dentro e fuori da
PORTO PALMA

In volo planare
il First 27 in azione a Caprera

Tiki e dintorni
storia dei nostri Tiki presa alla larga

Patente, sì o no?

Notizie dal CVC

Bogart
vento di Hollywood

Notiziario della Associazione Istruttori Volontari ed Allievi Centro Velico Caprera Anno XLIV n. 1 - giugno 2020

***BOLINA rinnova la convenzione con AIVA-CVC**, che permette ai Soci in regola con la quota annuale di iscrizione di abbonarsi ad un prezzo di favore.*

Quest'anno con una importante novità!

*I Soci potranno abbonarsi alla **TRADIZIONALE** versione cartacea, oppure optare per la versione **SMART** (l'edizione digitale) o la versione **PREMIUM** (che combina il cartaceo e il digitale). Infine, la versione **SOSTENITORE** combina l'abbonamento cartaceo, digitale, e diversi interessanti benefit.*
Abbonarsi a BOLINA abilita inoltre allo sconto del 20% su tutti i titoli della Editrice Incontri Nautici, e dà diritto a interessanti convenzioni.

Scopri i dettagli nello Shop on-line del nostro sito www.allievicvc.it categoria "Cultura del mare".

SOMMARIO

Anno XLIV n. 1 - giugno 2020

4 ASSEMBLEA E VOTAZIONI

5 EDITORIALE
Emilio Palladini

6 GOODBYE, HELLO
Annalisa Bianchi
Luisa Fezzardini

7 IN VOLO PLANARE
Il nuovo First 27, i derivisti e il "vecio"
Giancarlo Tunesi

12 TIKI E DINTORNI
Un po' di storia dei nostri tiki, presa alla larga
Mario Marti

15 PATENTE, SI' O NO?
Carlo Romano

17 NOTIZIE DAL CVC
Saverio Vella

18 BOGART
Vento di Hollywood
Luisa Fezzardini

19 CONTATTA I QUADRANTI

A questo numero del Notiziario è allegata la monografia "Etichetta navale ...o etica navale?" di Enzo De Pasquale

In copertina: *il gennaker del Beneteau First 27 utilizzato a Caprera per i corsi C3. In primo piano: il guidone AIVA-CVC.*

Dentro e fuori da Porto Palma
Pubblicazione trimestrale edita dall' Associazione Istruttori Volontari ed Allievi Centro Velico Caprera

Via Crocefisso, 5 - 20122 Milano
Segreteria tel. 02 804909
lunedì - venerdì, ore 14:00 - 18:00
email: *segreteria@allievicvc.it*
sito: *www.allievicvc.it*

Codice fiscale: 80151510155
Partita IVA: 06871030158

IBAN: IT 72 V 03111 01646 000000018860 c/o UBI BANCA corso Italia 22, 20122 Milano

C/C Postale n° 53248209

Decr. Reg. Tribunale Milano n° 447 del 23-12-1977

Direttore Responsabile
Luisa Fezzardini

In Redazione
Carmen Di Nardo, Giovanni Bottini

Hanno collaborato a questo numero
Annalisa Bianchi *Emilio Palladini*
Luisa Fezzardini *Carlo Romano*
Mario Marti *Giancarlo Tunesi*

La collaborazione è aperta a tutti. Nulla è dovuto per articoli, foto e quant'altro venga pubblicato. Nessun materiale verrà restituito. Gli articoli firmati non rispecchiano necessariamente l'opnione di AIVA-CVC.

Scrivete a *notiziario@allievicvc.it*

Questa pubblicazione viene spedita ai Soci iscritti all'anno corrente e agli istruttori.

Spedizione in abbonamento postale d.L. 253/300 (conv. In L. 27/02/2004)

Diffusione: 1200 copie
(media per numero)

Tariffe pubblicitarie

Formati standard in mm e costo

Spazio	b x h	costo
Pagina al vivo	210x297	€450
Doppia pagina al vivo	420x297	€800
2 colonne in gabbia	180x240	€400
1/2 pagina in gabbia	180x120	€200

Posizioni speciali

a colori 2° di copertina	€1.000
a colori 3° di copertina	€1.000
a colori 4° di copertina	€1.500

Sconto di agenzia di pubblicità: 15%

Cari Soci, riepiloghiamo in questa pagina le informazioni principali sulla prossima Assemblea e la concomitante votazione, che già vi stiamo trasmettendo tramite le nostre Newsletter.

Vi aspettiamo numerosi a questi due importanti eventi istituzionali.
Per qualsiasi domanda o dubbio, rivolgetevi alla Segreteria AIVA-CVC.

L'ASSEMBLEA

- ✓ L'Assemblea Ordinaria dei Soci si terrà il 27 giugno 2020 a partire dalle ore 10:00 per una durata di circa 2 ore.
- ✓ L'Assemblea si terrà in modalità telematica via ZOOM. Per partecipare è necessario registrarsi preventivamente sul sito https://zoom.us/signin con lo stesso indirizzo email utilizzato come Socio AIVA-CVC.
- ✓ Potranno partecipare all'Assemblea i Soci che risultano in regola con la quota 2020 di associazione all'AIVA-CVC entro il 15 giugno 2020. Chi si iscrive/rinnova dopo tale data non potrà partecipare all'Assemblea.
- ✓ Come da Statuto, lo scopo dell'Assemblea è di: eleggere i componenti del Consiglio Direttivo e del Collegio dei Revisori; deliberare sul bilancio annuale preventivo e consuntivo e sull'attività svolta; ratificare l'ammontare delle quote sociali annue; determinare l'indirizzo programmatico dell'Associazione; ratificare i Regolamenti deliberati dal Consiglio Direttivo.

