

dentro e fuori da

**PORTO
ALMA**



Altri tre anni insieme

Stoccolma colpisce ancora!

Così parlò Sciarrelli

Un ricordo a 20 anni dalla scomparsa del grande progettista

La rotta che unisce

Lo spirito di Caprera arriva oltre confine

Ammutinamento!

Cronaca di un corso CVC di 50 anni fa...

Fotoprotezione in mare

Il Vasa

Quando i re fanno affondare le navi

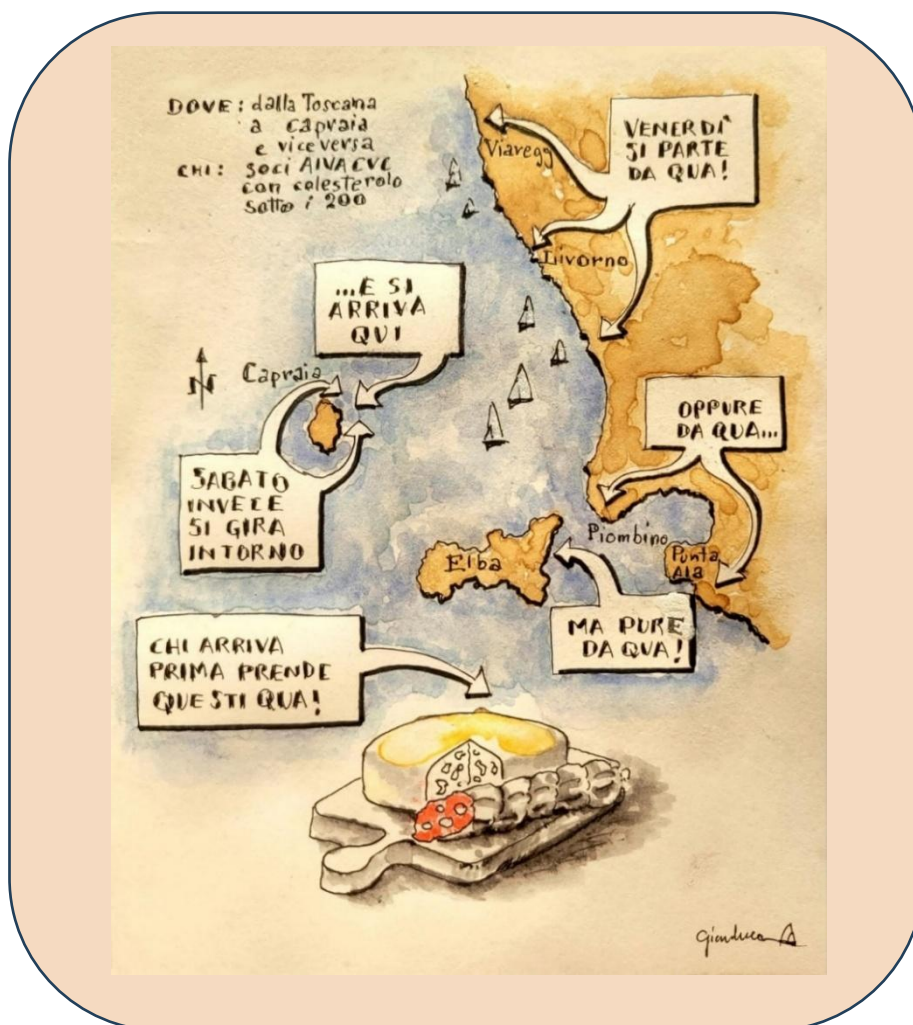
GLI APPUNTAMENTI D'AUTUNNO

TUTTI I DETTAGLI SU <https://www.allievicvc.it/navigazioni-ed-eventi>

PALIO DEI QUADRANTI, 25-27 SETTEMBRE 2026

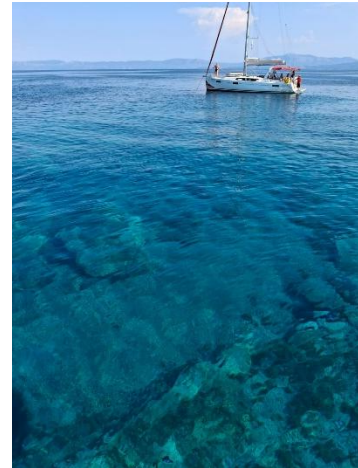


4° RALLY VELICO D'AUTUNNO, 6-8 NOVEMBRE 2026





- 4 Altri tre anni insieme
(Giancarlo Tunesi)
- 5 Stoccolma colpisce ancora!
(M. Silleni)
- 17 Così parlo Sciarrelli
Un ricordo a 20 anni dalla scomparsa del grande progettista
- 20 La rotta che unisce
Lo spirito di Caprera arriva oltre confine (M. Palazzeschi)
- 23 Ammutinamento!
Cronaca di un corso CVC di 50 anni fa... (A. Gamaleri)
- 32 Fotoprotezione in mare
- 34 Il Vasa
Quando i re fanno affondare le navi (L. Fezzardini)



In copertina: uno scatto dalla navigazione estiva 2026 in Dalmazia (arcipelago di Lastovo).



“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:
Antonello Gamaleri
Enzo De Pasquale
Giancarlo Tunesi
Luisa Fezzardini
Marco Palazzeschi
Marco Silleni

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

Diffusione: 1200 copie
(media per numero)



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

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



Giancarlo Tunesi

Altri tre anni insieme



Questa bella foto di fine navigazione in Croazia 2025 descrive come meglio non si potrebbe lo spirito di collaborazione e comunanza della nostra Associazione.

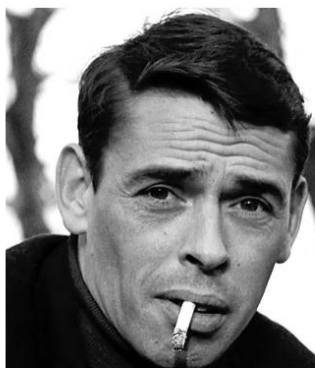
Cari amici,

