Frans Maas che *Rabbit* e *Tina* li aveva costruiti di avviare una produzione “in serie” del *Tina*.

Lo stesso sarebbe successo poco meno di 10 anni dopo con un altro disegnatore destinato a entrare nella storia, Doug Peterson, che la sua prima barca l’ha disegnata per sé, con i soldi ricevuti in dono dalla nonna e facendo debiti più o meno con mezza California.



... QUANDO LA MARINA PENSAVA ANCHE AI GIOVANI

Breve il racconto che Giovanni Iannucci ha tirato fuori dalle sue memorie su i suoi "comandi" a bordo di Nave "Corsaro II". Abbiamo dovuto insistere per lasciare che fosse pubblicato ritenendolo lui stesso "parva res" e invece lo abbiamo ritenuto altamente significativo e straordinario modello educativo per la gioventù. Ci sembra roba di un altro mondo, sono passati quasi 50 anni, la nostra società è radicalmente cambiata e dobbiamo rimpiangere la mancanza di certe iniziative delle nostre istituzioni come quella di organizzare mini crociere per gli studenti caricandoli, per esempio come in questo caso, della responsabilità di un turno di guardia notturno su una Nave Scuola della Marina, responsabilità che tanto incidevano positivamente sulla formazione dei giovani.



1969 e 1970 - Corsaro II - Due brevi crociere con gli studenti

di Giovanni IANNUCCI

La mia destinazione con compiti di "ufficio" al Ministero della Marina mi aveva consentito di allontanarmi per partecipare a qualche regata con *La Meloria*, di Gianni e Mary Pera, e pensavo già alla prossima occasione d'imbarco, che sarebbe stata più lunga ed importante – la prima partecipazione di una squadra italiana all'Admiral's Cup – quando giunse, inattesa, un'altra opportunità per abbandonare temporaneamente le "scartoffie".

Si trattava del mio imbarco, in comando del *Corsaro II* dal 9 al 20 luglio, con base a La Spezia, per una



breve crociera con dieci studenti delle scuole medie superiori, nell'ambito di iniziative promozionali intraprese dalla Marina. Con me, sarebbero stati a bordo il secondo, il commissario, il nostromo ed un nocchiere. Anche se non mi dispiaceva assolutamente tornare sul *Corsaro*, dopo averlo lasciato quattro anni prima ad Honolulu, la pur breve stretta convivenza con i giovani contestatori e "capelloni" di quegli anni, che accusavano le generazioni precedenti, compresa la mia, di essere esponenti di una mentalità retrograda e repressiva, destava in me qualche perplessità.

Imbarcati i giovani, toccammo S. Margherita, Moneglia, la Capraia, Porto Ferrajo, Porto Azzurro e Livorno, dove ci fermammo più a lungo per far visitare a fondo l'Accademia Navale ai giovani, anche a scopo promozionale, e concludemmo la breve crociera di 320 miglia, con tempo generalmente buono, a La Spezia. Con il procedere della crociera, ai mie timori ed alle mie perplessità iniziali subentrò una crescente ammirazione per come quei giovani si stavano

comportando. L'entusiasmo con il quale si impegnavano in tutte le attività e la serenità con le quali accettavano di buon grado tutte le inevitabili "scomodità" della vita in barca e le loro incombenze, anche le più impegnative, umili e faticose. Il fascino del mare e della vela aveva colpito nel segno!

A metà settembre dell'anno dopo, assunsi di nuovo temporaneamente il comando del *Corsaro II* per un'altra crociera con gli studenti, come l'anno precedente, ma a cavallo fra settembre ed ottobre. Imbarcati i dieci studenti a La Spezia toccammo la Capraia, il Giglio, Porto S. Stefano, Montecristo, Porto Ferraio, Livorno, con la solita visita all'Accademia, e rientro a La Spezia. In tutto 392 miglia con tempo discreto, più fresco, un po' di mare e qualche "bottarella" di vento, ma con il consueto ottimo comportamento degli studenti.



L'Isola di Montecristo e Cala Maestra

Sebbene sia stata una breve sosta, penso, tuttavia, che quella a Montecristo (Nota) meriti di essere riportata nei particolari in questa sede per il suo singolare, interessante e gradevole svolgimento.

Arrivammo nel tardo pomeriggio ed entrammo nella Cala Maestra, dove demmo fondo all'ancora a una cinquantina di metri da terra. Eravamo immersi nell'ammirazione del paesaggio e della pace che regnava sovrana, delle capre che saltavano da un picco all'altro delle alte rupi scoscese e della quantità di uccelli marini che volteggiavano incessantemente, quando si avvicinò una motobarca con un uomo che si presentò come Amulio Galletti, il guardiano dell'Isola e guardacaccia del Montecristo Sporting Club, che aveva in concessione l'Isola. Ci disse, cortesemente, che non si poteva sostare nella baia ma, alla mia riposta che eravamo una "nave" della Marina Militare, ritirò subito la sua richiesta scusandosi e lo invitammo a bordo. Accettò l'invito ed anche quello successivo per la cena, che stava per essere servita. Scendemmo dabbasso, lo feci accomodare al posto d'onore, di fronte a me, e mi accorsi che si guardava intorno stupito. Dopo un poco sbottò: "Sono stato molti anni in Marina, ma non ero mai stato alla mensa di un comandante!".

Finita la cena, ci invitò a casa sua a conoscere la famiglia e, con un paio di viaggi della motobarca, andammo a terra, lasciando a bordo due studenti con il nostromo, che sarebbero andati a terra la mattina dopo. La casa del custode era graziosa, immersa nel verde e di dimensioni adeguate per la famiglia: la moglie Anna, due figli e la nuora, moglie del maggiore di essi. L'unico che ci apparve un po' a disagio era l'altro figlio, più giovane, che era appena tornato a casa dal servizio militare e, naturalmente, risentiva della mancanza di presenze femminili, a parte quelle di famiglia. Passammo una piacevole serata e conoscemmo anche una graziosa, elegante signora, governante della villa sede del Club, villa che era stata anche di proprietà dei Savoia e che avremmo visitato la mattina dopo. Tornati a bordo, andammo a dormire, dopo aver stabilito i turni di guardia di due studenti ciascuno, che si sarebbero dati il cambio ogni due ore durante la notte, raccomandando loro di svegliarmi per ogni evenienza che lo richiedesse. Poco prima dell'alba fui svegliato perché si era messo un po' di vento da terra, l'ancora stava arando ed il *Corsaro* "navigava" allegramente, per fortuna verso il largo. Il fondale era di sabbia molto compatta e la nostra ancora principale, una ammiragliato, la più pesante e tutta con catena, ma non proprio il meglio per un fondale sabbioso e compatto, non era riuscita a "fare testa" per bene. Salparla fu un lavoraccio perché una buona parte della catena si era ormai stesa in verticale con

l'aumento del fondale ed all'inizio fu necessario aiutare l'argano con un gancio sulla catena ed una cima portata ad un verricello di coperta.

Salpata l'ancora e ridato fondo, era ormai mattino inoltrato. Andammo a terra (A sinistra: il pontile



di Cala Maestra oggi). e tornammo a casa del guardiano, che era venuto a prenderci con la motobarca. Dopo un buon caffè con i suoi familiari, ci lasciò alla gentilissima governante, che ci accompagnò nella visita alla villa. Ci rimanemmo a lungo, ammirando la mobilia, i quadri, i soprammobili ed altri particolari, tutto "d'epoca" e tenuto in un ordine e pulizia ammirevoli. Finita la visita e salutati e ringraziati tutti i nostri nuovi amici, tornammo a bordo, salpammo l'ancora,

questa volta senza difficoltà, mettemmo in vela con un venticello favorevole, uscimmo dalla cala e ci mettemmo in rotta per Portoferraio, arricchiti di una bella, piacevole e interessante esperienza.