LA VOTAZIONE

- ✓ La votazione avverrà per via telematica tramite il sistema di votazioni on-line Polyas.
- ✓ Gli aventi diritto alla votazione sono i Soci che risulteranno iscritti/rinnovati entro il 15 giugno 2020. Chi si iscrive/rinnova dopo tale data non potrà partecipare alla votazione.
- ✓ La votazione on-line inizierà venerdì 19 giugno 2020 alle 9:00 e si concluderà lunedì 29 giugno 2020 alle 12:00.
- ✓ Si voteranno i documenti istituzionali, e i componenti del Consiglio Direttivo e del Collegio Revisori. I documenti, i profili dei candidati e tutte le informazioni utili ai votanti sono disponibili nel nostro sito (vedi i riferimenti in fondo a questa pagina).
- ✓ Prima del 15 giugno 2020 gli aventi diritto riceveranno una email di verifica dati. E' indispensabile fornire un indirizzo email personale (ovvero, non caselle generiche di tipo info@ né email condivise da più soci) e confermare il proprio codice fiscale.
- ✓ Dopo il 15 giugno 2020 gli aventi diritto riceveranno una Newsletter con informazioni dettagliate sulla procedura di voto, che è comunque di facile accesso e di uso intuitivo.

Riferimenti:

Link alla pagina sul sito AIVA-CVC dedicata ad Assemblea e votazione

Link alle Newsletter relative all'Assemblea e alla votazione

Link allo Statuto dell'AIVA-CVC

Link all'iscrizione all'AIVA-CVC tramite lo Shop on-line

Link alle feature di sicurezza del sistema di votazione on-line Polyas

Emilio Palladini

I nostri colori solcheranno ancora il mare

Cari amici e compagni di vela,

non è facile scrivere qualcosa di sensato in questo periodo. Le opinioni sulla situazione (sanitaria, economica, sociale) si incrociano e rincorrono sui media, ed è difficile per tutti farsi un'idea di ciò che sarà possibile fare nei prossimi mesi.

Siamo stati chiusi in casa per settimane, e la nostra percezione del tempo si è ad un tempo rallentata e dilatata. Abbiamo dovuto cambiare il nostro modo di pensare e ragionare del presente e del futuro, e dubbi, incertezze e progetti si accavallano nei nostri pensieri.

Anche per chi è uscito per motivi di lavoro la situazione non è più semplice, per non parlare di chi è stato e ancora è direttamente coinvolto nell'aspetto sanitario di questa gravissima crisi.

In un contesto simile, qualsiasi cosa non sia di stretta priorità passa inevitabilmente in second'ordine, ma lo statuto della nostra Associazione ci deve stimolare ed impegnare a porre in essere tutto quanto sia utile per i nostri Soci.

L'augurio a tutti è di poter riprendere quanto prima le esperienze di navigazione nello spirito della cultura del mare che ci hanno sempre contraddistinto.

Come potrete facilmente immaginare, anche l'AIVA-CVC sta subendo le conseguenze della situazione sanitaria, costringendoci a prendere decisioni non facili, e che mai abbiamo dovuto affrontare sinora.

La nostra Associazione non ha fini di lucro ed è qualificata come Ente non commerciale senza personalità giuridica. E' evidente che la situazione attuale costringe anche l'Associazione a rivedere il proprio equilibrio finanziario al fine di evitare qualunque tensione nell'ottica della propria continuità.

I componenti degli organi direttivi, i capibarca, e tutti i nostri aderenti a vario titolo prestano la loro opera gratuitamente, sottraendo il tempo alle proprie famiglie e al proprio lavoro.

Al presente non siamo in grado di prevedere molte cose: per esempio, se e quando sarà possibile effettuare il nostro tradizionale raduno annuale. Inoltre, come già comunicato, l'Assemblea Ordinaria dei Soci e le elezioni triennali per gli organi direttivi dell'Associazione si terranno per via telematica. Vi stiamo tenendo debitamente informati tramite le nostre Newsletter, e contiamo sulla vostra collaborazione in merito.

Vi abbraccio (virtualmente) tutti, con la promessa di rivederci presto di persona. Mi è piaciuto utilizzare per questa mia comunicazione una bella foto che l'amico Paolo Santamaria ha scattato tra Capo Ferro e i Monaci (luoghi che sono nel cuore di tutti noi) in occasione della Maxi Rolex Cup del 2013, e dove i nostri colori solcano il mare: un ottimo auspicio per il futuro.

Annalisa Bianchi

Goodbye Hello

Luisa Fezzardini

A partire da questo numero vi è un avvicendamento alla direzione del nostro Notiziario: Annalisa Bianchi, in carica dal 2008, passa il testimone a Luisa Fezzardini. Ringraziamo Annalisa per il suo impegno nel corso degli anni, e diamo il benvenuto a Luisa. Auguri e buon vento a entrambe!

Un altro giorno è andato, la sua musica ha finito.

Un giorno lungo dodici anni: e la musica è cambiata da tempo. Deve cambiare anche chi mette su il disco. Da tempo aspettavo questo momento.

Sono stati anni bellissimi, un tesoro che custodisco. Come un fuoco nel mio cuore. Non nel tempio: mai stata vestale. Piuttosto, madre badessa. “Il pistolotto della madre badessa”, che leggevate in apertura, era il mio andare a cercare, negli articoli che mi mandavate, la testimonianza, l’essenza, il nocciolo. Come la scoperta. O il divertimento, per esempio. In due parole, i valori che esprimevate, a volte consapevolmente, a volte senza accorgervene. Il senso di questo nostro andare per mare a vela, cioè con le vostre forze e col permesso delle forze della natura. E lo mettevo nei titoli.

Ma sono le parole che fanno il mondo. Il mondo nasce nel momento in cui compare il Verbo (!), e da allora va avanti così. E le parole sono come noi: cambiano, e quelle antiche cambiano il loro significato, secondo i tempi, secondo chi le usa.

Da tempo sentivo le mie parole anacronistiche, fuori tempo. Ancorate a me, non sapevo fino a che punto ancorate alla realtà.

A volte ho fatto anche la maestrina-con-la-penna-rossa, qua via una virgola, lì il tempo di un verbo, un apostrofo, un concetto da dipanare. Vezzi di una vecchia signora che voleva solo valorizzare ciò che già era bello.

