

dentro e fuori da

**PORTO
PALMA**



**Inizia la stagione
Le sette sorelle del Tirreno
Diario di una Costa Brava
(molto) vissuta
Dongo riapre!
Il tredicesimo fuso**

Allegata a questo numero la monografia
“Caprera prima di Caprera”

Notiziario della Associazione Istruttori Volontari ed Allievi Centro Velico Caprera Anno L n. 1 – marzo 2026



SEGNA LA DATA!

**L'Assemblea dei Soci e le Elezioni triennali per il rinnovo delle cariche dell'Associazione si terranno il 27 giugno 2026.
Vai su allievicvc.it per tutti i dettagli.**



**Sono aperte le iscrizioni per la navigazione estiva,
quest'anno in Sud Dalmazia e Montenegro.
Quattro turni settimanali dall'1 al 22 agosto 2026.
Tutti i dettagli qui: [home | Dalmazia 2026](#)**

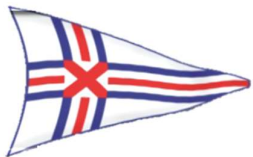




- 4 Inizia la stagione
Giancarlo Tunesi
- 5 Le sette sorelle del Tirreno
Marco Silleni
- 11 Diario di una Costa Brava (molto) vissuta
Autori vari
- 25 Dongo riapre!
- 26 Il tredicesimo fuso



In copertina: uno scatto dalla navigazione di Capodanno 2026 in Costa Brava.



“Dentro e fuori da Porto Palma”

Pubblicazione trimestrale edita da
Associazione Istruttori Volontari ed Allievi Centro Velico Caprera

Via Pantano, 8 - 20122 Milano

Segreteria: tel. 02 804909
lunedì – venerdì
ore 14:00 - 18:00

Codice fiscale: 80151510155
Partita IVA: 06871030158

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

Direttore Responsabile:
Luisa Fezzardini

Hanno collaborato a questo numero:
Andrea Luciani
Daniele Usuelli
Giancarlo Tunesi
Giulia Sormani
Ilaria Volpe
Marco Silleni

La collaborazione è aperta a tutti. Nulla è dovuto per articoli, foto e quant'altro venga pubblicato.

Scrivi a: notiziario@allievicvc.it



“Dentro e fuori da Porto Palma” è anche online su:

<https://www.porto-palma.com/>



Giancarlo Tunesi

Inizia la stagione

Cari amici,

La stagione 2026 sta finalmente cominciando e AIVA-CVC è prontissima a dare in ogni modo la possibilità di soddisfare la nostra voglia di navigare e stare insieme .
Il programma 2026 è ben definito e può essere facilmente consultato sul sito associativo.

A brevissimo si svolgerà la prima edizione della [AIVA Offshore Cup](#) che speriamo diventi un evento fisso e partecipato nei prossimi anni a venire.

Sul fronte istituzionale stiamo modificando l'assetto e l'organizzazione delle Strutture Periferiche, i Quadranti, che pur mantenendo la loro identità territoriale e una gestione condotta da un responsabile della struttura, verranno dal punto di vista istituzionale assorbiti da AIVA Nazionale, per assicurare a tutti una adeguata tutela attraverso la Personalità Giuridica della Associazione e per alleggerire il lavoro più specificatamente amministrativo.

Mancano pochi mesi alla fine di questo mandato e mi sento di anticipare che questo Consiglio ha fatto un ottimo lavoro e sta raggiungendo tutti gli obiettivi che si era posto e aveva dichiarato all'inizio.

Colgo l'occasione per augurare a tutti una Buonissima Pasqua.
Ci vediamo in mare.

GT

“Cambiano cielo, non animo, coloro che corrono al di là del mare.” (Omero)





Marco Silleni

Le sette sorelle del Tirreno

Marco, un affezionato frequentatore delle navigazioni AIVA-CVC, ci parla di quella alle Eolie dello scorso novembre 2025



Una bella navigazione alle Eolie nei giorni più corti dell'anno è possibile? Sì! E anche con diverse scoperte naturalistico-meteorologiche!

Per cominciare, siamo ben in 27 su tre barche Jeanneau, un Sun Odissey 519 (nome: *Montecarlo*) e due altri 449 (*Nantes* e *Nizza*). Il capoflottiglia e capobarca della prima è Peppe Salottolo, gli altri sono Giampaolo Boi e Giovanni Venturi. Peppe poi ci presenterà Cristian, che già conoscevamo come valente marinaio, come capobarca AIVA in formazione. Supererà la prova?...





Durante il pomeriggio di sabato 22 novembre sotto un cielo coperto, ma senza pioggia, arriviamo alla spicciolata alla marina di Capo d'Orlando, molti via Catania; spesa nel supermercato locale e cena a bordo.

La domenica ci saluta con un inizio adeguato alla stagione: sotto un gagliardo ponente forza 7, con mare da molto mosso ad agitato, trasferimento in poppa/lasco a Milazzo: gestito con solo fiocco e a tratti un po' di motore; prendiamo molti groppi con pioggia anche violenta e persino una grandinata, che fino a pochi anni fa, sarebbe stata considerata fuori stagione per novembre.

Approdiamo prima del tramonto alla marina Poseidon di Milazzo. Per la sera, molti locali sono chiusi, sia per la stagione che semplicemente per la domenica; noi di *Montecarlo* troviamo però posto a "La Casalinga" che si rivela un'ottima scelta. Al rientro, festeggiamo il compleanno di Massimo sulla barca di Giovanni.