Milazzo, 9 aprile 2018

Nota:

La presenza dell'uomo sull'Isola di Montecristo risale, da reperti trovati, ad un periodo del neolitico, fra il VI ed il V millennio a.C. e la storia dell'Isola è "costellata", a partire dall'età medievale e fino ai tempi nostri, di personaggi più o meno famosi, di tesori e pirati ed anche di un monastero, che fu distrutto nel 1553 dall'ammiraglio e corsaro ottomano Dragut, lasciando l'Isola temporaneamente disabitata. La quantità di eventi e personaggi in seguito direttamente o indirettamente coinvolti con l'Isola è talmente voluminosa e varia che non si presta ad essere citata in questa sede. In tempi più recenti, i diritti di gestione furono acquistati da una società romana, che creò il Montecristo Sporting Club per utenza di elevata condizione sociale, i cui soci praticavano la caccia d'inverno e la pesca e il turismo d'estate. Nel 1971, l'Isola fu dichiarata Riserva Naturale dello Stato con un decreto interministeriale. Sull'Isola di Montecristo è ambientata una parte del celebre romanzo "Il Conte di Montecristo", dello scrittore Alexandre Dumas.

Il mare è una grande scuola del carattere. In esso tutto si purifica e si nobilita. Il torrente di corruzione e di scetticismo, che oggi pare minacci di travolgere i più grandi monumenti della civiltà, che uccidendo i più sacri ideali immiserisce l'esistenza e quasi la soffoca nelle seducenti spire del vizio, che togliendo agli uomini ogni ragione di sacrificio li spinge disperati a lottar per la vita con le armi più insidiose dell'ingegno raffinato, senza ritegno di coscienza, questo torrente si disperde nel mare. Il sentimento di Dio, l'amor della Patria e della Famiglia son tre fiori che nascono spontanei e rigogliosi nel cuore del marinaio, e son quelli che allietano il deserto della sua vita, son quelli che spandono come un profumo di poesia in ogni manifestazione del suo cuore.

Ed è perciò che se moltissimi, oggidì, avanzano nell'età poveri di sangue e di aspirazioni, onde a vent'anni son già vecchi e ai sgomentano ai primi colpi che annunziano le fiere battaglie della vita, egli, il marinaio, a queste battaglie va incontro con tutto il vigore di una gioventù temprata nei più duri cimenti.

(da "I Marinai" di Romolo Piva - Roma, 1913 Tipografia del Senato)

Il Comandante Basile ci illustra, nel suo modo asciutto ma efficace, il funzionamento del foil, l'oggetto tecnologico delle regate veliche ad oggi più citato.

A seguire, nello spirito che anima il Centro Studi Tradizioni Nautiche, Maurizio Elvetico ci fornisce un quadro storico su tale invenzione, applicata efficacemente nella nautica per l'ingegno di un nostro connazionale oltre 100 anni fa.

FUNZIONAMENTO DEL FOIL

di **Giancarlo BASILE**

Col nome "foil" da alcuni anni è stata estesa alle più spinte imbarcazioni a vela da regata la tecnica del sollevamento fuori dall'acqua dello scafo mediante ali subacquee, peraltro già impiegate da molti anni sugli aliscafi, i traghetti veloci ben noti ad esempio nel golfo di Napoli.

Naturalmente con lo scafo fuori dall'acqua la resistenza all'avanzamento diminuisce parecchio e di conseguenza, a parità di potenza impiegata, l'aumento di velocità è notevole, anche rispetto allo scafo planante che già supera di gran lunga la velocità limite dello scafo dislocante. A ciò si aggiunge il fatto che, se il sollevamento è maggiore dell'altezza delle onde, queste non influiscono negativamente sulla velocità come avviene invece se lo scafo è dislocante o anche planante con il moto ondoso più o meno contrario all'avanzamento.

Per assicurare la stabilità dell'aliscafo le superfici alari sono a forma di V nel senso trasversale, così una tendenza all'inclinazione da un lato dovuta ad esempio a una accostata, causa una maggiore immersione del tratto alare dello stesso lato rispetto all'altro, producendo un momento che si oppone all'inclinazione. La forma a V inoltre si adatta bene alla velocità il cui aumento determina una diminuzione di immersione della superficie alare fino al raggiungimento dell'equilibrio tra la forza idrodinamica e il peso dello scafo.

Da rilevare che la forza idrodinamica che si genera sull'ala, la cui componente verticale è la portanza, cresce col quadrato della velocità, cioè molto rapidamente: se ad esempio la velocità raddoppia questa forza quadruplica e se la velocità triplica la forza aumenta di nove volte.

Perciò il raggiungimento della velocità alla quale la forza idrodinamica eguaglia il peso dello scafo che comincia quindi a sollevarsi non è molto elevata, le imbarcazioni a vela plananti possono raggiungerla senza eccessive difficoltà, e una volta raggiunta, verrà presto aumentata ancora in seguito alla ulteriore diminuzione della resistenza all'avanzamento, riuscendo così abbastanza facilmente a mantenere costantemente lo scafo fuori dall'acqua.

Oltre a diminuire la resistenza all'avanzamento facendo "volare" lo scafo, il foil della barca a vela ha anche la funzione anti scarroccio tipica della deriva, così è stato naturale che questa fosse modificata, sia nella forma che nella robustezza, per assolvere efficacemente alle due funzioni.

I catamarani, che sono stati i primi ad adottare i foil, hanno due derive, una per scafo, ed è ovviamente quella di sottovento che viene tenuta immersa, per mantenere il catamarano in assetto.

Per assicurare la stabilità anche nel senso longitudinale anche le pale dei timoni sono dotate di foil all'estremità, che in questo caso sono alette applicate ad angolo retto con le pale.

Ciò non toglie che, in determinate condizioni critiche, questa stabilità longitudinale possa venir meno, comportando l'immersione delle prue e lo spettacolare capovolgimento prua-poppa del catamarano.

Anche il più spinto monoscafo da regata d'alto mare, come l'*Imoca 60*, viene dotato di foil che fuoriesce lateralmente dal fianco di sottovento, pure questo a forma di V nel suo tratto più esterno. In questo caso il suo scopo principale consiste nel rilevante aumento della distanza fra le forze della coppia raddrizzante, ossia del momento contrastante l'inclinazione che, assieme alla pinna basculante zavorrata all'estremità tenuta angolata sopravvento, aumenta fortemente la potenza della barca che può così mantenere bordata una superficie velica ben maggiore a quella possibile in assenza di queste due attrezzature, foil sottovento e pinna basculante sopravvento, col risultato di un forte aumento di velocità.

Non è escluso inoltre che, in favorevoli condizioni capaci di determinare una velocità sufficiente, il foil in azione sottovento riesca a sollevare lo scafo dall'acqua nonostante il peso della pinna basculante zavorrata

tenuta angolata sopravento, facendo così diminuire la resistenza all'avanzamento e, di conseguenza, producendo un ulteriore aumento della velocità, in nome della quale oggi ci si inventa di tutto, anche a scapito delle altre qualità che, fino a un recente passato, erano ritenute necessarie per assicurare la sicurezza di una barca definita marina, mettendo così a dura prova attrezzature ed equipaggi.