Abbiamo cercato un sostituto, per anni, c’era sempre qualcosa che per noi, o per il candidato, non andava bene.

Finalmente è comparsa Luisa. A lei passo la fiaccola.

Il mio augurio è che faccia come me: cioè quello che vuole, quello che pensa sia giusto, quello che sente mentre vi legge. Con lo stesso calore.

Annalisa

Ps: lasciatemi cedere al sentimentalismo, almeno questa volta. Qui sotto vedete la mia prima copertina, l’ultima, e, al centro quella del nostro cinquantenario (solo casualmente sono tutte donne). Quello che volevo, nello scegliere la copertina, è sempre stato che ci fossimo in foto noi caprerini. Perché i protagonisti del nostro notiziario siamo noi, il nostro modo di saper andare per mare, prima delle mete e del paesaggio.

Pps: sia chiaro: senza Carmen in segreteria, e Alberto in tipografia, non sarei riuscita a fare niente.

E’ solo da pochi anni che mi sono appassionata alla vela, e - come per molti - Caprera è stato un incontro decisivo, che ha rappresentato per me una scoperta e una sfida. Avendo poi gestito team di lavoro per molti anni, ho ritrovato nella vita di equipaggio le stesse dinamiche, ma in un contesto che il comune amore per il mare e la vela rendono quanto mai gratificante.

Quando mi è stato chiesto se ero disponibile a prendere in carico la direzione di questo Notiziario, mi sono chiesta cosa lo distingue da altri periodici di vela, che hanno magari un formato più patinato e accattivante. E’ più specializzato, più esclusivo? Secondo me sì.

In tempi di informazione diffusa a macchia d’olio senza controllo, direi perpetrata più che divulgata, il titolo stesso di questo Notiziario ne compendia scopo e filosofia: un periodico nato da e per chi ama Caprera, crede nell’approccio didattico e formativo di una grande scuola di mare - che in Italia non ha pari, e in Europa ne ha ben pochi - e anche nell’esperienza di tutti i giorni non ne dimentica i criteri fondanti e l’approccio di vita.

Per questo i contributi sono da parte di qualunque Socio abbia qualcosa di interessante o divertente da condividere. Per questo commenti, critiche e suggerimenti dei lettori sono sempre stati, e sempre saranno, benvenuti.

Trovate in questo numero qualche innovazione nello stile che spero giunga gradita. Altre novità sono in arrivo prossimamente.

Spero che sarà un viaggio interessante per tutti, e vi auguro buon vento, in mare e nella vita.

Luisa

Giancarlo Tunesi

In volo planare

il nuovo First 27, i derivisti e il "vecio"

Eccoli qua i miei **allievi del C3, corso precrociera**, di quest'anno. Li guardo uno ad uno e scopro che la maggior parte ha una età tra i 18 ed i 22 anni e proviene dai corsi deriva avanzati. Tra di loro anche alcuni proposti ADV (aiutanti di vela).

Occasione unica. Obiettivo: non far rimpiangere gli equilibrismi degli skiff , mamma gozzo, i tramonti in Terrazza Martini, i bagni in caletta ma soprattutto far loro scoprire il meraviglioso mondo della navigazione e lo strepitoso arcipelago che ci appartiene da oltre 50 anni.

In mezzo a questi ragazzi vedo una testa bianca sopra due occhi intelligenti, grandi e chiari con un grugno che non promette molto di buono. Racconta con malcelata fierezza di essere stato allievo del CVC negli anni settanta e di aver fatto il corso sui "Mousquetaire". Dice "Eh, i Mousquetaire... quelle sì che erano gran barche; e le docce? sempre fredde? eh... quelle sì che erano grandi docce; e il generatore diesel per le luci ? eh... quello si che era un gran generatore; e la cuoca Maria? eh... quella sì che era una gran cuoca." E via così, con un pippone infinito su come era bella, spartana e unica Caprera nei "seventies".

Bene, è chiaro che gli obiettivi ora sono due. Oltre al primo c'è anche quello di teletrasportare il "Vecio" nella Caprera 2.0.

Oddìo, qualche piccola preoccupazione ce l'ho, perché ho visto immagini e scheda tecnica della nuova barca e l'impressione è che sia un po' "tirata" per un corso che comunque è di manovre e navigazione tra scogli e secche, a volte in acque ristrette, con condizioni spesso toste. Ma tant'è. Mai mostrare agli allievi i propri dubbi...

Discorso a inizio corso: "Abbiamo la fortuna di essere tra i primi a utilizzare una nuova barca con caratteristiche tecniche di ultima generazione che assicurano prestazioni entusiasmanti e sicurezza nella conduzione. Sono ispirate ai 'mini' che partecipano alle regate d'altura internazionali.

La conosceremo insieme e la **sfida di questo staff di Istruttori sarà quella di fare innamorare i ragazzi giovani di un cabinato, impresa al limite dell'impossibile, e del navigare per isole tra scogli e scoglietti con questo** (e, per il Vecio, di lasciare in un cassetto la foto della barca rossa, senza per questo dimenticarla)".

GIORNO 1 - Sabato pomeriggio
Conoscenza della barca. Il First 27 si presenta con linee decisamente moderne, pozzetto aperto molto grande con la parte più ampia spostata a poppa, senza gavoni, che si traduce in un considerevole aumento dello spazio disponibile.

Doppie pale del timone comandate da una lunga barra ad esse, generosissimo trasto di randa posizionato all'estrema poppa con un paranco di scotta randa a tre vie. Due coppie di winch, una bassa per le scotte genoa e una sulla tuga per le manovre correnti. Albero, con due ordini di crocette, e boma entrambi in carbonio. Niente paterazzo.

Randa square-top con due mani di terzaroli. Niente amantiglio, sostituito da un boom-kicker. Genoa di poco superiore al 100% come dimensioni, armato sullo strallo e regolato con un innovativo sistema 3D dove una serie di piccole cime in dyneema e di anelli consentono un trimming su tre assi spaziali eliminando la presenza del classico carrello.

