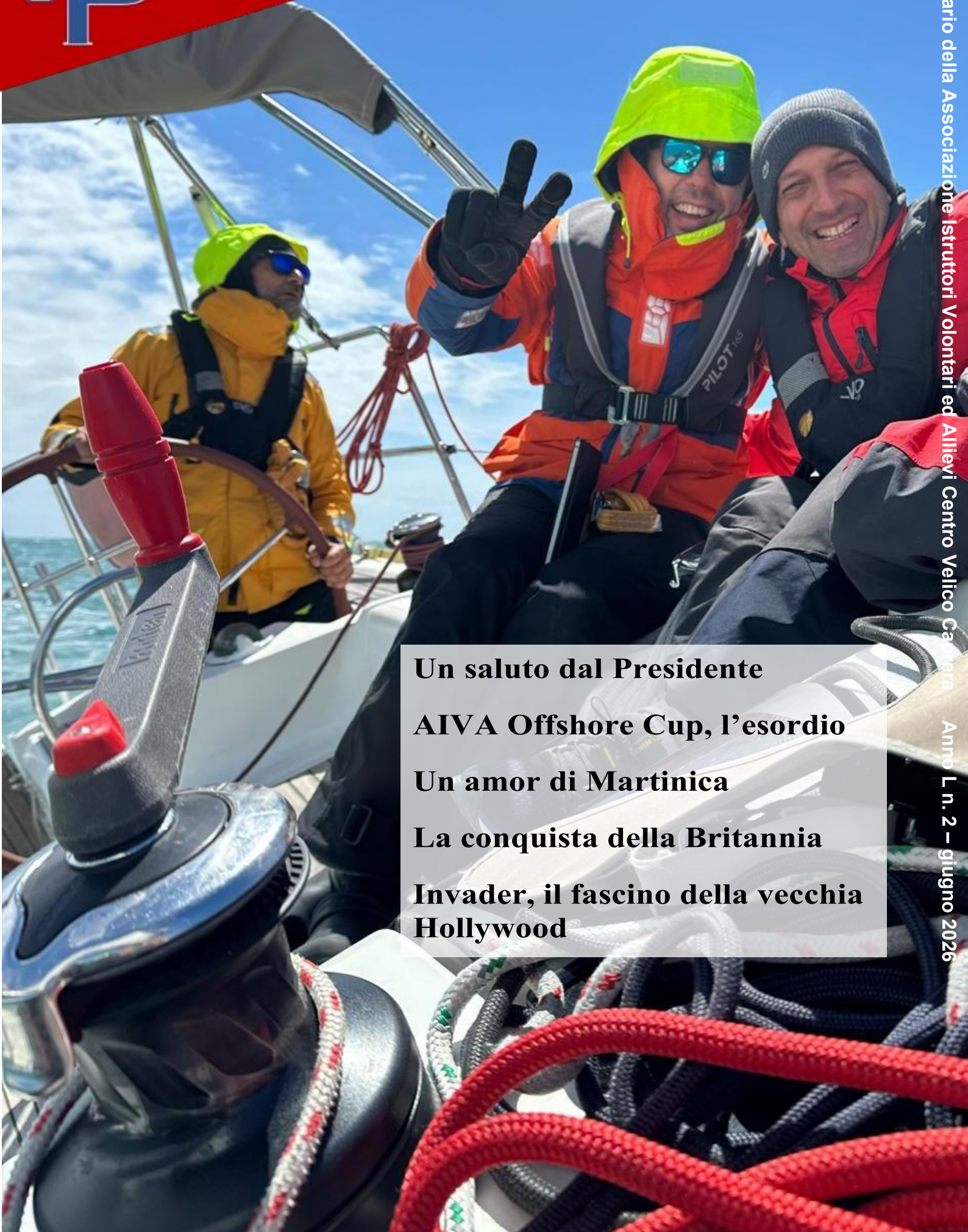


dentro e fuori da

**PORTO
ALMA**



Un saluto dal Presidente

AIVA Offshore Cup, l'esordio

Un amor di Martinica

La conquista della Britannia

**Invader, il fascino della vecchia
Hollywood**

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 Un saluto
Giancarlo Tunesi
- 5 AIVA Offshore Cup, l'esordio
Lorenzo Zanutto e Umberto Defacis
- 11 Un amor di Martinica
Maurizio Margaira
- 15 La conquista della Britannia
- 17 Invader, il fascino della vecchia Hollywood
Luisa Fezzardini



In copertina: uno scatto durante l'attraversamento della Manica, navigazione "Bretagna & Gran Bretagna", giugno 2026.