Idrofoil

1906

Maurizio Elvetico

Quando si parla di foil, barche a vela che si sollevano, ma anche di pinne basculanti, lo dobbiamo a quel settore della fisica che si occupa delle relazioni tra forze e movimenti nei liquidi e nei gas, la fluidodinamica. Essa governa una quantità notevole di situazioni diverse tra cui quelle connesse al movimento dell'aria e alla sua interazione con i corpi solidi, oggetto di studio dell'aerodinamica (termine comparso per la prima volta nel 1837) e il cui significato letterale è "aria in movimento". E' su tale disciplina, derivata della fluidodinamica, che ci intratteniamo in questo breve articolo.

L'uomo, osservando gli uccelli, ha sempre desiderato potersi sollevare dal suolo. Per lunghi secoli si è però dovuto accontentare di fantasiose mitologie e incredibili leggende.

L'importante risultato dell'ascensione del 1783 dei fratelli Montgolfier fu il risultato del contributo di numerosi personaggi della fisica e della chimica a partire dal '600.

Si dovrà però attendere l'inizio del '900 per assistere a un nuovo decisivo risultato, quello di due altri fratelli (inaspettata coincidenza), Wilbur (1867 - 1912) ed Orville (1871 - 1948) Wright con la loro macchina più pesante dell'aria, realizzando finalmente in maniera concreta il sogno di un aeroplano a motore controllabile e affidabile. Anche questa nuova avventura fu la diretta conseguenza dei progressi avvenuti nell'aerodinamica che in qualche modo inizia con la diffusione in Europa dei mulini a vento e delle ruote idrauliche, le macchine che apportarono un consistente contributo alla Rivoluzione Industriale.

L'inglese John Smeaton (1724 - 1792), noto anche per aver ricostruito il famoso faro di Eddystone, nei suoi studi rivolti a migliorare l'efficienza dei mulini, comprese che le pale di tali macchine erano messe in movimento da una forza di intensità proporzionale al quadrato della velocità del vento e alla loro superficie, secondo un coefficiente da altri detto di Smeaton che sarà poi oggetto di studi da parte dei Wright in una galleria del vento da loro



Medaglia di Cayley del 1799 raffigurante un aliante (a sinistra) e le forze di portanza e resistenza su una superficie inclinata in movimento nell'aria.

costruita.

Tra le conclusioni dei suoi studi sperimentali, egli poneva altresì in evidenza l'importanza di fare le pale più larghe alla loro estremità e di realizzarle con un diverso angolo nel loro sviluppo radiale (svergolamento).

Un altro importante personaggio fu ancora un inglese George Cayley (1773 - 1857) per le sue rigorose ricerche sulla fisica del volo, giungendo a definire le quattro forze agenti su una superficie inclinata in movimento nell'aria: peso, spinta, resistenza e portanza.

Tra la fine dell'800 e il primo '900 si

approfondì il concetto di portanza, soprattutto con le teorie dell'inglese Frederick W. Lanchester (1868 - 1946) e del tedesco Ludwig Prandtl (1875 - 1953) che tra l'altro ponevano in risalto la necessità di creare dei profili alari di una certa curvatura, ma senza eccedere per evitare la separazione del flusso, causa di una resistenza aggiuntiva di scia (teoria dello strato limite di Prandtl) e riduzione della portanza. Si è trattato di un forte contributo alla comprensione dei fenomeni aerodinamici delle ali, ancora oggi valido.

Contemporaneamente alla crescita delle conoscenze del volo vi furono altri progressi tecnologici fondamentali per la nascita e lo sviluppo dell'aviazione. Nel 1876 era stato realizzato il primo motore a benzina a quattro tempi dell'ingegnere tedesco Nikolaus August Otto (1832 - 1891), quale perfezionamento del motore a combustione interna (1853) degli italiani Eugenio Barsanti e Felice Matteucci.

Così aerodinamica e nuove tecnologie, nelle mani di due persone non comuni, con capacità di sintesi, determinazione, manualità, sperimentazione e coraggio, consentirono il mattino del 17 dicembre 1903 a Kitty Hawk, North Carolina, il decollo del *Flyer*, il primo velivolo motorizzato con uomo a bordo della Storia: L'era dell'aviazione ebbe finalmente inizio. Ben presto, dopo un iniziale scetticismo, in Europa come in America vi fu



L'Idrottero di Forlanini sul lago Maggiore - 1910 (Museo Leonardo da Vinci -Mi).

una corsa alla realizzazione di macchine volanti e una crescente attività di ricerca con sempre più perfezionate gallerie del vento. Sono rimaste famose le indagini sull'aerodinamica delle ali, eseguite tra il 1906 e il 1910, dall'ingegnere francese Alexander Gustave Eiffel (1832 - 1921), il progettista dell'omonima torre.

Tra i pionieri italiani nel nascente settore aeronautico va ricordato Enrico Forlanini (1848 - 1930), a cui la città di Milano ha intitolato l'aeroporto di Linate nel 1937 "gloria luminosa della realizzazione del volo umano". Ingegnere, inventore e imprenditore, ebbe fin da giovane un forte interesse per il volo tanto da costruire alcuni modelli di elicotteri simili a quelli di Leonardo da Vinci, il genio che aveva sempre ammirato. Convinto che il problema della navigazione aerea fosse risolvibile con l'aeroplano, pur realizzando da imprenditore diversi dirigibili, il primo dei quali battezzato *Leonardo da Vinci* fece il suo primo volo su Milano nel 1909, si dedicò a studi sperimentali di sostentamento dinamico nei fluidi realizzando modelli per la comprensione e l'approfondimento di quanto era stato ottenuto dall'aerodinamica, applicandola ai liquidi.

I suoi studi così lo porteranno a realizzare un battello fornito di alette di sostentamento che correrà a 80 km/h spinto da un motore da 60 cv. Era così nato quello che lui chiamò idroptero ed altri idroplano o idroscivolante e molti anni dopo aliscafo.

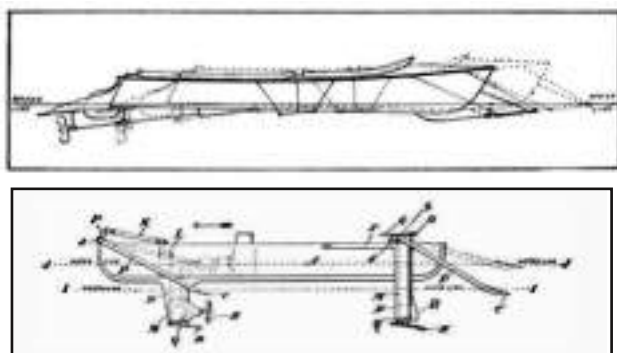
Note:

- In effetti sperimentazioni di *gliding boats* (barche volanti), come le chiamavano gli americani, già erano iniziati anni addietro: nel 1869 un certo francese Emmanuel Denis Fargot brevettò un'applicazione di foil su una barca a remi; tra il 1899 e il 1901 il costruttore navale inglese John Thornycroft (1843 – 1928), romano di nascita, realizza alcuni modelli in scala dotati di alette; nel 1904 l'ingegnere ed aviatore francese Charles de Lambert (1865 – 1944) realizza una imbarcazione a motore fornita di "pattini".