> **"Occasione unica. Obiettivo: far loro scoprire il meraviglioso mondo della navigazione e lo strepitoso arcipelago che ci appartiene da oltre 50 anni."**

La presenza di uno stralletto volante permette di armare trinchetta e tormentina. Il gennaker di notevoli dimensioni viene murato su un lungo bompresso retraibile.
Pescaggio di 1,5 metri (ridotto rispetto all'originale), appesantito da un bulbo in piombo a siluro (altrimenti detto "acchiappa-trappe"... vedi foto).

Gli allievi giovani salgono a bordo rimangono piacevolmente colpiti dalle linee e dall'aspetto "regatistico" del First. Non vedono l'ora di provarlo.

Il Vecio al terzo termine tecnico inglese sibila a denti stretti che a lui "ci" piace di più l'amantiglio e che... quello sì che era un gran sostenitore di bomi.

In compenso "ci" piacciono i nomi: *Tuono*, *Lampo*, *Fulmine* e *Saetta*. Meglio che niente.

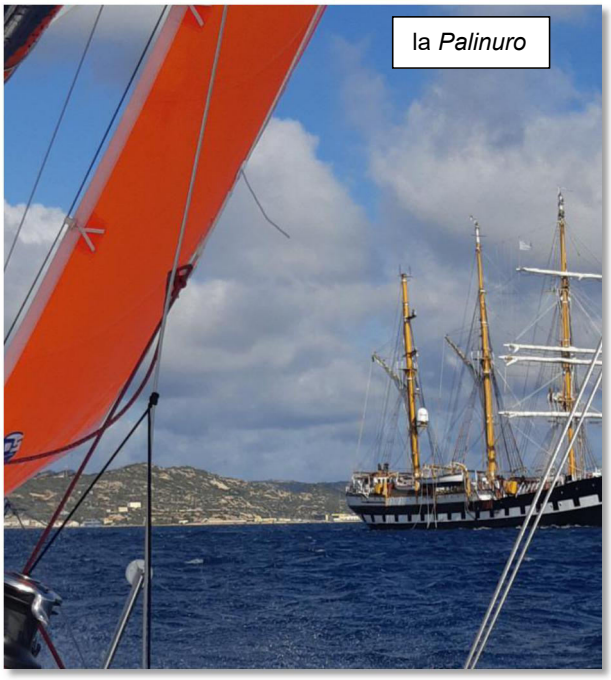
GIORNO 2 - Domenica
Brezza sui 10-15 nodi. La barca è velocissima ed ha una spiccata tendenza allo sbandamento, che però si stabilizza quando si pone sullo spigolo arrotondato dello scafo. Il randista su questa barca si posiziona a poppa rispetto al timoniere e lavora molto con la regolazione del carrello più che con la scotta. Il timone è neutro in modo quasi imbarazzante.

Anche il Vecio al timone riconosce questa caratteristica insieme ad una solida stabilità di rotta, e la paragona (sic!) a quella dell'amato Mou. I ragazzi si muovono con disinvoltura e quando ancoriamo per la prima volta a vela in baia a Golfo Saline, leggo una certa soddisfazione negli sguardi.

GIORNO 3 - Lunedì
Oggi il ponente è più che fresco: armiamo randa con una mano e trinchetta. La risalita del canale verso Palau è decisamente impegnativa.

Il Vecio fatica un po' a mantenere l'equilibrio, ma tiene botta. I ragazzi cantano. Scendendo sottovento le virate in poppa alla fine riescono decentemente, ed anche qui le straorze rimangono sconosciute. *"Merito della barca!"* sentenzia il Vecio.

GIORNO 4 - Martedì
Il ponente è sui 20/25 nodi. Una mano e trinchetta, poi anche tormentina. Appena fuori da Porto Palma incrociamo nientemeno che la *Palinuro*, la goletta della Marina Militare addetta alla formazione degli Allievi Sottufficiali. Emozione! Boliniamo nel canale.


la *Palinuro*

Risaliamo sino a Spargi lato est per poi sostare a Budelli.

Quindi gran lasco a velocità da brivido, ma in sicurezza, per scendere lungo Maddalena e Caprera lato est. Siamo all'ancora a Cala Portese. Dietro di noi tre barchette gialle, molto datate, di un'altra scuola. Dopo la sosta ci prepariamo a ripartire. Ventone: cerata, giubbini, guanti, cinture di sicurezza: tutti in coperta, bellissimi, precisi e perfetti.

All'improvviso dalla spiaggia arrivano a nuoto i ragazzi delle tre barchette. Salgono a bordo. Una specie di virago, ancora in costume, urla di alzare la randa e di salpare l'ancora velocemente. Strilla al ragazzino a prua: " Vaiii, tira su a bomba, sei il mio eroe!" e in pochi secondi si infila tra di noi, seguita dalle altre due barchette. Urla: *"Vi amo tuuttiiii!!"* poi poggia e parte. I nostri ragazzi applaudono. **Il Vecio dice: *"Ognuno ha il proprio stile. L'importante è che funzioni"*. Come dargli torto.**

GIORNO 5 - Mercoledì
Oggi vento giusto: né troppo né troppo poco. Abbiamo cominciato a conoscere e familiarizzare con questo purosangue ed è ora di sciogliere le briglie. E' il giorno giusto per aggiungere una vela: gennaker! I ragazzi lo conoscono dalle derive. Spiego loro che la manovra di virata in poppa è come in deriva, cioè il gen deve passare tra tack e strallo, ma è opportuno, viste le dimensioni, che uno dell'equipaggio faciliti il suo passaggio sulle altre mure stando a prua.
Sono tutti gasatissimi. Il Vecio, dopo che ha visto la relativa semplicità di armamento, dice che *non* rimpiange lo spi del Mou (evvai!)

Risaliamo sino a oltre Villamarina, poi poggiamo e cominciamo le danze! Turni al timone di 5-6 minuti per far provare a tutti l'adrenalina delle planate a 12-13 nodi e più.