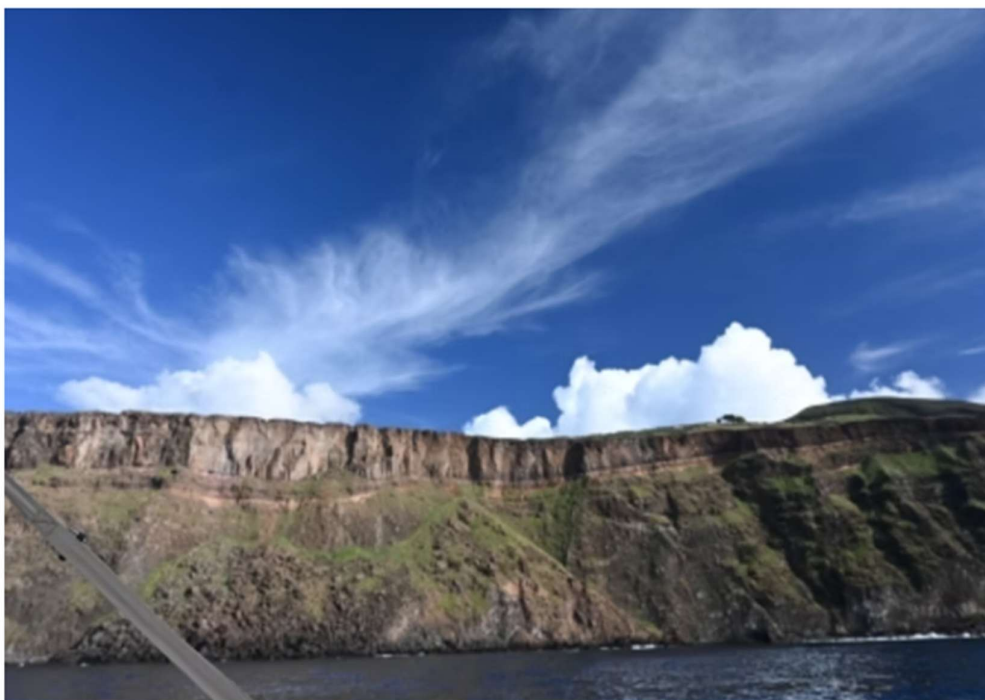
Il lunedì è sereno, con vento da SW-W sui 6/7 nodi e ovvio mare lungo al traverso, appena passato Capo Milazzo. Su *Montecarlo* abbiamo problemi con la randa avvolgibile che non esce se non dopo lunghi tentativi: bella l'idea per poter ridurre la randa senza prendere terzaroli, complicata l'attuazione. Dirigiamo verso il porto di levante a Vulcano, poi passiamo lo stretto tra Vulcano e Lipari con bella vista sui faraglioni.



Dopo un pranzo alla fonda davanti alla spiaggia delle Pomici, ci trasferiamo a S. Marina a Salina, dove purtroppo non ci lasciano ormeggiare nel porto, ma dobbiamo trasferirci al marina.

Partenza di buon mattino il giorno successivo, verso Filicudi, con vento da W-NW a 15 nodi, passando a N di Salina e quindi davanti alla mezza caldera di Pollara, in una simil-regata amichevole di bolina larga che vede *Nantes* leggermente in testa. Arrivati a Filicudi, decidiamo di rientrare verso Vulcano. Il vento cala e finiamo a motore. Begli arcobaleni e qualche accenno di arcobaleno doppio. Diamo fondo nel porto di levante, dove sia *Nantes* che *Nizza* calano le ancore su una catenaria che richiede un bagno di Cristian per liberarle (brrr!!!), compensato però da una bottiglia di vino.

Da Vulcano ci spostiamo poi a Pignataro (Lipari), anche per risolvere i problemi della borosa di *Nizza*. Lì un taxi il cui conducente non vuole essere pagato all'andata, ma solo più tardi al ritorno. Ci porta al paese, dove facciamo una bella passeggiata fino a Marina Corta. Anche qui purtroppo quasi tutti i locali sono chiusi, non troviamo granite ma una sola gelateria che ci manda a comprare le brioche nella panetteria accanto, per poi riempircele con i "7 veli"; ne ricordo quattro gusti in particolare: cioccolato, torroncino, nocciola e un ottimo pistacchio.



Lipari

Mercoledì giornata di vento scarso, con molto motore: ripartiamo da Lipari verso Panarea, puntando sulle Formiche, scoglietti affioranti e non segnalati che fanno parte della caldera esplosa in tempi pre-storici e da cui origina il festone di isolotti che fronteggiano Panarea: a S Lisca Nera, poi da E a W Lisca Bianca, Bottaro, Dattilo e più distanziato a N, Basiluzzo.



Scoglio di Spinazzola

Proseguiamo poi verso Stromboli, dove arriviamo verso mezzogiorno e in senso orario ammiriamo Ginostra, lo scoglio di Strombolicchio col faro, la Sciara del Fuoco e il paese. La posizione però è infelice per ormeggiare e torniamo a Panarea, dove passiamo la notte alla fonda con qualche rovescio di pioggia.

Il giorno dopo partenza scaglionata tra le 8 e le 9 verso Lipari: *Nizza* infatti deve fare scalo per acquisti in farmacia. Vento minimo a 2 nodi e quindi motore. Passiamo subito davanti a Cala Junco (Panarea), dove i barconi portano i turisti e una volta arrivavano in spiaggia; ora c'è un festone di gavitelli a bloccare l'accesso. Ammiriamo per la seconda volta un arcobaleno doppio, il cui arco principale sembra scendere sulla spiaggia vicino a noi – però non riusciamo a scorgere la pentola con le monete d'oro!



verso Stromboli



Di nuovo nello stretto tra Lipari e Vulcano, con i faraglioni a portata di mano; più avanti la visibilità ottima ci consente di vedere tutte e sette le isole principali, da Alicudi la più a W a Stromboli a E. Costeggiamo il lato W di Vulcano e diamo fondo a Cannitello dove un pranzo con pasta patate e provola premia i cinque audaci che fanno il bagno.



La giornata si conclude con la traversata verso Tindari in Sicilia, dove diamo fondo su un banco di sabbia con un gradino che in pochi metri scende da 3 a 11 m di profondità.