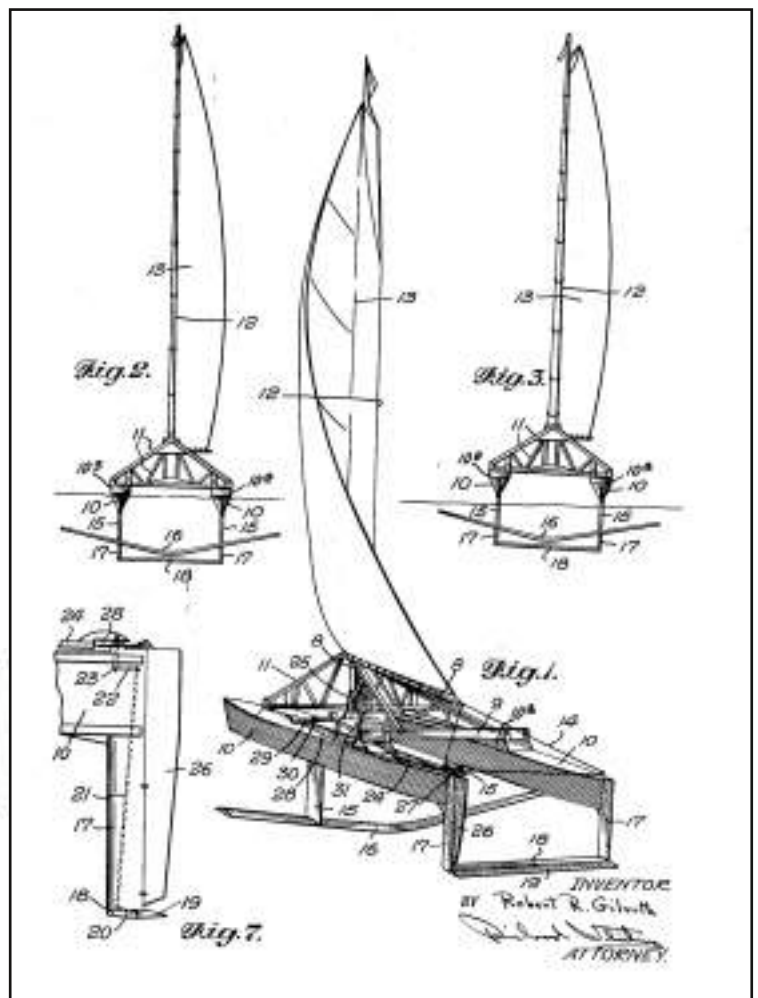
- L'idroptero di Forlanini ha la stessa desinenza ptero (dal



La "barca volante" di de Lambert.



Sezioni di due proposte di barche con idrofoil - 1905.



(Catafoil) - Pagina del brevetto di Robert Gilruth depositato nel 1955.

greco *pterón*, penna, ala) dell'Ornitottero di Leonardo da Vinci, un aeromobile a superficie alare battente e lo stesso nome del trimarano “volante” del francese Alain Thébault, *Hydroptère*, costruito nel 1994, prima barca a vela nella storia a superare nel 2009 la barriera dei 50 nodi sulla distanza di 500 metri. Nel 2012 sarà poi la volta del proa *Sailrocket 2* del team Vestas condotto dall'australiano Paul Larson che ha ottenuto una velocità media di ben 65,45 nodi. I risultati delle gare di imbarcazioni a vela sui 500 metri sono ratificati dal World Sailing Speed Record Council (WSSRC) fondato nel 1972 dall'organismo internazionale degli sport velici, all'epoca IYRU ora ISAF (International Sailing Federation). L'ultimo record accreditato (al 6/3/2018) è quello di Giovanni Soldini con il trimarano Maserati nella regata Hong Kong – Londra di circa 13000 miglia.

- Nel 1920 si ebbero i primi impieghi dell'aerodinamica nella progettazione navale e dopo la II Guerra Mondiale si intrapresero studi per la comprensione della fisica della vela che, contrariamente a quanto si possa pensare, presenta ancora lati oscuri.

Una figura di studioso che va ricordata è quella di Czesław Antony Marchaj (1918 - 2015), spesso conosciuto in Occidente come C.A. Marchaj, velista e professore polacco naturalizzato britannico, i cui studi scientifici pubblicati sull'aerodinamica e l'idrodinamica delle barche a vela hanno avuto un'influenza sui progettisti di yacht. Tra le sue opere più famose "Sailing Theory and Practice" del 1964 (in italiano: “Teoria e pratica della Vela”) e “Aero-Hydrodynamics of Sailing” (“Aero-idrodinamica della vela”) del 1979, due classici validi ancora oggi.

- E' del 1938 la prima imbarcazione a vela (*Catafoil I*) con idrofoil dell'americano Robert Gilruth (1914 – 2000) che sarà uno dei leader del programma spaziale americano negli anni '60.

- Nella terminologia tecnica inglese foil e wing sono equivalenti, con una preferenza attuale all'impiego del primo termine (nella letteratura tecnica italiana è anche tradotto come profilo alare) con cui è possibile combinare il tipo di fluido nel quale la lamina (questa la traduzione letterale di foil, dal latino *folia*, le foglie dell'albero) è immersa, capace di



Hydroptère il trimarano capace di accelerare da 20 a 40 nodi in 10 secondi, due volte superiore all'accelerazione di un motoscafo da 250 cv.



Sailrocket 2.

creare una reazione verticale, detta portanza, quando in moto relativo rispetto al fluido con piccolo angolo di incidenza. Sono così realizzati i termini airfoil e hydrofoil (parzialmente italianizzato in idrofoil) mentre il più tradizionale wing, che è l'ala dell'uccello e poi quella dell'aereo è il termine usato correntemente in aeronautica con tutte le combinazioni di fenomeni e tipologie quali il winglet, equivalente dell'italiano aletta di estremità, visibile sulla penna delle grandi vele dell'American's Cup.

TRADIZIONI MARINARE

Lungo le coste dello stivale italico non c'è paese o borgo marinaro che nelle proprie chiese, grandi o piccole che siano, non custodisca ex voto, dipinti votivi di ringraziamento da parte di naviganti o pescatori per grazia ricevuta da Santi o divinità in situazioni di pericolo affrontando tempeste o assalti pirateschi. Anche di questa arte legata al mare Franco Belloni ci ha lasciato testimonianza.



IMMAGINI PER DIRE GRAZIE

di Franco Belloni



C'è nella marineria una lunga tradizione, che è iniziata forse fin dal tempo della sua origine. È quella di chiedere la protezione agli dei dapprima e ai santi con l'avvento del Cristianesimo. Una protezione che l'uomo di mare invocava non solo nel momento del pericolo, ma anche prima di iniziare la sua lunga navigazione, una navigazione che sovente lo faceva stare lontano dalla sua casa e dai suoi cari per un lungo periodo di tempo, affidando la sua vita e quella dei suoi compagni a velieri e a navi con le quali il navigare era sempre pericoloso. I marinai, per fare un esempio, di Oneglia e di Porto Maurizio si recavano in «gita» collettiva con i loro familiari ai santuari della zona, spesso spingendosi anche nella vicina Costa Azzurra a quello di Nostra Signora del Laghet, per pregare e chiedere la protezione di qualche santo, particolare prima di partire con i loro velieri. La tradizione è durata finché i velieri hanno continuato a navigare. Ma ancora oggi in Sicilia, a Mazara del Vallo, i pescatori della flotta locale prima di uscire dal porto salutano a viva voce la statua di San Vito che è eretta





sul molo di Levante. Anche questo gesto è un modo, forse più sbrigativo di un pellegrinaggio, di chiedere protezione.