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:
Giancarlo Tunesi
Lorenzo Zanutto
Luisa Fezzardini
Maurizio Margaira
Umberto Defacis

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

Il materiale non verrà restituito.
Gli articoli firmati non
rispecchiano necessariamente
l'opinione di AIVA CVC.

Scrivete a: notiziario@allievicvc.it



"Dentro e fuori da Porto
Palma" è anche online su:

[https://www.porto-
palma.com/](https://www.porto-palma.com/)



Giancarlo Tunesi

Un saluto



Cari amici,

In questi giorni si svolgerà l'Assemblea con il rinnovo delle cariche sociali della nostra associazione e quindi è d'obbligo un saluto e un consuntivo personale su questi tre lunghi e intensi anni.

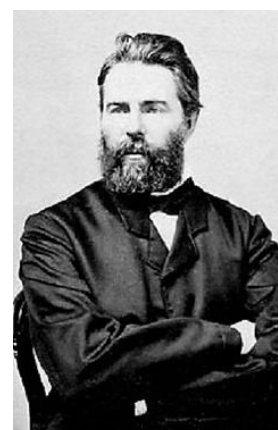
Io sono davvero orgoglioso del lavoro che questo gruppo ha svolto: deciso consolidamento economico, aumento sensibile del numero di associati, aumento qualitativo e quantitativo delle attività a mare e a terra, ampliamento del numero dei capibarca con nuovi giovani in formazione, acquisizione della personalità giuridica, e per ultimo la transizione ormai indispensabile dei Quadranti con la realizzazione di un nuovo assetto istituzionale.

Personalmente sono stati per me tre anni piuttosto intensi che mi lasciano la convinzione di aver indirizzato la gestione della nostra Associazione in modo moderno e funzionale, come oggi è indispensabile che sia. Grazie a tutti quanti hanno collaborato e lavorato a questo bel triennio.

Buon Vento a tutti voi e anche a noi!

GT

"Se io fossi il vento, non soffierei più su un mondo tanto malvagio e miserabile... Eppure, lo ripeto e lo giuro, c'è qualcosa di glorioso e di benigno nel vento." *Herman Melville*





Lorenzo Zanutto e Umberto Defacis

AIVA Offshore Cup, l'esordio



L'equipaggio al completo: (da sinistra verso destra) Massimo, Francesco, Umberto, Ingrid, Gianca, Isabella, Lorenzo, Alberto.

Per la seconda volta in meno di dodici mesi ci siamo ritrovati a scegliere di partire verso qualcosa, per noi, di completamente ignoto. Ci presentiamo, siamo Lorenzo e Umberto, ci siamo conosciuti lo scorso anno a Caprera, o meglio nell'attesa del Caronte che ci avrebbe portato alla nostra prima avventura caprerina.

L'enorme ansia per l'ignoto che stavamo per affrontare ha subito trovato conforto in quella sensazione di "mal comune mezzo gaudio", anche se poi di male non c'è stato proprio nulla, anzi tutto il contrario. Ma non siete qui per leggere delle nostre settimane a Caprera o di come ci siamo conosciuti, quindi veniamo all'AIVA Offshore CUP.



Abbiamo partecipato a questa prima edizione a bordo di "Ribelle" un Sun Odyssey 439, sotto il comando di Gianca e insieme a noi Alberto, Francesco, Ingrid, Isabella e Massimo.

Capitolo 1 - La notturna

Forse il motivo principale che ci ha portato a decidere di partecipare è stata proprio la navigazione notturna; infatti, dopo l'assaggio della notturnina del C3 l'anno scorso, abbiamo pensato che con questa occasione avremmo potuto metterci alla prova e imparare moltissimo.

Carichi di adrenalina ed estremamente motivati dalla voglia di vivere a pieno l'esperienza e di apprendere quanto più possibile abbiamo passato la notte quasi in bianco. Dopo la partenza da San Vincenzo alle 23, la notte sarebbe stata coperta da 4 turni di 2 ore svolti a coppie.



A Lorenzo tocca il turno dalle 2 alle 4 (il turno peggiore che possa capitare), a Umberto invece quello dalle 6 alle 8 (decisamente più fortunato se l'obiettivo è riposarsi). Ma noi non eravamo lì per riposare e per un momento ci balena l'idea di fare l'intera notte svegli, che fortunatamente presto svanisce grazie alla consapevolezza che in barca le energie si devono gestire al meglio.