Su *Montecarlo* ci preparavamo a una bella carbonara, anche per finire le uova che avevamo a bordo, quando dopo uno strano rumore finisce la bombola del gas che avevamo appena sostituito all'inizio della navigazione! Decisamente non era piena alla partenza. *Nantes* ha però una bombola piena: optiamo quindi per un abbordo su di loro, ormeggiati subito davanti a noi, senza salpare l'ancora ma solo dando un po' di motore e anzi filando un po' di catena, mentre loro arretravano. Cena slittata alle 22.30!

Ultimo giorno di navigazione: in assenza di vento muoviamo lungo la costa N della Sicilia verso Capo d'Orlando, dove arriviamo per pranzo, dopo qualche tentativo di dare vela e varie foto ricordo. Ne approfittiamo per organizzare un party delle tre barche con insalata di riso, pasta al pesto e penne all'arrabbiata, anzi arrabbiatissima. Segue un aperitivo serale di tutti gli equipaggi a bordo di *Nizza*, più divertente della più formale cena al ristorante!



In conclusione, una settimana molto buona dal punto di vista meteo: il cattivo tempo della domenica iniziale ci ha fatto apprezzare i giorni di tempo alterno, con tanti arcobaleni e qualche fulmine, ma anche diversi bagni in mare a fine novembre! L'itinerario tra le isole ci ha dato la possibilità di vederle da tanti lati e di ammirare la loro bellezza e l'ospitalità degli eoliani. E Cristian, il capobarca AIVA in formazione? Promosso a pieni voti!

 Ilaria Volpe, Daniele Usuelli, Giulia Sormani ·

Diario di una Costa Brava (molto) vissuta

Aggiornamento: 2 minuti fa

Resoconto a più mani della navigazione di Capodanno AIVA-CVC.



Intro

C'è un certo piacere nel dire ad un charter "Veniamo da una scuola di vela seria, noi la barca ve la riportiamo su per 30 miglia col motore rotto senza problemi". Un piacere ancora maggiore nel passare a minacce neanche tanto lievi: "se non ci aiutate ad entrare in porto, noi ve la sappiamo ormeggiare pure. Certo, se volete che non vi sfasciamo la barca nel farlo, nonostante il motore che ci avete dato, muovetevi a organizzare il supporto tecnico". Ma il massimo del piacere arriva ad essere rimorchiati, il 2 Gennaio, dal salvataggio marittimo spagnolo.

Ma andiamo con ordine. Questa è la storia di Freedom, Tempus II, Full Moon e Vita – anche noti come I Veterani; Gli Scialloni; Le Ragazze; e i Manzi di Mare (autoproclamati, nota bene). La flottiglia della Navigazione di Capodanno AIVA in Costa Brava, con partenza ed arrivo da Barcellona. Quattro barche, quattro modi di navigare e una collezione di spray-hoods mezzi rotti che hanno garantito docce gelate democratiche per tutti.



Gli equipaggi

(il racconto di Ilaria)

Mi presento, sono Ilaria. Adoro il mare, e soffro il mal di mare, quindi nella vita mi sono appassionata di immersioni subacquee. La scorsa primavera un amico mi parla di Caprera. Non ho mai fatto vela, ma mi dico 'perché no'. Faccio il C1, conosco un milione di nuovi amici fantastici, mi si apre un mondo entusiasmante. Tornata in Belgio, mi iscrivo a un club nautico, vinco una regata un po' a caso con un boma rotto, e torno a fare il C2. Trovo Maurizio come istruttore. Maurizio mi dice che mi raccomanderebbe come equipaggio per lunghe traversate, data la mia frizzante simpatia, ma che devo ancora sistemare le basi tecniche. Gli do ragione, e mi iscrivo alla prima navigazione AIVA in cui lui è capobarca - della serie "mo' sono un problema tuo, insegnami oh Maestro"!



Questo legame col saggio mentore Maurizio inizia malissimo, quando il primo giorno mi sposta di equipaggio, per mollarmi tipo patata bollente a Domenico (dice lui: per riequilibrare un equipaggio di 7 e uno di 4. Makes sense). Il saggio Maestro aveva infatti ragione – e Domenico si dimostra un capobarca fantastico, cuoco sopraffino, zen in bolina come al lasco, e capofamiglia del team degli – autoproclamati - Manzi di Mare. Il team che mette insieme cinque personaggi dai 21 ai ... un po' di più. La barca delle feste, con Piero l'astrofisico speleologo che ci spiega la fisica della vela, Niccolò il giovane che prende il controllo del timone di nascosto senza che io me ne accorga, e Paolo arrampicatore più gagliardo di noi tutti messi assieme. E io, Queen Manza (sempre autoproclamata!).

È del team Manzi di Mare l'idea di rinominare gli equipaggi... ma Giulia – altra neofita delle navigazioni AIVA – è la migliore a descriverne le anime. A lei la penna:

I protagonisti

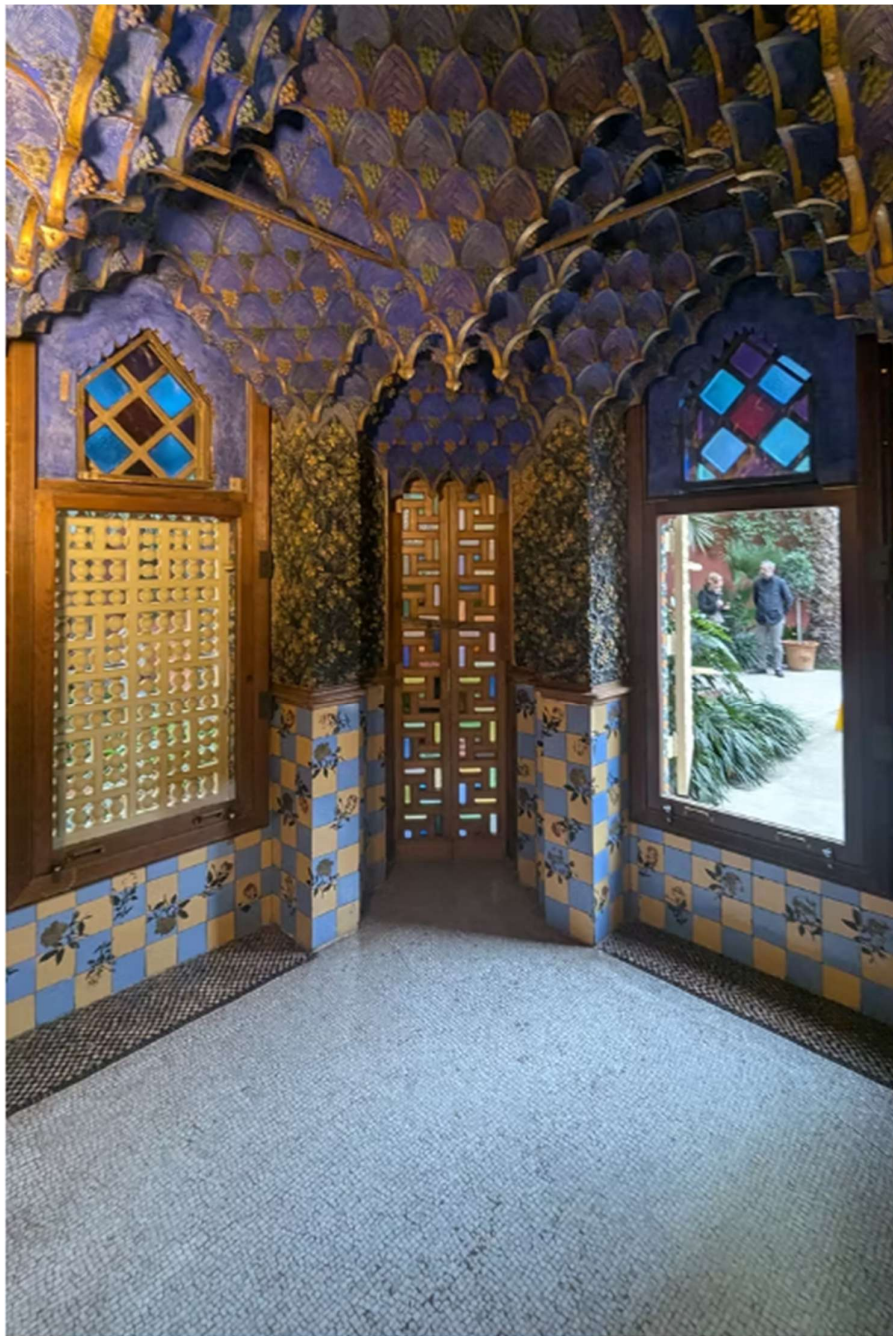
(il racconto di Giulia)

I Manzi di Mare – Sono come la pizza con l'ananas e il salame piccante, nel 99,9% dei casi gli ingredienti non c'entrano nulla l'uno con l'altro, poi a volte per uno strano scherzo del destino questi si amalgamano e quel che viene fuori non sappiamo come ma ci piace, e molto. Questo è uno di quei casi.

I Veterani (Villa Arzilla) – Quelli che quando li guardi pensi "lo da grande vorrei essere così", poi ti accorgi che grande lo sei già ma ti mancano circa 10.000 spedizioni in Kenya, qualche traversata transoceanica e i weekendini sul Kilimangiaro per acquisire quella coolness inconsapevole di chi vive la vita come una grande avventura.

Le Ragazze – Prendi tutta la gente più cool dei licei italiani dei primi anni 2000, mettila sulla stessa barca e avrai l'equipaggio delle Ragazze. Bellezza, humor, cultura, navigazione impeccabile: dovrebbero starti sulle scatole e invece no, sono pure simpatici, ti accolgono nell'Olimpo e ti offrono vino bianco e flan di zucca (BIO, of course). Vederle scendere a farfalla con quel vento in poppa e l'onda formata è stata pura scuola nautica. Un plauso alle skipper Marta e Teresa, e a Lauletta ai fornelli per aver gestito la barca quando contava davvero.

Gli Scialloni – Tat-oni, tener-oni, ... Hanno la barca più lenta ma che gli frega, partono quattro ore dopo, ché la spesa di Capodanno va fatta bene e di comune accordo; soffrono il mal di mare ma guai a toglierli il caffettino a metà mattina tutti insieme; 22 nodi di vento e loro fanno i turni per il pisolino. Insomma, sono un team. Sarà un caso che alle 4:00 del 1° gennaio tutti gli equipaggi fossero nella loro - minuscola - dinette? Non lo crediamo.



Barcellona, Casa Comalat di Gaudi

Conosciuti gli equipaggi, vi raccontiamo la navigazione. **Daniele** - neofita come Capobarca - ci racconta un po' di sé, prima di guidarvi nel Diario di Bordo della sua barca:



Castell de Sant Joan, sopra Blanes



Dalle retroguardie

Debutto ufficiale per me come Capo Barca AIVA. Ho iniziato a navigare seriamente nel 2022 a Caprera, dove ho conosciuto Maurizio (mio istruttore C3 e C4 e qui Capo Flottiglia). In mare ho ritrovato Marta e Teresa, già compagne a Minorca e qui al comando delle "Ragazze", e Domenico, che avevo conosciuto come CB dei J24 alla base cabinati AIVA del Quadrante Lombardo. Domenico, da ottimo AT, si è confermato un perfetto Capo Party Boat: tra vermouth locale e Cava, la sua barca è stata il centro sociale della flottiglia.