Massima attenzione alla regolazione della scotta gen ed a mantenere un'andatura al riparo da strambate involontarie o di straorze, che comunque su questa barca sono davvero una rarità: è molto equilibrata.

Il Vecio sussurra ammirato "ma che è 'sta roba, pare un motoscafo". I ragazzi hanno un unico problema: a volte danno più importanza alla velocità che segna il log rispetto alla rotta che stanno tenendo e quindi talvolta consigli di... strambare.

Tra una strambata e l'altra, e poi ancora una perché tu sei stato meno al timone, un'altra perché devi farne una fatta bene, una per te perché te lo leggo negli occhi, ci ritroviamo all'altezza dei Monaci... e sono già le 16:15... Forse siamo in ritardo. Maledizione.

> *"La barca è velocissima ed ha una spiccata tendenza allo sbandamento, che però si stabilizza quando si pone sullo spigolo arrotondato dello scafo."*

Ma il vento ci sostiene e *Tuono* ci riporta molto più velocemente di quanto previsto in Porto Palma.

La sera a cena i commenti degli allievi si intuiscono dai movimenti delle braccia e delle mani che mimano planate, stramba-te e sbandate.

GIORNO 6 - Giovedì

Il mattino lezione di pilotaggio. E' il giorno della notturna. Vento moderato. **La giornata passa via veloce e poi da Cala Corsara su Spargi, appena fa buio lasciamo l'ancoraggio per guadagnarci la pizza di mezzanotte.**

I ragazzi sono affascinati da questa navigazione e non tolgono gli occhi dai segnalamenti notturni ripetendo come un mantra le loro caratteristiche. Il Vecio ci vede meno ma intuisce di più.

Dopo due ore siamo a bordeggiare tra le ombre degli scafi delle barche alla fonda in Porto Palma e arriviamo al pontile.

ULTIMO GIORNO - Venerdì.

Ormai gli stupendi cavallini sono al nostro servizio. Li abbiamo prima capiti e poi domati. La botta finale di ponentone durante la regatina finale, che affrontiamo ormai con scioltezza, ci dice che le barche sono importanti ma anche che chi sta a bordo è sullo stesso piano. Siamo al pontile. Questo magnifico corso è finito.

CONCLUSIONI

Parere dei ragazzi

- Questo corso è una figata e la barca è una figata e anche i tucul sono una figata.
- Anche se supero questo corso magari lo rifarò un'altra volta.
- Quanto è bello l'arcipelago!

Parere del Vecio

- La doccia è meglio calda… magari con la lattina di Ichnusa fredda.
- Planare non toglie nulla alla didattica. Anzi.
- Sotto i sei nodi da ora in avanti accenderò il motore.

Parere del CT

- Questa barca se utilizzata bene può essere il mezzo che può portare i ragazzi delle derive a scoprire il mondo della navigazione secondo lo stile e l'esperienza del CVC, e quindi fargli completare il percorso di formazione per cui il CVC è stato fondato.
- Inoltre, per chi ha una formazione di cabinato, una barca così tecnica è un fattore di indubbio accrescimento.
- Per gli istruttori: si tratta di conoscerla a fondo e prenderci confidenza; ciò può richiedere un po' più tempo del normale.
- In generale risulta essere estremamente divertente e reattiva, mantenendo comunque buone doti marine.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	7,99 m
Baglio massimo	2,54 m
Dislocamento	1.150 kg
Chiglia	550 kg
Pescaggio	1,50 m
Randa	26 mq
Genoa	21 mq
Fiocco	14 mq
Gennaker	72 mq

- E' bella 😊
- Grande stabilità di rotta
- Timone equilibratissimo e docile
- Pozzetto molto vivibile e quindi facilità di movimento
- Ampia possibilità di scelta nella velatura da adottare
- Ampia possibilità di regolazione fine delle vele
- Velocità anche con poco vento
- Prestazioni eccezionali alle andature portanti
- Riparte da ferma molto velocemente

Se proprio vogliamo trovare qualche difettuccio...

- Poggia molto lentamente se non si lasca completamente la randa (e anche il vang)
- Di bolina con velatura ridotta, onda formata e se non viene condotta con precisione ha uno scarroccio pronunciato
- Il bulbo a siluro "cattura" le trappe al pontile e a volte non le lascia più

Mario Marti

Tiki e dintorni

un po' di storia dei nostri tiki, presa alla larga

Illustrazione di una "crab claw sail" a Tikehau (Louis Choris, 1816)

Capitolo primo: *Dove due marinai si dimenticano di chiedere un autografo; dei "veci" graesani si sorprendono; un mito della nautica ci porta dall'Atlantico al Pacifico; e in definitiva ci si rende conto che un solo capitolo non è sufficiente.*

"Il mio nome è Wharram. James Wharram"

Igoumenitsa, novembre 2018
Ero stato quasi completamente risucchiato nell'atmosfera irreale – luci, vento caldo, rumori dispersi del terminal di mare - quando Felix mi sussurrò "**ma quello non è Wharram?**"

Seguii il suo sguardo e vidi una sagoma inconfondibile sormontata dal cappello australiano e, vicino, il suo pesce pilota, Hanneke Boom, la mano poggiata sul braccio con gesto affettuoso.

Ci avvicinammo per un saluto e due chiacchiere.

Raccontammo che utilizzavamo due Tiki 26 per navigazioni mediterranee con soddisfazione.

James sembrava stanco e distaccato, un sorriso fisso sulle labbra; la conversazione si svolse esclusivamente con Hanneke, gentile ed affabile, e fu breve anche a causa del nostro modestissimo vocabolario inglese.

Poi Hanneke pilotò il suo grande vecchio altrove… non ho neppure pensato di chiedergli un autografo, avrebbe fatto piacere ad entrambi.