La sfida di questo nuovo Consiglio, da voi sostanzialmente confermato attraverso le ultime elezioni, è quella di meritare la fiducia che ci avete dato cercando di migliorare gli ottimi risultati ottenuti nell'ultimo triennio. Non sarà affatto facile ma l'entusiasmo è ancora alto e questo gruppo ormai lavora in grande sintonia che credo possa solo accrescersi.

Le attività nautiche stanno proseguendo senza sosta dopo una estate davvero al completo sulle nostre barche. A fine settembre avremo una nuova rinnovata edizione del Palio dei Quadranti e una navigazione tecnica in Olanda davvero particolare che ha velocemente esaurito i posti disponibili sulle tre barche programmate.

Attenzione a novembre in cui ci sarà un'edizione speciale del 4° Rally Velico d'Autunno (6-7-8 novembre).

State quindi sintonizzati, naturalmente sul 72.



Conosco delle barche che arrugginiscono in porto per non aver mai rischiato una vela fuori. Conosco delle barche che si dimenticano di partire, hanno paura del mare a furia di invecchiare e le onde non le hanno mai portate altrove, il loro viaggio è finito ancora prima di iniziare. *Jacques Brel*



Marco Silleni

Stoccolma colpisce ancora!



Navigando verso Paradiset.

Dopo cinque anni, AIVA-CVC torna nell'arcipelago di Stoccolma in un'estate afosa in Italia, molto gradevole invece in Svezia, dove il mese di luglio, a causa della lunghissime ore di luce, è il mese clou delle vacanze e dell'estate, come una volta il mese di agosto da noi.

Siamo in ben tre barche, un Bavaria 38, un 35 e un Dufour 360; come al solito ci ritroviamo alla spicciolata alla stazione centrale di Stoccolma, da dove alcuni taxi ci portano al Saltsjö Marina nella periferia E della città, ma già su un largo canale navigabile tra due delle principali isole dell'arcipelago: ne conta ben 24.000, uno dei più vasti del pianeta.