La chiamata di GT (*Giancarlo Tunesi, Presidente AIVA-CVC, n.d.r.*) è arrivata due settimane prima della partenza: "Dani, fai il capo barca?". L'anno scorso avevo detto di no, non mi sentivo pronto. Stavolta, dopo aver macinato miglia appena possibile, ho accettato. Alla mia domanda su cosa dovessi fare di preciso, la sua risposta è stata semplice ma giusta: "Daniele, devi riportare a casa la barca e l'equipaggio!". Missione compiuta, rigorosamente in coda alla flotta mantenendo alto lo spirito degli Scialloni fino all'ultimo miglio.

Il diario di Tempus Dos - Navigazione & Routage

di Daniele, con una mano dal suo amico Al che ormai conosce la vela meglio dei C5

Il vero collante della flottiglia è stato il Canale 74. Per gli aficionados del classico 72, spieghiamo subito l'arcano: appena fuori Barcellona il 72 era disturbatissimo, così abbiamo virato subito sul 74 per comunicare in pace. Peccato per le ragazze su Full Moon, partite in solitaria da Blanes: fedelissime al 72 del Gianca, hanno capito che eravamo sul 74 solo dopo tre giorni, una volta arrivate a Palamós!

Maurizio, da bravo capo flottiglia, ci teneva al guinzaglio chiedendo punti nave regolari e aggiornamenti meteo. La Costa Brava, però, sa come isolarti: intorno ai 42° 00' N, sotto le scogliere a picco all'altezza di Palafrugell, la radio saltava spesso. In quei momenti è stato Domenico a fare da ponte radio tra i Veterani e noi Scialloni, garantendo il contatto costante tra gli AIVAiani.

In pozzetto, su TEMPUS DOS, Caterina è stata un supporto prezioso: alla sua prima settimana in barca (dopo il D2 a ottobre), ha mostrato una grinta invidiabile e un aiuto costante nelle manovre. Fondamentale il suo contributo logistico: tra spagnolo e catalano, gestiva porti, posti barca e prenotazioni ai ristoranti. Insieme a lei Giulia Sor., sempre pronta e costante al fiocco, che nonostante la poca esperienza velica ha retto bene il mare mosso di questi giorni; mentre Giulia Spo., da accanita derivista dei laghi svizzeri e già autrice per Porto Palma, si è rivelata una randista impeccabile e una preziosa marinara anche grazie al suo C3. Per concludere con Mattia, instancabile secondo, uscito anche lui fresco fresco dal C3.

Diario di bordo: le note di rotta

* 27 - 28 Dic: Partenza da Barcellona verso Nord, puntando la prua su Arenys de Mar e poi risalita verso Palamós. Due giornate di bolina serrata con vento e mare che hanno testato i nostri assetti fin da subito per guadagnare miglia.

* 29 Dic: Rotta su L'Estartit. Una giornata di calma piatta e bonaccia totale, primo segnale del giro del vento. Abbiamo proceduto a motore, concedendoci una sosta rigenerante alle Isole Medes per un bagno epico nell'acqua gelata. Verso il tramonto il vento ha finalmente rinforzato, permettendoci di dirigerci a vela verso il porto, dove ci aspettava un meraviglioso primo aperitivo insieme a tutti gli equipaggi radunati su VITA.

* 31 Dic: La giornata della Tramontana. Da L'Estartit iniziamo a puntare verso Sud: 25/30 nodi fissi e mare formato. Una lunghissima cavalcata al gran lasco con onde al giardinetto, una sfida tecnica costante. Su TEMPUS DOS è nata una stella: Mattia. Apprendimento fulmineo e 9 ore filate al timone, mentre ci dividevamo un panino al volo preparato saggiamente al mattino dalla nostra Cate "tuttofare". Lui timonava e io controllavo costantemente meteo, fondale, morale dell'equipaggio e livello del liquido refrigerante. È stato il momento della verità: mentre io e Mattia restavamo sotto costa per proteggerci dal mare più duro, le ragazze a bordo pagavano il loro tributo a Nettuno, pasturando i pesci con una certa regolarità oltre le falchette. Nota di merito all'equipaggio de "Le Ragazze" (con a bordo degli ottimi Ragazzi velisti) che è riuscito a tenere un'andatura a farfalla invidiabile, scendendo dritti per dritti su Palamós e arrivando con varie ore di vantaggio rispetto a noi Scialloni. Arrivati stanchi ma carichi, ci siamo tuffati nei preparativi per il Capodanno: grande serata su VITA, la vera party boat della vacanza. Ricordi vaghi ma piacevolissimi, come il meraviglioso tzatziki portato dai Veterani (non ho mai capito se fosse stato preparato da Antonis o dalla Zia Nicoletta).



* 1 Gen: Sveglia presto nonostante i bagordi. Il vento gira a Sud: un'altra lunga e faticosa bolina per raggiungere Blanes. Arrivati per ultimi al molo, abbiamo trovato la flotta pronta a lanciarci le cime e "Le Ragazze" pronte a prepararci un pasto caldo "svuota-cambusa" a base di ottimi avanzi di Capodanno sulla loro lussuosa FULL MOON.

* 2 Gen: Ultima tratta verso Barcellona. Usciti da Blanes, dopo aver salutato l'equipaggio de "Le Ragazze", lasciamo il motore acceso e issiamo randa verso il Porto Olimpico. Clima rilassato e non si risparmiamo le battute sul Canale 74. I Manzi, per fare onore al loro soprannome, si accostano in navigazione vela + motore a noi Scialloni (in grave e colpevole mancanza di birrette in vista del brindisi sul molo) e ci passano un sacchetto pieno di "rifornimenti", salvo poi pentirsene amaramente poco dopo.