La voglia di rimanere svegli più a lungo rimane, quindi decidiamo di suddividerci la notte in due grandi turni da mezzanotte alle 4 e quello successivo fino alle 8, così avremmo dormito di meno, ma alternandoci la cabina quindi senza disturbarci a vicenda.

Prima della partenza avevamo preparato, come da buona usanza, un foglio con le indicazioni per la navigazione notturna al fine di passare indenni tra Palmaiola e Cerboli (quest'ultima è prima di segnalamenti notturni). Lorenzo si accorge che i settori di sicurezza erano ben tracciati, ma che la rotta seguita era stata differente, corre sottocoperta a tracciare nuovamente la rotta, nel frattempo santo Navionics svolge egregiamente il suo lavoro.

Alle 4 del mattino avviene il cambio turno, e quando Umberto si sveglia Cerboli è a qualche miglio di distanza alle nostre spalle, iniziava così la navigazione offshore. Non essendo più previsti ostacoli a cui fare attenzione e iniziando a intensificarsi il vento, l'obiettivo diventa l'identificazione della rotta migliore per raggiungere Giglio Porto nel minor tempo possibile.

Alle 7 si sveglia anche Gianca, sale in pozzetto e vede che stavamo tenendo prua precisamente sulla nostra destinazione. Beviamo il primo caffè della giornata accompagnato da una bellissima alba e subito dopo iniziamo a fare calcoli di distanze, vento e velocità, ETA 11.30.



Capitolo 2 - Vento imprevisto e mal di mare

Lentamente dopo le 8 tutto l'equipaggio inizia a svegliarsi, facciamo colazione e nel frattempo il vento inizia a intensificarsi e girare. Ci ritroviamo con vento che proviene esattamente dal Giglio e presto ci rendiamo conto che quella che avevamo previsto come una navigazione tranquilla al traverso diventa una risalita di bolina con una barca che ha un angolo di virata superiore ai 100°, in alcuni casi siamo riusciti anche a completare la virata a 180°: bordo piatto.



Con la barca sbandata qualcuno inizia a soffrire un po' di mal di mare, ci si alterna al timone per cercare di farlo passare. Arrivano le 12 e siamo ancora a circa 12 miglia dalla nostra destinazione, Umberto si propone di andare a preparare il pranzo ovvero a tagliare i pomodori per le friselle (piccolo consiglio: evitate i pomodori quando andate di bolina).

Alle 15 circa finalmente riusciamo ad arrivare a destinazione, gli stomaci possono ristabilizzarsi toccando terra ferma e - perché no - bevendo una birra o un calice di vino.



Capitolo 3 - La partenza di Le Mans portata nella vela e la fine della regata

Sabato mattina inizia la seconda giornata di regata, partenza Giglio Porto e arrivo a Porto Azzurro. La sera prima Gianca ha deciso di rendere la partenza unica e prendendo spunto dalla 24 ore di Le Mans, un membro per ogni equipaggio si è recato all'inizio del molo: unica regola le barche possono lasciare gli ormeggi solamente quando l'equipaggio a bordo è al completo.

Viene data la partenza, qualcuno scatta qualcuno spinge e qualcuno tira ma tutto è regolare. Così otto imbarcazioni lasciano Giglio Porto contemporaneamente con qualche piccolo rischio di collisione. che comunque non si è verificato.

Il vento in poppa è tra i 5 e i 10 nodi e ci lasciamo presto alle spalle l'Isola del Giglio, l'andatura confortevole e il cielo sereno ci danno modo di indossare pantaloncini corti e magliette. A ora di pranzo purtroppo il vento inizia a indebolirsi, diventa bonaccia e per evitare di arrivare a Porto Azzurro dopo le 22 si decide di accendere i motori.

Arriviamo così al traguardo della regata - le ultime miglia nuovamente a vela - davanti alla splendida Isola d'Elba circa alle 15.30. Ancoriamo fuori dal porto e qualche coraggioso decide anche di fare il bagno: l'acqua è ghiacciata, ma molto piacevole.

Alla sera tutti gli equipaggi si riuniscono in piazza e durante l'aperitivo viene svelata la classifica e vengono premiati i vincitori. Andiamo a festeggiare a cena il nostro primo posto in classifica (se letta al contrario, ma sono solo dettagli).

Capitolo 4 - Il rientro e la sfida ai vincitori

Domenica è la giornata di rientro, partiamo con calma e ci dirigiamo verso nord, facciamo una sosta alla fonda vicino all'Isola dei Topi dove pranziamo, finalmente senza essere in movimento.