Ma dove la religiosità dei naviganti si esprime in una forma più tangibile e, forse, anche di maggiore partecipazione è nella tavoletta votiva, l'ex voto. Un modo, con molta devozione, per dire grazie. La sua origine è antica: risale ai tempi di Omero. Gli ex voto più antichi sono costituiti da tavolette di legno dipinte o da modelli di bastimenti (quest'ultimi più diffusi nei paesi protestanti) o da un attrezzo marinarresco in relazione con la grazia richiesta e ricevuta, o con il pericolo scampato. Gli ex voto dipinti hanno come soggetto l'avvenimento, sempre drammatico, in cui il donatore, o i donatori quando sono collettivi, è stato protagonista. A volte c'è scritta una breve narrazione del fatto, i nomi delle persone coinvolte e sovente la sigla VFGA (votum fecit gratiam accepit) o VFGR

(voto fece, ottenne la grazia). La scena dipinta è quasi sempre campeggiata dalla figura del santo intercessore, che a volte appare serena e luminosa su un alone di nuvole.

Legati alla tradizione marinara, ma anche a quella popolare, gli ex voto sono ancora oggi conservati nei nostri santuari e nelle chiesette vicino al mare a ricordarci un periodo tra i più belli della marineria, quello della navigazione a vela. Gli ex voto raffigurati in queste pagine sono del XVII e XIX secolo e provengono dalla chiesa della Madonna dell'Arco di Napoli e dalla chiesa della Madonna del Carmine di Torre del Greco. Sono tutti perfettamente conservati, insieme ad altri, nel Museo Storico Navale all'Arsenale di Venezia.



TRA REALTÀ E FANTASIA

Tra realtà e fantasia, comunque legato al mare, il racconto di Giuseppe Peluso con il quale ci fa conoscere il paradossografo romano Claudio Eliano (170-235 circa d.C.) mosso nella sua opera maggiore, "Sulla natura degli animali" più che da interessi scientifici o storiografici dall'attenzione per il meraviglioso e l'insolito per arrivare a dimostrare che negli animali esistono sentimenti simili o anche superiori a quelli degli uomini.



Claudio Eliano

Il polpo che saliva sulla terra per rubare cibo ai puteolani

di Giuseppe Peluso

Dell'erudito Claudio Eliano, nato a Preneste (odierna Palestrina - RM) intorno al 170 d.c., ci danno notizie Flavio Filostrato, suo contemporaneo, e Suida.

Eliano si considerava a buon diritto romano anche se proprio in Preneste coprì l'ufficio di "gran sacerdote".

Non ebbe moglie né figli e fu, tra il 190 e il 197 d.C., scolaro del sofista Pausania di Cesarea. Poiché Filostrato c'informa che visse più di 60 anni, possiamo pensare che sia morto intorno al 235.

Della sua opera maggiore "Sulla natura degli animali" ci restano solo 17 libri, qua e là modificati, una prefazione e un epilogo [1]. Con essa Eliano si propone di dimostrare che gli animali hanno anch'essi, come l'uomo, sentimenti quali la giustizia, l'affetto, la devozione, e anche la crudeltà, l'odio, la gelosia. Anzi, il confronto tra la vita degli animali e quella degli uomini non è favorevole a questi ultimi. Un'infinità di esempi, di aneddoti, di storie meravigliose servono a mettere in rilievo la fedeltà dei cani, o la docilità degli elefanti, o l'intelligenza musicale dei delfini, ecc., e tutto questo è ben narrato e documentato nonostante Eliano si vanti di non aver mai oltrepassato i confini d'Italia e di non aver mai viaggiato per mare.

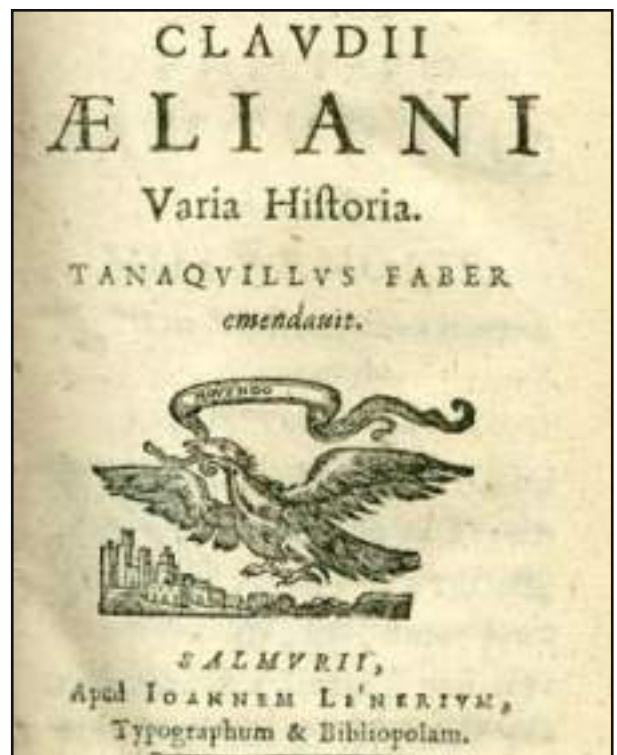


foto 1

Eliano nel "Terzo Libro" della citata opera racconta delle affascinanti avventure di un polpo successe a Puteoli, la Pozzuoli romana [2].

L'animale, pur vivendo nel mare, saliva sulla terra e divorava animali terrestri e poi, non sazio, si dava a

saccheggiare il pesce affumicato che alcuni mercanti conservavano in un magazzino.

Il polpo, camminando attraverso certi condotti, raggiungeva i "malazè" (nome con cui erano chiamati i magazzini e i depositi degli attrezzi da pesca) dei nostri antenati facendo gran preda di cose salate.

I pescivendoli puteolani scorgevano i danni ma non



foto 2

sapevano chi ne fosse l'autore; pertanto decisero di mettere un uomo di guardia armato di uncino.

Una notte, al chiarore della luna, questa sentinella vide arrivare il ladro marino che, raggiunto il deposito, ruppe i grossi vasi stringendoli fortemente; quindi divorò i cibi che vi erano custoditi.

Al guardiano parve così grande e mostruoso che, quantunque egli fosse tutto armato e di animo molto audace, non ebbe il coraggio di affrontarlo e aspettò che facesse giorno per riferire il tutto ai suoi compagni [3].



foto 3

Questi, per accertarsi di cosa esattamente fosse e liberarsi da così insidioso nemico, si fornirono molto bene di armi e si misero in agguato. In questa azione furono accompagnati da molti altri pescatori e pescivendoli allettati dalla curiosità, senza stimare l'eventuale pericolo che il mostro potesse rappresentare.

Infatti i puteolani del secondo secolo dopo Cristo conoscevano, da quello che narra Plinio, la forza del polpo che con le sue zampe rompe i ricci marini e le coperte delle ostriche che sono dure a guisa di pietra. Con le sue stesse zampe, continua Plinio, cinge a volte gli uomini che nuotano e con le tante bocche che hanno succhiano loro il sangue e li uccidono. Non vi è animale di lui più terribile e più forte per uccidere l'uomo nell'acqua; e molte volte lo rapisce dalla stessa nave [4].



foto 4

I nostri arditi superarono la paura e la notte successiva, quando il polpo arrivò nel "malazè", l'affrontarono e dopo lungo combattimento e grande fatica riuscirono ad ucciderlo.