Il finale a sorpresa

Avvicinandoci a casa, il vento aumenta per un'ultima veleggiata di bolina, perfetta per far timonare i meno esperti anche a occhi chiusi. Stranamente, noi Scialloni arriviamo al porto secondi, qualche ora dietro i Veterani. Ma dove sono i Manzi? Li chiamo al VHF e dicono di aver problemi a riaccendere il motore.

Maurizio, che ovviamente sapeva già tutto, prepara subito i piani A, B e C. Nonostante il motore ad accensione elettronica non ne volesse sapere — anche dopo aver chiesto a ChatGPT e aver provato a farlo ripartire con una forchetta e un coltello, ma senza successo — i nervi di Domenico e del suo equipaggio sono rimasti saldi navigando a vela finché il vento ha tenuto e li ha portati a poche miglia dal porto di Barcellona.

Tutto si è risolto per il meglio grazie anche all'intervento della Guardia Costiera, che ha ormeggiato VITA alla banchina del benzinaio tra l'euforia generale degli AIVAiani, accorsi con popcorn e noccioline per gustarsi lo spettacolo in prima fila. A conferma che anche un'avaria ben gestita può diventare un momento istruttivo e non angosciante, se affrontato con cautela e lucidità come ci hanno dimostrato i Manzi di Domenico. Questa veleggiata di Capodanno conferma che con l'equipaggio giusto anche la Tramontana è un divertimento.



Iniziare l'anno col botto

l'incontro con il Salvamento Maritimo – di Ilaria

Qui di nuovo Ilaria, riprendo la penna virtuale per raccontarvi del nostro inizio anno col botto...e senza motore!

È il 2 gennaio, inizia un po' di saudade da fine navigazione. Tutte le altre barche hanno avuto avarie, la nostra no, ci diciamo che abbiamo avuto fortuna. Il mood a bordo è di grande affinità, ci sembra strano che presto ci separeremo. È l'ora di pranzo, in un momento di hybris facciamo un accostamento per passare a Tempus II un paio di birre e cetrioli "che tanto abbiamo troppi viveri, non ci serviranno mica!" (primo e unico errore della giornata). A bordo ci lanciamo in un corso improvvisato di salsa.

A un certo punto, il motore non funziona più. Semplicemente, non si riaccende.

Domenico non perde la calma. Cerca soluzioni. Paolo lo aiuta. Chiamano esperti. Condividono idee. Cercano online. Provano tecniche. Pietro aggiunge idee – e nel mentre decide che prima della prossima navigazione vuole smontare e rimontare un motore, just in case. Mentre gli adulti fanno gli adulti, noi ragazzi facciamo i ragazzi: portiamo avanti la barca, ottimizziamo la rotta con il vento a disposizione, ridiamo e scherziamo e manteniamo il morale alto, altissimo.

Un momento da apice di ilarità: quando vediamo sottocoperta Paolo attrezzarsi con due estintori di bordo, uno sotto ogni braccio, prima dell'ennesima prova di soluzione. Oh cavoli speriamo la barca non vada a fuoco! È tutto molto eccitante e divertente. Io prendo una pausa dal mio ruolo di giullare di bordo/mood manager e timoniera, per ricordarmi che su terraferma di lavoro faccio negoziazioni internazionali.

Mi attacco al telefono con il Charter, con il Porto, con chiunque possa chiamare qualcun altro e portare il Charter a darci la giusta attenzione e dunque alla risoluzione del problema. Dopo una dura negoziazione e velate minacce espresse con limitata diplomazia, ci accordiamo sul fatto che noi porteremo la barca fino a Barcellona – dato che di base siamo dei velisti fighi – e che dal porto si attiveranno per aiutarci ad entrare.

Noi eravamo pronti alla presa del gavitello del Porto Olimpico di Barcellona come fosse Porto Palma, ma le regole non permettevano ahimè l'ingresso in porto senza motore. Continuiamo quindi a navigare. Solo col vento. Con ore in cui si stava fermi. Mettendo a segno le vele, ma davvero. Facendo una rotta da ubriaco, quando il vento continuava a cambiare. Intanto gli altri equipaggi arrivano in porto.

Continuano a scriverci: abbiamo imparato tutti a scuola che le guerre si perdono per il fronte interno; le navigazioni senza motore soli in mezzo al mare si vincono a colpi di messaggi whatsapp con gli altri equipaggi, e la sensazione che non siamo davvero da soli. Siamo una flottiglia, siamo AIVA, siamo caprerini, e siamo in una situazione che troviamo eccitante più che preoccupante. Kudos a Domenico, che rimane zen e ci dà strumenti di nautica ulteriori per mantenere questa sensazione. E kudos a noi, che ci inventiamo mille-ed-uno modi per intrattenerci, ridere e aiutarci a vicenda.