Per un breve momento eravamo entrati in contatto con un grandissimo personaggio della nautica da diporto, un precursore della navigazione su catamarano, le cui esperienze personali avevano dimostrato la validità di questo mezzo per noi nuovo e inizialmente malfamato (quando uscivo a Grado col mio prototipo del *Mattia di Contreas* gli anziani sul molo mi guardavano scuotendo la testa, ed erano piacevolmente sorpresi quando rientravo).

James Wharram e Hanneke Boom

Nato in Scozia nel 1929, ficcanaso nautico e hippy ante litteram; nel 1953, a seguito di studi sui registri delle imbarcazioni del Pacifico, ispirato dal libro di De Bisschop "The voyage of the Kamiloa", Wharram progetta e costruisce il primo catamarano oceanico, **il *Tangaroa*, poco più di sette metri, per provare la validità del quale e delle proprie idee, traversa l'Atlantico** con un meraviglioso equipaggio: Jutta Schultze e Ruth Merseburger (vedi foto), e raggiunge Trinidad (stremato, immagino, ma felice).

Nel 1957-58 costruisce, con l'aiuto di Moitessier (col quale esisteva un rapporto di reciprocità nautica) una doppia canoa di 12 metri, il *Rongo*, col quale navigherà l'Atlantico del nord da New York all'Irlanda: **la prima traversata da ovest a est effettuata da un catamarano**.

La storia è raccontata nel suo libro del 1969 "Due ragazze due catamarani" *(una delle tante letture suggerite nel nostro sito, pagina Wiki > Libri & Letture n.d.r.)*

Rafforzato nel '73 il proprio legame affettivo e progettuale con Hanneke Boom, costruisce con i soci lo *Spirit of Gaia*, 19 metri, che costituisce una unità operativa dedicata allo studio della canoa indo-pacifica con cui naviga il Pacifico e intorno al mondo.

Nel 2008-2009 l'ultima impresa: a 80 anni, assieme ad Hanneke e agli equipaggi, concepisce ed effettua a bordo di due doppie canoe il *"Lapita Voyage"* dalle Filippine a Tikopia e Anuta nelle Isole Salomone, con interessanti risultati di archeologia marina sperimentale.

Qui termina il mio excursus su Wharram: è l'ultimo dei mostri sacri che ci rimane. Se qualcuno è interessato ad approfondire il discorso, troverà in rete bibliografia, foto e filmati a iosa.

Il design del Lapita è stato concepito per dimostrare come dei colonizzatori del sudest asiatico potrebbero aver raggiunto le isole Hawaii.

Capitolo secondo: *Dove si illustra come e perché sono nati i poliscafi; si cerca di capire come, dal lontano Pacifico, siano riusciti a sedurre Europa e Stati Uniti; e si sottolinea come al Moma di New York manchino alcuni pezzi essenziali.*

Prima di entrare nel merito della nostra storia, qualche cenno sui poliscafi.

Le prime tracce rilevate tra i Tamil, India e Sri Lanka, cinquecento anni ante Christum: si trattava di barche da lavoro leggero, stabili e veloci, che si sono diffuse grazie alla semplicità costruttiva ed al poco impiego di legname, tra l'Indiano ed il Pacifico.
Vela comune la "crab claw sail" (vedi l'immagine in testa all'articolo), nella quale la propulsione si attiva grazie alle turbolenze che scorrono lungo le due antenne, lasciando pressoché libera l'area centrale.

Le esigenze locali determinarono le forme degli scafi:
- il proa (scafo grande / scafo piccolo)
- il catamarano (due scafi uguali)
- il trimarano (tre scafi uguali nell'accezione moderna)

attribuendo:
- al primo massima velocità e minima sicurezza
- al secondo ottima velocità e buona sicurezza
- al terzo ottima velocità e massima sicurezza

I poliscafi scuffiano? Certo.
Affondano? Difficilmente, perché contengono delle riserve d'aria che contribuiscono al galleggiamento.

Nel lunghissimo periodo intermedio arrivano in Europa notizie fumose di poliscafi che hanno fatto cose notevoli; pioniere dei trimarani (in compensato marino) è Rudy Choy che scomparirà nel Pacifico.

Il testimone viene raccolto in Inghilterra, dove i Prout costruiscono lo *Shearwater*, ed in Francia, con l'*Exocet*. Negli USA Hobie Alter, grande surfista, costruisce nel '65 il primo *Hobie 14*, la pietra miliare. Barca di grande semplicità, il 14 è privo di derive: la funzione antiscarroccio viene assolta dalla forma dello scafo, verticale nel fianco esterno; la vela, sola randa, è steccata, e l'albero (anche scomponibile) è ruotante; sulla traversa poppiera insiste la rotaia della scotta randa che massimizza il rendimento alle portanti.

L'alloggio del timoniere è costituito da un telo steso sul trampolino, sopraelevato rispetto agli scafi, sotto il quale il passaggio del vento e dell'onda è libero; gli scafi hanno una forma a banana che consente alle prue di restare, nonostante il poco volume, fuori acqua (al costo di un lavoro eroico di bilanciamento da parte del timoniere); le pale dei timoni hanno un sistema di automatismo comandato dalla barra di accoppiamento che consente l'immersione senza difficoltà.

Il peso è contenuto in 100 chili e questo, unitamente alla possibilità di scomporre l'insieme, consente di trasportare il tutto sul tetto della macchina. La robustezza, poi, è tale da consentire l'arrivo in spiaggia in velocità.
Il successo è fulmineo: Hobie (morto nel 2014) diventa il capo di una multinazionale che sforna progetti a ripetizione. Primo tra questi lo *Hobie 16*, una barca evergreen, formativa nel campo dei catamarani quanto il 470 nei monoscafi… di lui si dice ancora che è una barca molto tecnica (è l'unica che io conosca che scuffia di prua di lato e di poppa, quindi attenzione: quando qualcuno vi parla di barche molto tecniche… sospettate a prescindere).