Fu così che fecero una notevole pesca non con le reti, ma con le armi; e non nell'acqua, ma nella terra asciutta.

In questo modo conclude Eliano, con l'acquisto di questo pesce fresco, si ricompensarono il danno subito con la perdita del pesce salato.

RICORDO DI FOLCO QUILICI

Non c'è modo migliore per ricordare Folco Quilici che leggere il suo pensiero espresso attraverso le sue stesse parole. Il mare è stato la sua passione e la sua vita.

I due brani che riportiamo sono tratti dal suo libro "Mediterraneo. La rotta degli Argonauti".



MEDITERRANEO, OGNI SUO ASPETTO.

Oggi lo vediamo sovrappopolato, sappiamo che l'antropizzazione è uno dei suoi problemi. Eppure ho ricordi d'approdi in isole o lungo coste desolate, in splendida solitudine.

Tra tanti e diversi, provocanti opposti punti d'attrazione e repulsione, è nato il mio amore per il mio mare.

Se continuo a muovermi lungo i suoi confini con identico interesse, oggi come cinquant'anni fa, lo debbo certamente anche a questa caratteristica: contraddicendosi sempre, il Mediterraneo permette il godimento di continue scoperte ed emozioni. Come fossi ogni volta a un primo contatto con lui, quando vi navigo o mi ci immergo, mi appassiona perché subito mi provoca con nuovi interrogativi (perché è naufragata questa barca? cosa m'attende al di là di questo dirupo? chi abita in quel villaggio? da dove viene e dove sta puntando il capodoglio che ho intravisto emergere?)



AFFIDARSI A ULISSE, SEMPRE

Delle mie rotte mediterranee, ho ricordi di preferenza approdi in solitudine e sbarchi là ove un porticciolo s'apre tra case alle quali l'uomo s'è aggrappato come un'ostrica allo scoglio.

Questo non significa ignorare i problemi d'ogni genere - ambientali, politici, religiosi, etnici - che oscurano il futuro del nostro mare nel terzo millennio. La mia scelta non è evasione, ma volontà di dimostrare che un Mediterraneo vero, autentico e ancora sano sopravvive; e quindi se vogliamo salvarne l'identità possiamo farlo. D'altra parte, battersi per qualcosa che non esiste più, per un corpo già vuoto, in decomposizione, che senso avrebbe? Sfidando quindi lugubri profeti di un ambientalismo più politico che morale, cerchiamo, troviamo e difendiamo quanto tenacemente sopravvive.

La mia non è certo un'esperienza unica. È la stessa - solo in qualche sfumatura diversa - di migliaia e migliaia di altri argonauti del presente. Ognuno con la sua curiosità; il suo desiderio di conquistare "un suo spazio" nel Mediterraneo per contribuire a salvarlo. Molti si limitano a un amore viscerale, fisico, e di questo sono felice ma anche preoccupato.

Oggi, come luogo di mare ideale per una vacanza, il Mediterraneo è alla portata di tutti, ma sappiamo quanto l'equivalenza di alcuni dei luoghi più famosi con il concetto di felicità contribuisca a un crescente successo turistico che può portare - dopo tanti benefici - anche gravi irrisolvibili problemi.

Lungo certe coste, questo pericolo è reale, in altre invece tutto è ancora salvabile. Possiamo quindi dar prova di saggezza, salvar isole, baie, promontori, fondali dove il sogno di un Mediterraneo pulito, vivo, non è utopia. E non è un sogno un approdo che sembri ancor oggi lo stesso degli Argonauti. O quello di Ulisse e dei suoi compagni.



PERSONAGGI STORICI

Il vicentino Antonio Pigafetta (1492-1531) navigatore, geografo e scrittore ha partecipato alla prima circumnavigazione del globo dal 1519 al 1522 completandola dopo l'uccisione di Ferdinando Magellano comandante della stessa spedizione. Di questa grande impresa Pigafetta ha lasciato un dettagliato resoconto oggi ritenuto uno dei più preziosi documenti sulle grandi scoperte del '500. (da "L'Italia Marinara" novembre 1932)

ANTONIO PIGAFETTA

di Dario Ortolani

Di Antonio Pigafetta, il celebre viaggiatore italiano che accompagnò nel 1519 il portoghese Magellano nella sua spedizione alle Molucche e poi, caduto questi sotto le lance dei selvaggi alle isole Filippine, fece ritorno in patria per il capo di Buona Speranza compiendo in tal modo il primo viaggio di circumnavigazione del globo, molto poco si conosce, specialmente di quel periodo che precedette la sua partenza.

Il noto storico Camillo Manfroni, che ultimamente ebbe ad eseguire delle ricerche sul conto del grande navigatore ci dice che Antonio Pigafetta, nato in Vicenza da nobile ed agiata famiglia, fu iscritto nel famoso ordine cavalleresco di Rodi e che, prima dell'imbarco, fu addetto come gentiluomo alla persona di un illustre prelato suo concittadino, nunzio apostolico in Spagna, dove appunto il Pigafetta apprese la nuova della spedizione di Magellano e grazie a qualche commendatizia venne accolto a bordo come persona di fiducia del comando.

Fu in tal modo che il 10 agosto di quell'anno, "essendo la armata fornita di tutte le cose necessarie" i 5 vascelli della spedizione lasciarono il molo di Siviglia e "tirando molta artiglieria dettero il trinchetto al vento" avviati alla tremenda impresa che doveva costare la vita al suo ideatore e attraverso mari e plaghe sconosciute portare alla prima circumnavigazione del globo, recando così la materiale e inoppugnabile prova della sfericità della terra.



Replica della "Victoria" nel Museo Nao Victoria a Punta Arenas, Cile.

Tre anni dopo il viaggio che ebbe incidenti di ogni genere tanto che, di un equipaggio di 260 uomini, soltanto 18 fecero ritorno in patria e, delle cinque navi partite, una sola la *Victoria*, riuscì a compiere l'intero viaggio.

L'interessantissima relazione che il Pigafetta presentò al suo arrivo è un diario intelligente di tutte le straordinarie cose e di tutte le sciagure che la spedizione vide e subì; sciagure causate specialmente dalla rivalità degli spagnoli contro Magellano e in generale contro tutti i portoghesi imbarcati. Osservazioni scientifiche, descrizioni di costumi, notizie relative a linguaggi fino allora sconosciuti, particolarità botaniche e bellissimi pezzi descrittivi s'alternano in questa relazione, veramente notevole, che fu tradotta in varie lingue e interessò critici e studiosi di tutte le epoche.