Accanto a noi dà ancora anche l'imbarcazione che occupava l'altro estremo della classifica, Benoit. Accade così l'unica cosa che poteva succedere, lanciamo una sfida ai vincitori, un'ultima regata di rientro. Gianca comunica via radio le regole: "Non ci sono regole, siamo caprerini quindi partiamo con la randa e quando l'ancora è salpata si apre il fiocco e si parte".

Partiamo bene e ci ritroviamo in un'ottima posizione sopra vento, ma dopo poco ci scontriamo con l'efficienza delle due barche messa a confronto. Benoit ci sorpassa, riusciamo comunque a stare a poca distanza fino all'arrivo, ma niente da fare anche per questa volta.

Dopo esserci divertiti un'ultima volta rientriamo in porto a San Vincenzo. Ormeggiamo la barca e tra abbracci e foto di rito ci salutiamo. Purtroppo, è già finita anche questa bellissima esperienza, tanto breve in termini di tempo, quanto ricca di belle emozioni, miglia percorse e tantissimo divertimento.



Maurizio Margaira

Un amor di Martinica



La galleria completa della navigazione in Martinica-Grenadines è disponibile in questa pagina del Notiziario [Martinica-Grenadines 2026](#) | [AIVA CVC](#)

«Che c###o stai facendo?»

«Non puntare la luce sul fiocco, puntala sul mare che non ci vedo niente!»

«Non mi serve questa luce, io ci vedo lo stesso! Ma dove stai andando? Cosa stai facendo?»

Comincia così la nostra bellissima crociera ai Caraibi.

La sera del primo ancoraggio arriviamo in baia con il buio (causa lungaggini del check-in alla partenza). Bastano cinque o dieci minuti di manovra perché io riesca ad apprendere moltissimo, nonostante i toni piuttosto concitati e una certa tensione dovuta probabilmente alla stanchezza e al fatto che ancorare di notte, in mezzo a decine di barche alla fonda, non è esattamente la cosa più semplice del mondo.



Seguono poi due settimane splendide, trascorse con un equipaggio eterogeneo: dai meno che trentenni agli over settanta, tre donne e quattro uomini, ciascuno con esperienze e competenze diverse.

C'era chi non era ancora in grado di gestire una barca, ma era bravissimo a immortalare ogni momento con la macchina fotografica, e chi invece poteva contare su venti o trent'anni di esperienza, come istruttore o comandante di petroliere. Un gruppo vario, affiatato e ricco di personalità, che ha reso questa avventura ancora più speciale.



A bordo di un 41 piedi, insieme ad altre due imbarcazioni — un 46 e un 51 piedi — all'inizio pensavamo di partire con qualche svantaggio. In realtà, la nostra barca si è rivelata eccellente sotto ogni punto di vista. Non avendo il fiocco autovirante (a differenza delle altre), potevamo sfruttarne appieno le prestazioni e regolare le vele con maggiore efficienza. Inoltre, eravamo l'unico equipaggio ad avere un dissalatore a bordo, un dettaglio che si è rivelato preziosissimo.



Partiti dalla Martinica, abbiamo attraversato due Stati indipendenti — *Saint Lucia* e *Saint Vincent and the Grenadines* — affrontando le relative noiose e defatiganti procedure di ingresso e uscita dai rispettivi territori (crew-list da compilare ogni volta su computer scomodi e con tastiere AZERTY invece che QZERTY...).

Abbiamo navigato per gran parte del tempo al riparo delle isole, ridossati rispetto ai costanti alisei che soffiavano da est con punte di oltre 20 nodi. Un vento generoso e regolare, che ci ha accompagnato giorno dopo giorno.



Di tanto in tanto, lasciando la protezione di un'isola per raggiungere quella successiva, ci esponevamo nuovamente alla maestosità dell'Atlantico. Bastava superare un ridosso o attraversare un canale tra due isole perché il vento accelerasse e il mare si facesse più vivo. Erano i momenti in cui la barca tornava a mostrare tutto il suo carattere, planando tra onde e spruzzi e regalando le emozioni più intense della navigazione.

Quello che all'inizio sembrava un possibile limite si è trasformato presto in uno dei nostri punti di forza. Come non ricordare il sorpasso a fil di poppa sulla barca di Beppe (oltre 80 anni portati benissimo) l'ultimo giorno?



E così, tra baie dalle acque trasparenti, ancoraggi da cartolina, snorkeling sulla barriera in compagnia di razze e tartarughe, traversate ventose e serate trascorse insieme in pozzetto o distesi a prua a guardare le stelle, due settimane sono volate via in un soffio, lasciando il ricordo di una navigazione intensa, divertente e autentica, di quelle che continuano a farti sorridere anche molto tempo dopo essere tornato a terra.