Sherwater e Exocet non ebbero da noi nessun successo ma servirono a rimescolare acque stagnanti nelle quali le barche di riferimento erano la Star ed il Beccaccino. Passepartout fu il *Tornado* di Rodney March (1967), barca di concezione superiore destinata a passare agevolmente i 20 nodi, fantascienza all'epoca; ma si trattava di una barca d'elite, una vera macchina da guerra che suscitava timore.

Ma il terreno era stato preparato: ora serviva una barca a basso costo ed alte prestazioni. Nel 1968 John Mazzotti creò e costruì lo *Unicorn*, i cui piani erano accessibili agli autocostruttori ed il materiale, compensato marino, facilmente reperibile sul mercato. Entrambe le barche, *Tornado* e *Unicorn*, sono un esempio apicale di bellezza e funzionalità, degne entrambe di figurare al Moma di New York.

(continua)

Due generazioni di Unicorn a confronto: la bellissima vela su albero tondo flessibile in primo piano e la randa top square con albero rigido sullo sfondo.

Carlo Romano

Patente, sì o no?

Quando negli ultimi anni mi sono occupato per conto del Quadrante Capitolino della preparazione degli aspiranti al "comando di unità da diporto", mi divertiva esordire nella parte dell'*advocatus diaboli*, cercando di insinuare il dubbio sull'effettiva utilità del progetto.

Perché prendere la patente? Siete su una moto d'acqua? Trainate uno che fa sci nautico? Navigate oltre 6M dalla costa più vicina? La barca è più lunga di 24m? A bordo è installato un motore con potenza maggiore di 40,8 CV? Se avete risposto no a *tutte* le domande…

La maggior parte dei partecipanti vedeva a questo punto la questione sotto una luce diversa e il breve dibattito che ne scaturiva confermava che quasi nessuno percepiva i punti elencati come delle gravi limitazioni alla propria libertà nautica.

In effetti, quando si pensa alla tipica vacanza estiva in barca ci si rende conto che essa avviene perlopiù all'interno delle restrizioni descritte.

Tanto per essere chiari, **senza patente si può girare allegramente l'intera Italia peninsulare, Elba, Giglio, Isole Flegree, Egadi, Eolie, Tremiti comprese**. L'elemento dirimente che presto emergeva nella discussione era la facoltà di noleggiare in proprio una imbarcazione, assumendone il *comando*.

Questa dichiarazione d'intenti si allargava allora al significato di "comando" e alle ricadute pratiche della faccenda.

Ci si cominciava a interrogare sulle responsabilità da assumersi e sulla propria capacità reale, al netto del "pezzo di carta", di essere all'altezza di quell'ufficio *in ogni condizione*...

Taglio corto sul dibattito e dichiaro subito che non c'è una risposta netta. Sappiamo tutti che in Italia si può essere tecnicamente patentati e avere capacità nautiche meno che rudimentali, e viceversa.

> "...sappiamo tutti che in Italia si può essere tecnicamente patentati e avere capacità nautiche meno che rudimentali, e viceversa"

Tutto si riassume, come sempre, in una questione di buon senso. Quando si ha consapevolezza dei propri limiti è possibile modulare le proprie iniziative **contenendo i rischi al di sotto di una soglia prescelta (non di eliminarli!).**

Trattenersi per anni dall'assumersi la responsabilità del comando di una barca quando ci si sa già andare benino può essere altrettanto incongruo che, da incompetenti (patentati, è il caso di dire), trascinare allegramente degli amici ignari in situazioni imbarazzanti e, soprattutto, pericolose.

È chiaro a tutti che avere la patente non fornisce in sé né le capacità pratiche né tantomeno il buon senso citati anche se, qui è il punto cui volevo arrivare, **un**

corso ben fatto può anche essere d'aiuto a gente assennata per riconoscere l'effettiva complessità della materia e per assumere un atteggiamento generale corretto nei suoi confronti, indipendentemente dalle competenze di partenza.

Se si analizza il programma d'esame (qui parliamo di "oltre le 12" ma la cosa resta applicabile anche alle "entro") ci si rende conto della varietà degli argomenti e della loro potenziale serietà.

> **"...prepararsi ad assumere un ruolo tutt'altro che figurativo..."**

Soprattutto, **ci si rende conto di prepararsi ad assumere un ruolo tutt'altro che figurativo**, con notevoli implicazioni legali, che è lontano mille miglia (nautiche) dallo status di patentato automobilistico.

Più in generale le disparatissime materie che si toccano, leggi, regolamenti, motore, carteggio, meteorologia, sicurezza etc. etc. sono **uno stimolo ad approfondire conoscenze davvero importanti** e raggiungere quella visione d'insieme così necessaria per andare per mare in modo "informato".

Lo confesso: sono passato anch'io in gioventù dalla fase "la patente non serve a nulla" e "quelli che ce l'hanno non sanno andare in barca".

Oggi capisco che non è "la patente" in quanto abilitazione che ribalta la cosa, e che è certamente l'esperienza in mare a contare di più. Ma se si ha voglia di mettersi a studiare sul serio tutte quelle cose per imparare davvero di più beh, allora io dico che non è tempo sprecato.

Anche se diverse nozioni da apprendere appariranno dubbiamente utili, e di queste non neghiamo ve ne sia una certa abbondanza, la maggior parte di esse non lo è affatto. Una volta raggiunto l'obbiettivo, se e quando poi decidere di fare il salto e prendere effettivamente il comando (sopportandone la solitudine) rimarrà un compito che ognuno potrà valutare.

Nell'immagine in testa all'articolo: il pirata Jack Sparrow (Johnny Depp) al comando della mitica "Perla Nera" ne "I Pirati dei Caraibi" (avrà avuto la patente?....)

Saverio Vella

Una stagione difficile

La pandemia COVID 19 – come è facile immaginare – ha avuto ed ha tuttora un pesante impatto anche sulle attività della nostra scuola.

Il Comitato Esecutivo (organo direttivo del CVC) dai primi di marzo si è riunito in via telematica con frequenza quasi settimanale, allo scopo di valutare tutte le iniziative da intraprendere per fronteggiare l'emergenza.