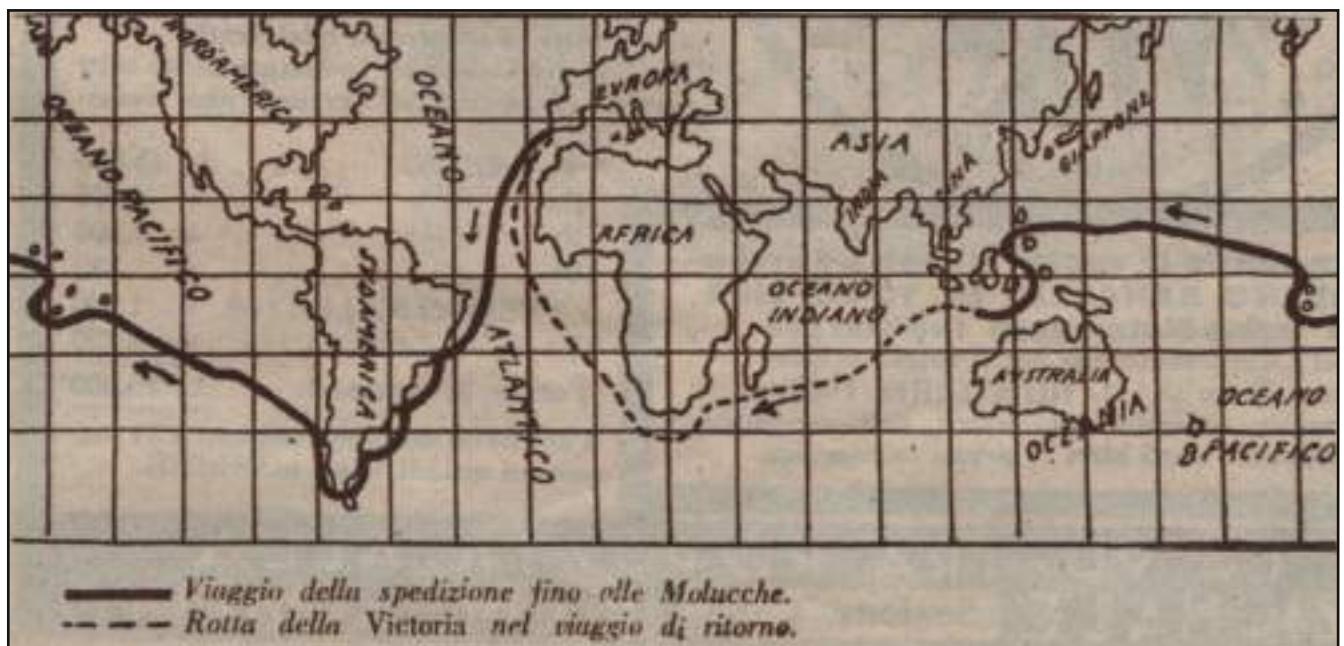
Gli avvenimenti più salienti della spedizione cominciarono nell'aprile del 1520, quando, essendosi l'armatella radunata per lo sverno nella Baia di S. Giuliano, alcuni capitani spagnoli si ribellarono a Magellano. La cosa non ebbe esito poiché il portoghese, uomo accorto e furbo, s'impadronì dei ribelli e giustiziò crudelmente i capitani traditori. Nel mese seguente la

Santiago, nell'esplorare il passaggio fra il Pacifico e l'Atlantico, naufraga sugli scogli del capo di Santa Cruz e nel novembre successivo, scoperto il passaggio, il vascello *S. Antonio*, per tradimento del pilota, abbandona i compagni e ritorna in patria per essere il primo ad annunciare l'avvenuta scoperta.

Il 18 dicembre di quell'anno le tre navi superstiti lasciano le coste dell'America meridionale e affrontano la traversata del Pacifico finché, dopo tre mesi di fame e tormenti, giungono alle isole Filippine dove giusto un mese dopo Magellano cadde sotto i colpi degli indigeni e il suo eroico sacrificio poté permettere agli altri di raggiungere le navi. Era il 27 aprile 1521.

Un secondo e più sanguinoso scontro con i selvaggi avvenuto poco dopo ridusse l'equipaggio a soli centoquindici uomini, tanto che si dovette distruggere la *Conception* e riunire i superstiti sulle due navi rimaste.

L'8 novembre dello stesso anno la spedizione raggiunge la Molucche ma proprio quando i due vascelli avrebbero dovuto riprendere il mare una falla nella carena costringe la *Trinidad* a rinunciare alla partenza, cosicché la *Victoria* deve avviarsi sola sulla via del ritorno e dopo terribili sofferenze attraverso l'Oceano Indiano, doppiato il



Capo di Buona Speranza, giungere in patria il 6 settembre 1522.

Antonio Pigafetta fu l'insuperabile storico di questa impresa che dopo quella di Colombo è il più epico viaggio sui mari che sia mai stato compiuto, e il suo memoriale, a distanza di quattro secoli, conserva ancor oggi tutto il suo interesse.

Soprattutto ci piace la figura morale di questo gentiluomo veneto, che senza un pensiero al mondo volge le spalle alla sua comoda vita per seguire un pugno di animosi avviati alla più terribile delle avventure, e il modo semplice col quale egli c'informa di tutto ciò che gli capitò di vedere, dai costumi dei patagoni alla pianta di garofano, dai pesci volanti alle zuffe con gl'indigeni, come se si trattasse di cose niente affatto eccezionali. Soprattutto efficace è quando descrive la morte di Magellano: "... volendo dar mano alla spada non poté cavarla, se non mezza, per una ferita da canna che aveva nel braccio. Quando vistero questo, tutti andorono addosso a lui: uno con un gran terciado (che è como una scimitarra, ma più grosso) li dette una ferita nella gamba sinistra per la quale cascò col volto innanzi. Subito li furono addosso con lance de ferro e de canna e con quelli sui terciadi, fin che lo specchio, il lume, il conforto e la vera guida nostra ammazzarono".

Anche nei numerosi accenni ai selvaggi la semplicità descrittiva è di una tale potenza che queste figure rivivono dinanzi ai nostri occhi con tutta la loro barbara bellezza. Eccone un esempio:

"Un dì all'improvviso vedesemo uno uomo, de statura de gigante, che stava nudo ne la riva del porto, ballando, cantando e buttandose polvere sovra la testa".

Questo selvaggio (si tratta d'un Patagone) venne preso a bordo, dove il capitano gli fece dare da mangiare e da bere e poi d'un tratto gli mostrò un grande specchio di acciaio: "Quando el vide sua figura, grandemente si spaventò e saltò indietro e buttò tre o quattro de li nostri uomini per terra".

Per questa straordinaria potenzialità descrittiva il Pigafetta è oltre a tutto un vero scrittore e la sua relazione

uno dei primi esempi di quella letteratura esotica che costituì la fonte del moderno romanzo d'avventura assunto a vera arte con Stevenson e Conrad, per nominare che i più noti.

Brani di questo valore potrei citarne a dozzine, ma la brevità di questa presentazione non me lo consente. Mi limiterò a riportarne un altro solo, quello in cui Pigafetta descrive la morte di alcuni indigeni delle isole Marianne colpiti dalle frecce che i marinai tirarono dalle navi,

“Quando perivano alcuni di questi con li verrettoni (frecce) che li passavano li fianchi da l’una banda all’altra, tiravano il verrettone mo’ di qua, mo’ di là, guardandolo: poi lo tiravano fuori meravigliandosi molto, e così morivano”.



Vicenza. Monumento a Pigafetta.



La Relazione del primo viaggio intorno al mondo, il cui manoscritto in italiano fu ritrovato, dopo essere stato dato per perduto, da Carlo Amoretti nel 1797, è oggi ritenuto uno dei più preziosi documenti sulle grandi scoperte geografiche del Cinquecento.



Jacob Philipp Hackert (1737/1807) fin da giovane compì numerosi viaggi in Europa compresa l'Italia dove si stabilì a partire dal 1768 diventando pittore di corte di Ferdinando IV. Artista infaticabile nella sua imponente produzione spazia dalle vedute di panorami, monumenti e siti naturalistici alle scene campestri e bucoliche, ai porti, alle baie. Il suo grande amico Johan W. von Goethe ha detto di lui: "Hackert ha l'arte di disegnare e dipingere dalla natura con gusto incomparabile".