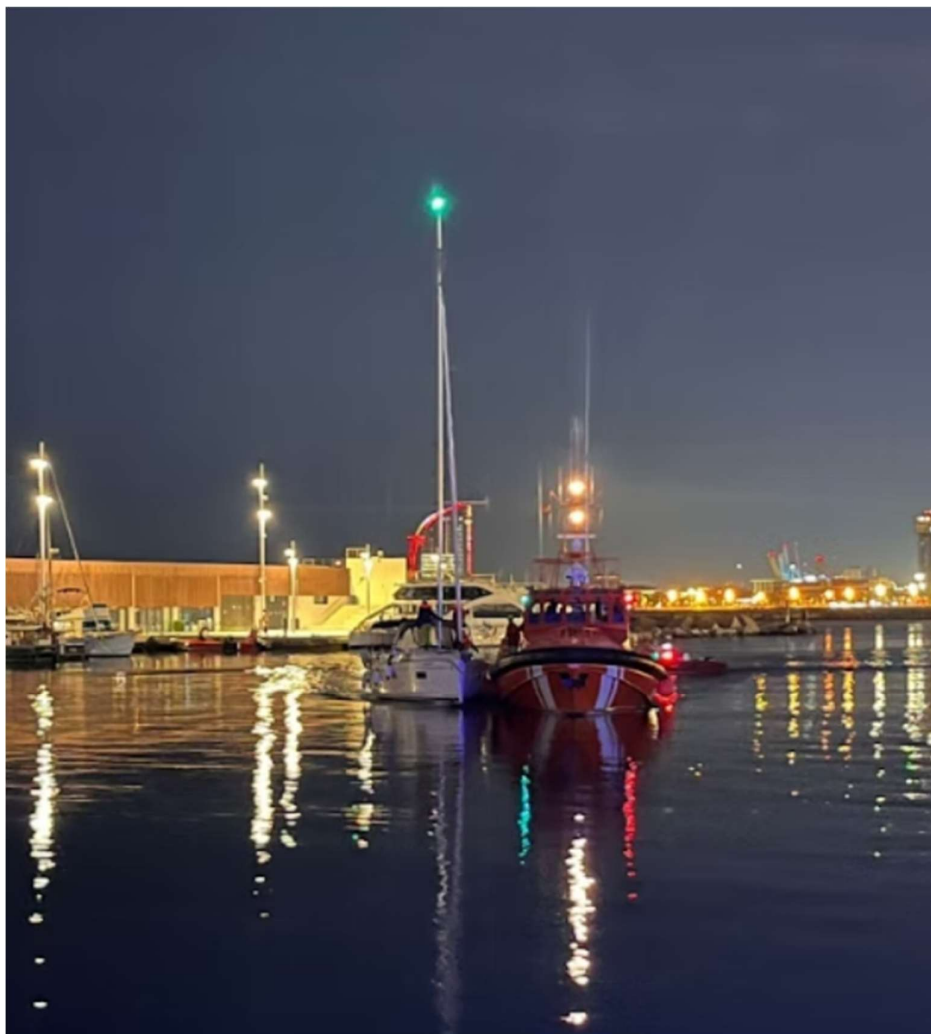
Intanto si fa sera. Navighiamo coi gabbiani che ci volano intorno. Vediamo un tramonto pazzesco su Barcellona, dal mare.



Speriamo che i cargo in lontananza vedano le nostre luci e non ci spiaccichino. Parte la navigazione notturna. Alla faccia del C2! Si sta facendo tardi, i venti non reggono, e i team tecnici del Porto devono staccare (“Dovete arrivare entro le 22” “Ah bene allora accendiamo il motore, ah no è ROTTO”). Non ci sono alternative, dovremo chiamare il salvataggio in mare – il Salvamento Maritimo. Per me che sono una appassionata di pompieri e di protezione civile, è un sogno ad occhi aperti.

Si è fatta mezzanotte, siamo all'altezza del Porto, e chiamiamo il Salvamento Maritimo. Arriva la Salvamar Mintaka, un bestione di barca rapida finanziato anche grazie ai fondi europei. Noi ci sentiamo pronti alla prestazione, per la prima volta dopo ore siamo seri, e facilitiamo l'abbordaggio e il rimorchio: certo non vogliamo sembrare scappati di casa adesso, dopo 12 ore di navigazione solo a vento.

Il Salvamento Maritimo ci rimorchia nel Porto Olimpico di Barcellona, dove troviamo ad aspettarci tutti gli altri equipaggi della flotta. Entriamo in porto all'urlo di "Ciao manzoni!" per far sapere agli altri che stiamo bene, e insieme ai 'pompieri del mare' del Salvamento Maritimo, e agli altri equipaggi AIVA, ormeggiamo. Finalmente ci rilassiamo, dopo una giornata eccitante e faticosa.



Il Salvamento Maritimo ci rimorchia nel Porto Olimpico di Barcellona, dove troviamo ad aspettarci tutti gli altri equipaggi della flotta. Entriamo in porto all'urlo di "Ciao manzoni!" per far sapere agli altri che stiamo bene, e insieme ai 'pompieri del mare' del Salvamento Maritimo, e agli altri equipaggi AIVA, ormeggiamo. Finalmente ci rilassiamo, dopo una giornata eccitante e faticosa.

Epilogo: dopo 15 ore di navigazione, e pieni di adrenalina, due terzi dell'equipaggio decidono che la giornata non è finita: è l'una di notte, siamo a Barcellona, abbiamo una storia ganzzissima da raccontare, ed andiamo a ballare nel peggiore bar di Barcellona. Un finale all'altezza della navigazione!



Maurizio, Domenico e Daniele



Davide, Giulia S., Mattia, Giulia S., Caterina



Dongo riapre!

La base nautica del Quadrante Lombardo AIVA-CVC spalanca i battenti ad aprile.



Lo aspettavamo in tanti e ci siamo arrivati: dopo la pausa invernale **la base di Dongo riapre il 25 aprile 2026. Pronti per la Brevia e il Tivan, in deriva e cabinato?**



ATTENZIONE! Trovate le nuove pagine del Quadrante Lombardo nel sito AIVA-CVC, questo è IL NUOVO INDIRIZZO per informazioni e prenotazioni:
<https://www.allievicvc.it/quadranti/quadrante-lombardo>

Il tredicesimo fuso

Cos'è la linea internazionale del cambio di data e come funziona.



Nel XIX secolo ogni città adottava un proprio orario solare locale che, con lo sviluppo di sistemi di trasporto sempre più veloci ed efficienti, iniziava a creare problemi pratici notevoli: si pensi alle stazioni ferroviarie ed agli orari di partenza ed arrivo dei treni che non erano uniformi.

Per questo dal 1° novembre 1884 entrarono in vigore i fusi orari, allo scopo di semplificare e rendere universale la determinazione dell'orario in ogni parte del globo.



Si divide così il pianeta in 24 fasce orarie, ampie ognuna 15°, centrate sui meridiani con longitudine multipla di 15°, partendo da quello di Greenwich ed aumentando l'orario di 1 ora ogni fuso orario verso Est e sottraendo via via 1 ora verso Ovest.