Sin dal primo caso a Codogno, tutta la segreteria di Milano ha iniziato a lavorare in Smart Working.

I dipendenti della base di Caprera sono stati messi in cassa integrazione, sospendendo forzatamente le attività di manutenzione necessarie a preparare alla nuova stagione barche e insediamenti.

Sono stati annullati tutti i turni già in calendario ad aprile, maggio e giugno.

Nel frattempo, il Comitato Esecutivo, nello spirito di vicinanza al territorio che ha sempre caratterizzato il CVC, ha promosso tra i caprerini una campagna di raccolta fondi "FACCIAMO LA NOSTRA PARTE PER LA MADDALENA", per acquistare e donare al Comune de La Maddalena mascherine e gel igienizzanti destinati alla popolazione.

La campagna, grazie al generoso contributo di quanti vi hanno aderito (€ 23.825 da 532 donatori), ha permesso di inviare 10.000 mascherine e confezioni di gel igienizzante, che sono arrivate a La Maddalena nel periodo più critico della pandemia.

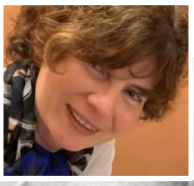
Il C.E. si è poi impegnato a lungo per valutare come e quando poter programmare la riapertura della scuola, nel rispetto delle prescrizioni e delle indicazioni, governative e regionali, per il contenimento del contagio.

È stato attivato un gruppo di esperti sanitari (tutti volontari Istruttori, AdV e AT), grazie al quale si è definito un "Manuale operativo COVID 19", che individua le cautele e gli accorgimenti necessari per svolgere in sicurezza le attività dei corsi, sia a terra che in mare, mantenendo d'altra parte lo stile di vita unico e speciale che caratterizza da sempre la nostra scuola.

Alla luce di questo intenso lavoro è stato deciso di aprire i corsi stanziali a partire dal 27 giugno, pur riducendo, per ragioni di distanziamento anti-Covid, la ricettività complessiva delle 3 basi della scuola (Punta Coda, Perfezionamento e Pre-crociera).

L'obiettivo è di poter tenere tutti i corsi "stanziali" (sia derive che cabinati), ancorché con ridotto numero di allievi, nei mesi di luglio, agosto, settembre, ottobre, magari prolungando i corsi cabinati anche a novembre, per recuperare alcune delle settimane perse a maggio e giugno.

Sarà una "stagione difficile" per il CVC, sia sul piano organizzativo e logistico, sia sul piano economico, ma – come ben sa chi è abituato a navigare per mare – quando la burrasca arriva bisogna farsi trovare pronti, ridurre per tempo le vele, e affrontare il mare grosso con un equipaggio consapevole, preparato e determinato. Noi caprerini lo sappiamo bene.



Luisa Fezzardini

Bogart vento di Hollywood

"L'unico motivo di gelosia che mio marito Humphrey Bogart mi abbia mai dato non fu a causa di una donna, ma di una barca: una barca a vela chiamata Santana." Così l'attrice Lauren Bacall, parlando di una delle grandi passioni del marito (**l'altra erano gli scacchi**: Bogart si misurò con campioni internazionali uscendone sempre con onore, ed è stato arbitro per la federazione scacchistica statunitense).

Santana è un Marconi-rigged schooner costruito dalla Wilmington Boat Works a Los Angeles nel 1935, e di cui Humphrey Bogart fu proprietario fino alla sua morte. **"Se non avessi fatto l'attore avrei sicuramente finito per fare il marinaio"** rivelava Bogart in un'intervista a bordo di quella che ormai era nota come "Bogie's Boat".

Assieme alla moglie Lauren Bacall, Bogie ospitò a bordo celebrità quali Frank Sinatra, Richard Burton e Ingrid Bergman. La passione di Bogart, che aveva imparato a veleggiare da bambino, fece sì che la barca venisse utilizzata molto spesso, dai 35 ai 45 fine settimana all'anno.

Spesso si trattava di navigazioni sottocosta perché, commentò Bogart scherzosamente in un'altra intervista: "con le donne a bordo non si può mai sapere cosa succederà."

L'attore fece fare una sola modifica nei suoi anni con *Santana*: aggiunse un porta-drink intorno al supporto del timone. Si narra che una volta *Santana* si trovò a duellare bordeggiando con un'altra imbarcazione, che alla fine risultò sonoramente sconfitta: **l'armatore chiese all'attore il segreto della velocità della sua barca. Bogart rispose: "Lo scotch".**

Bogart era comunque un velista serio, che partecipò a diverse importanti competizioni, vincendone alcune e piazzandosi sempre onorevolmente.
La sua grande passione gli fece chiedere a Billy Wilder di inserire una scena su una barca a vela in "Sabrina", il famoso film con Audrey Hepburn come coprotagonista.

Al suo funerale, nel 1957, un modellino di *Santana* faceva bella mostra di se sul pulpito. Quando si dice una passione…

CONTATTA I QUADRANTI

QUADRANTE LOMBARDO

Presidente: Giancarlo Tunesi
tel. +39 335 6845238
Email: lombardoq@allievicvc.it
Sito: www.delegazione-lombarda.net

QUADRANTE VENETIAVELA

Presidente: Luca Stivani
tel. +39 349 3157678
Email: venetiavela@allievicvc.it
Sito: www.venetiavela.com

QUADRANTE DANNUNZIANO

Presidente: Sergio Lopez
tel. +39 349 8433540
Email: dannunzianoq@allievicvc.it

QUADRANTE CAPITOLINO

Presidente: Roberto Ferrara
tel. +39 338 7598992
Email: capitolinoq@allievicvc.it
Sito: www.quadrantecapitolino.it

QUADRANTE TOSCANA

Presidente: Saverio Vella
tel. +39 335 280725
Email: info@quadrantetoscana.it

Sostieni l'AIVA-CVC! Iscriviti per il 2020 nello Shop on-line

https://www.allievicvc.it/it/shop/0-0/index.html