LE VEDUTE MARINARESCE DI HACKERT

di Paolo Rastrelli



Nella sua imponente produzione Hackert, artista infaticabile e grande viaggiatore, spazia dalle vedute di panorami, monumenti e siti naturalistici alle scene campestri e bucoliche, ai porti, alle baie e perfino alla singolare rappresentazione delle specie arboree come nella Serie *Principes des arbres*.

Nei paesaggi marini e nella iconografia portuale di Hackert il caratteristico "realismo iperdescrittivo attento alle sottigliezze dei particolari" diviene prova superba del valore dell'artista e della sua arte esaltata dalla tecnica *à la gouache* della quale fu sublime maestro.

Accanto alla capacità non comune nel delineare il paesaggio circostante con una rappresentazione ariosa ed equilibrata sia sotto l'aspetto cromatico e sia sotto quello compositivo, un eccezionale valore storico e documentaristico assumono i personaggi e le imbarcazioni che sono al centro della scena.

Infatti, dall'esame attento e ponderato della vasta produzione hackertiana dedicata alla veduta marina, è possibile osservare e studiare le tipologie d'imbarcazioni di grande e di minore dimensione, le forme degli scafi e le velature, le tecniche di voga e

di pesca, "il vario e colorito affacciarsi popolare", i costumi dell'epoca, la cantieristica ed i vari dei vascelli, le attività commerciali e tutto ciò che anima la vita di un porto.

Nelle tele raffiguranti i principali porti del Regno borbonico, animate e ricche di particolari, sorprende una sorta di dinamismo che caratterizza le figure togliendo staticità alla loro rappresentazione: i gesti e gli atteggiamenti degli uomini e perfino degli animali sono in movimento, i bastimenti sotto vela e le barche a remi sembrano avanzare lentamente.

"Soltanto oggi, ha scritto Claudia Nordhoff ("Jakob Philipp Hackert alla ricerca dell'Italia sconosciuta" in "J.P. Hackert la linea analitica della pittura di paesaggio in Europa", a cura di Cesare de Seta, Electa Napoli, 2007, p.55) siamo in grado di stimare l'opera di Hackert quasi nella sua compiutezza; le fotografie dei disegni e dei quadri ci permettono di ricomporre almeno nella riproduzione le tappe di un viaggio, le soste del pittore su un sentiero oppure seguirlo a percorrere una strada sempre di nuovo durante gli anni, completando la sua immagine ogni volta con nuovi disegni. In questo modo Hackert ci regala ancora oggi una visione dell'Italia che fu – e che sorprendentemente esiste ancora oggi immutata in molti luoghi scoperti dal pittore più di duecento anni fa".

Il pittore Jacob Philipp Hackert viene, a giusta ragione, collocato tra i più grandi vedutisti che hanno operato nella seconda metà del Settecento fino ai primi anni del secolo successivo.

Nato a Prenzlau (Germania) il 15 settembre 1737 evidenzia fin da ragazzo la sua passione e predisposizione per l'arte. Dopo avere appreso i primi rudimenti dell'arte pittorica nella bottega del padre ritrattista, a sedici anni arriva a Berlino presso lo zio, anch'egli decoratore d'interni, dove frequenta l'Accademia di Belle Arti. Conclusi gli studi all'Accademia si trasferisce e vive a Parigi, dal 1765 al 1768, dove fa il copista per vivere, con la collaborazione del fratello Johann Gottlieb (1744-1773) che lo ha raggiunto in Francia.

Nella capitale francese incontra e frequenta l'incisore tedesco naturalizzato francese Johann Georg Wille ed il maestro Claude-Joseph Fernet: entrambi avranno notevole influenza sulla sua formazione artistica che già nell'età giovanile si era ispirata anche alla scuola olandese. Compie viaggi in Normandia, Picardia, Maine e Provenza e nel 1764 visita la Svezia.

Nel 1768, con una buona fama e risorse finanziarie sufficienti per un buon tenore di vita, Hackert, con il fratello, si trasferisce a Roma che diventa la sua residenza principale fino al 1786 senza, tuttavia, rinunciare a numerosi viaggi alla ricerca di diversi tipi di paesaggio per la sua produzione.

Nel 1770 visita Napoli che con le sue bellezze naturali e i suoi tesori culturali è stata da sempre una tappa irresistibile per artisti e viaggiatori.

Nel 1771 è alla Corte di San Pietroburgo dove Caterina II di Russia gli commissiona una serie di sei tele di quadri per immortalare la vittoria della flotta russa al comando del conte Alexej Orlov sui Turchi (battaglia di Tschesme o Cesmè) avvenuta il 5 e 7 luglio del 1770. Le opere sono ancora oggi esposte nella grande sala del castello di Petherof nei pressi di Leningrado.

Grazie ad un incontro puramente casuale con il re Ferdinando IV di Borbone, mentre era intento a dipingere in un sito di caccia reale, Hackert nel 1786 si trasferisce a Napoli in un appartamento a palazzo Francavilla a Chiaia e studio a Palazzo Cellammare, divenendo "fidato e stimato" pittore di corte. Il monarca infatti, che sin dagli inizi degli anni ottanta aveva dato inizio ad un progetto per la documentazione del suo regno, intravede nell'arte di Hackert la possibilità di dare impulso al suo disegno.

Anche il fratello minore Georg Hackert (1755-1805) viene assunto al servizio del re come incisore e direttore di una scuola di incisioni. Entrambi contribuiscono ad organizzare una Calcografia e una Stamperia Reale che avranno in seguito larga fortuna. La possibilità di intraprendere lunghi viaggi pittorici e coltivare la sua passione per la rappresentazione di paesaggi lontani dalle città, luoghi sconosciuti e poco visitati lungo le coste del Regno delle Due Sicilie apre una nuova stagione della pittura hackertiana. Hackert esplora la penisola sorrentina con il suo entroterra e la costiera amalfitana sin dai primi anni settanta eseguendo una grande quantità di disegni di paesaggi.

Su specifico incarico di Ferdinando IV, tra gli anni 1788 e 1794, realizza i quadri delle vedute dei porti del Regno di Napoli: una completa e monumentale serie di diciassette porti compresi tra Campania, Sicilia e Puglia.



La serie oggi si trova nella Reggia di Caserta ad eccezione del Porto di Castellammare (1788) che appartiene a collezione privata a seguito di una vendita Sotheby's nel 1990.

Come quest'opera sia arrivata sul mercato resta un mistero tuttora insoluto.

Per gli avvenimenti bellici legati alla fallita costituzione della Repubblica partenopea, nel 1799 Hackert fugge da Napoli e si trasferisce a Firenze.

Tre anni dopo compra una tenuta vicino a San Pietro di Careggi dove riprende il suo lavoro e le sue escursioni rivolte adesso prevalentemente ai boschi della Toscana attratto dalle specie diverse della bella e selvaggia natura. Nella tranquillità della sua nuova dimora lo coglie la morte nel 1807. Johann Wolfgang Goethe, amico, estimatore e frequentatore di Hackert, che in vita aveva contribuito ad accrescerne la fama, nel suo Biographische Stizze ha raccontato la biografia del pittore prussiano.



(sopra e pagina precedente) Vedute del Porto di Brindisi.



1783. Caccia alle folaghe sul lago di Fusaro (Museo di Capodimonte)



Hackert, 1794, Marina Piccola in Sorrento (fotografia Francesco Rastrelli)