Il fuso orario UTC (Tempo Coordinato Universale) ha quindi come meridiano centrale quello di Greenwich, ed il fuso orario va dai 7° 50' ovest ai 7° 50' est.

Nella pratica i fusi orari non seguono al millimetro i meridiani, ma ogni Paese ha deciso di adottare un orario basato molte volte sul fuso di appartenenza della maggior parte del suo territorio, in altri casi sulla sua area geopolitica. Si pensi ad esempio alla Spagna che, pur trovandosi a longitudini simili a quelle del Regno Unito, usa il fuso UTC+1 e non quello UTC. In alcuni casi i Paesi utilizzano più fusi orari vista l'estensione notevole del loro territorio (Canada, Russia, USA, Cina...).

Con l'adozione di questo sistema, compiendo il giro del Mondo, all'entrata in ognuno dei 24 fusi vanno spostate le lancette dell'orologio in avanti o indietro di un'ora, e quando si sarà tornati al punto di partenza si saranno accumulate o mancheranno 24 ore, a seconda della direzione del viaggio.

Questo apparente paradosso è alla base del rocambolesco finale de "Il giro del mondo in 80 giorni" di Jules Verne, il quale - da scrittore che si vantava di dare basi scientifiche ai suoi appassionanti romanzi - non mancò di citare i fusi orari anche in "Ventimila leghe sotto i mari".

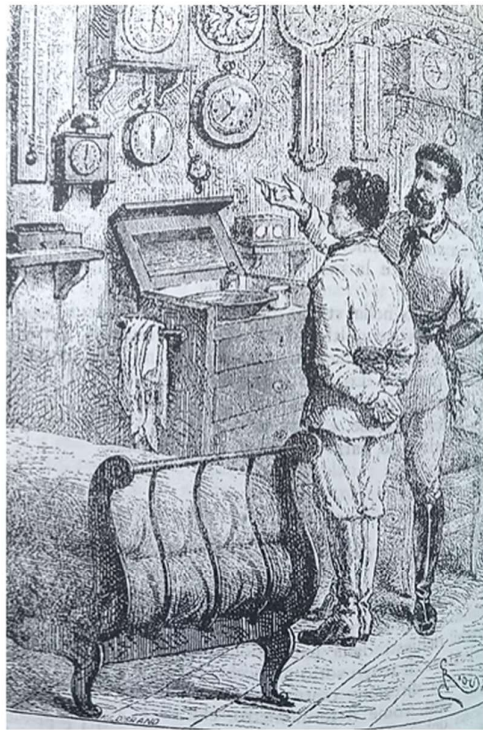
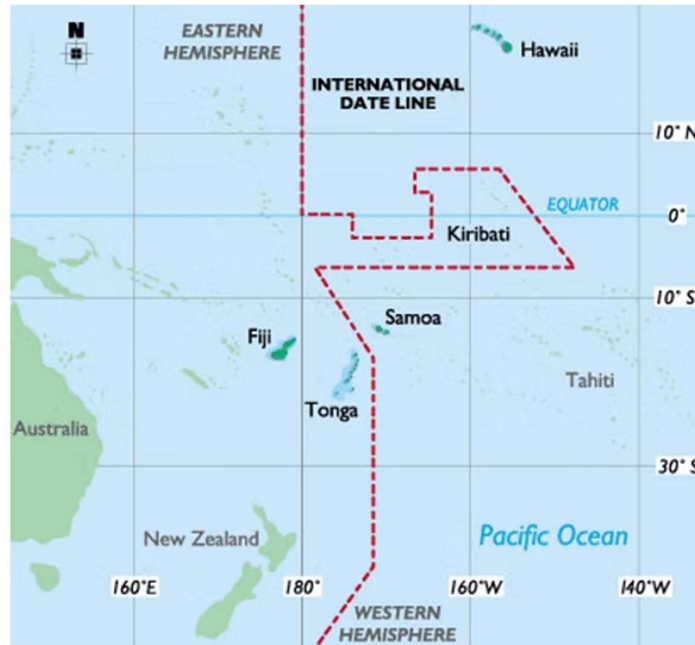


Illustrazione dall'edizione originale di "Ventimila leghe sotto i mari": il capitano Nemo mostra al professor Aronnax gli orologi regolati sui vari fusi orari a bordo del Nautilus.

I primi a rendersi conto di questo fenomeno furono i sopravvissuti dell'equipaggio della spedizione di Ferdinando Magellano: dopo aver circumnavigato il globo da Est verso Ovest, arrivando alle isole di Capoverde resero conto che non era il 9 luglio 1522, bensì il 10 luglio. È da qui quindi che nel 1884, durante la conferenza internazionale dei meridiani di Washington, venne stata istituita la linea del cambio di data, fissata lungo il 180esimo meridiano, ovvero quello opposto al meridiano di Greenwich.

Ogni nuovo giorno viene contato a partire dalla parte occidentale di questa linea immaginaria, attraverso poi i diversi fusi orari che si sviluppano da Est verso Ovest. Il tredicesimo fuso orario, ovvero quello opposto al primo, conta due giorni diversi: nella parte verso il continente americano è il giorno precedente a quello in cui si trova a Ovest, ovvero verso l'Asia.

La linea chiaramente non è perfettamente dritta e geometrica. Al contrario, segue un andamento che non sempre è lo stesso del meridiano di riferimento. La linea di cambio data passa attraverso il lo stretto di Bering, mentre nel Pacifico centrale è stata spostata nel 1995 in direzione orientale per evitare l'attraversamento delle Isole Kiribati. Alla fine del 2011 sono poi passate ad ovest della linea anche le Isole Samoa e Tokelau, appartenenti alla Nuova Zelanda.



Associazione Astruttori Volontari e Allievi Centro Velico Caprera

AVACVC