Il tutto coadiuvato dall'organizzazione impeccabile del Quadrante Toscana, con il sostegno di Carmen in segreteria, alla quale vanno i nostri ringraziamenti.



La conquista della Britannia



Nel programma triennale di navigazioni in Bretagna, questo era l'anno destinato alla conquista della Britannia! ovvero, partenza dalla Bretagna, traversata della Manica e atterraggio sulle coste governate da Sua Maestà Carlo III.

Inutile dire che gli equipaggi AIVA-CVC hanno superato agevolmente la prova. Alla data la navigazione è ancora in corso: due turni sono dedicati all'esplorazione del Solent e dell'Isola di Wight, e l'ultimo al rientro a Saint-Malo, con riattraversamento del Canale.

Riportiamo qua qualche immagine di questa magnifica avventura, ma trovate la Galleria - aggiornata man mano che i turni procedono - in questa pagina del Notiziario:

[Bretagna e Gran Bretagna 2026 | AIVA CVC](#)





Raz de Blanchard: è il passaggio in cui opera una delle correnti di marea più potenti d'Europa, situato tra Cap de la Hague e l'isola del Canale di Alderney.



L'ardito equipaggio di Esprit Du Levant atterra in Gran Bretagna



Luisa Fezzardini

Invader, il fascino della vecchia Hollywood



Ormeggiato alla Marina di Genova a Sestri Ponente, tra i moderni super yacht, c'è un veliero di rara bellezza: si tratta di **Invader**, che nei suoi 120 anni di vita è stata un vascello da esplorazione, un ricognitore della Coast Guard, una nave scuola e un ristorante galleggiante. Ma soprattutto, ha stregato grandi nomi della vecchia Hollywood: **Charlie Chaplin e Paulette Goddard, Douglas Fairbanks e Mary Pickford**, per citarne alcuni.

Invader è stata varata l'11 luglio 1905 a Neponset, Boston. Era stata commissionata da R.A. Rainey che, insieme al fratello, condivideva una fortuna guadagnata nell'industria del carbone dal padre. È stata progettata da Albert Stanton Chesebrough, nipote del grande Nathaniel G. Herreshoff, un celebre innovatore nel design di yacht, ingegnere meccanico e architetto navale.



Con uno scafo in acciaio a linee sottili, leggero dislocamento, chiglia retrattile e abbondanza di vele, concepita senza elica e motore fino all'installazione nel 1914 di due motori a benzina Hall & Scott da 100 hp, il progetto originale era per il circuito di gare. Non ebbe però successo fino al 1926, quando vinse la **Trans-Pacific Yacht Race** (Transpac, dalla California a Honolulu), stabilendo un nuovo record destinato a restare imbattuto per 23 anni.

Ma è con Joseph M. Schenck come proprietario, dirigente di uno studio cinematografico americano, che diventa una delle imbarcazioni più amate dai divi di Hollywood. A bordo di questa goletta in acciaio, **Charlie Chaplin ha conosciuto Paulette Goddard**, con cui poi ebbe una storia d'amore lunga otto anni.



Da destra: Charlie Chaplin e Paulette Goddard a bordo di Invader con due ospiti.

Altri volti del cinema muto come Franklyn Ardell e Norma Shearer furono assidui ospiti di questa imbarcazione, che è stata anche set di un film. **Douglas Fairbanks**, infatti, la noleggiò per girare sull'isola di Papeete un adattamento del romanzo di Daniel Defoe, "La vita e le avventure di Robinson Crusoe".



Douglas Fairbanks e Mary Pickford a bordo di *Invader*.

Dopo un accurato refit nel 2003, questo gioiello è ora in vendita, in attesa di un nuovo proprietario che ne sappia apprezzare il fascino, ma che possa anche permettersi - oltre l'acquisto - anche il mantenimento! Le sue esigenze di equipaggio sono infatti non da poco: in caso di una normale crociera di piacere, è consigliato almeno un equipaggio composto da quattro o sei persone, tra comandante, un direttore di macchina, almeno

due marinai e una hostess, mentre in un'eventuale regata serve almeno **una squadra di 20 o 25 persone** che, tra l'altro, conoscano bene le caratteristiche di una vela d'epoca come questa.



Alcune immagini di Invader, foto De Valk Yacht Brokers.

Associazione Istruttori Volontari e Allievi Centro Velico Caprera

AVACVC