Le barche che abbiamo preso a noleggio hanno una particolarità per noi italiani: si ormeggiano normalmente di prua. Il pulpito è infatti aperto al centro e con un passo si scende sul molo, al massimo con una passerella/scaletta retrattile già predisposta a prua. L'ormeggio si effettua arpionando al passaggio con un attrezzo particolare il gavitello che poi si farà sfilare come ormeggio di poppa.

Il Capoflottiglia è Gianluca Marcon, con Filippo Toro e Davide De Biaggi al comando delle altre barche. Cena con salmone e birra all'unico ristorante del marina in una lunghissima serata (ottimo il pesce, scotto il risotto di accompagnamento...).

Alle 3.30 di domenica 12 luglio c'è già piena luce e si dorme finché si riesce, altrimenti ci ritroviamo a chiacchierare sul moletto. Partiamo alle 9.30 in flottiglia con vento fresco da N e imbocchiamo a motore verso S il canale "stretto stretto" (non più di 15-20 m) di Dalarö, grande isola che costeggeremo fino al primo pomeriggio.



Appena in acque libere, apriamo il fiocco, mentre notiamo che diverse imbarcazioni navigano a vela con la sola randa, forse per passare più rapidamente alla navigazione a motore.

La via è segnalata da una serie di briccole rosse e verdi, che Roberta attenta navigatrice ci segnala con ampio anticipo. A questo punto issiamo anche la randa e ci divertiamo al gran lasco e in poppa a farfalla, con una bella serie di strambate. Teniamo il verde a sinistra e il rosso a dritta, con la curiosa sensazione di andare contromano. È tutto regolare: le segnalazioni nei canali seguono la direzione principale del traffico commerciale.



È domenica, e ci sono parecchie barche sia a vela che a motore: si dice che la Svezia abbia più barche che abitanti. A terra sfilano case e casette, ognuna col suo moletto. Nel primo pomeriggio arriviamo a Dalarö, dove il marina ci respinge. Per fortuna c'è un moletto di transito, gratuito fino alle 18 e a pagamento dalle 18 alle 8 per la somma di 350 corone (circa 32 euro) comprese corrente e acqua! Facciamo una passeggiata nel grazioso paesino con una profumatissima panetteria che svaligeremo la mattina dopo all'apertura delle 8: vendono "baguette italiane" che stimolano il nostro buon umore... purtroppo non ci sono francesi intorno a cui farlo notare...



Lunedì 13 dalla barca ammiriamo la fortezza di Dalarö Skan, che fa parte del sistema di protezione degli accessi a Stoccolma.



Poi accostiamo a NE con una bolinata nel canale con una quindicina di virate. Dopo un bordo ultrapiatto, riusciamo a coordinarci e ad avanzare, dribblando le barche che invece scendono al gran lasco/poppa, alcune a farfalla o con lo spinnaker.



Alla fine di una giornata faticosa ma soddisfacente, arriviamo a Sandhamn.



Martedì 14 scarso vento e breve navigazione alternando il motore fino a Bjorkö, incantevole baia. Caliamo l'ancora, poi nel richiamarla, il salpaancore smette di funzionare. Controlliamo che le batterie di servizio siano cariche, poi proviamo a scambiare il telecomando radio con quello di Pleiades, ma neanche questo funziona e anzi ha un pin rotto che avrà bisogno pure lui di una riparazione di emergenza, una volta restituito a Pleiades.



A Bjorkö qualcuno fa il bagno: il nostro capobarca e non per nulla capoflottiglia, dà un saggio della sua possanza arrampicandosi sulla catena dell'ancora e salendo in barca da prua con la forza delle sue braccia. Infatti poi ci toccherà recuperare l'ancora a braccia, non le sue ma quelle di Roberta, atleta con esperienza di getto del peso e che da pallavolista "tirava delle lavatrici" e che non avrei mai voluto trovarmi davanti!

Un'avaria tira l'altra: nella mattinata avevamo trovato un bullone sulla tuga, senza riuscire a capire da dove provenisse. Il mistero verrà svelato nel pomeriggio, quando nell'arrotolare la randa avvolgibile, il boma cadrà sulla spalla (e per fortuna non sulla testa) di Giampaolo. Infatti non c'era più nessuno dei tre bulloni che avrebbero dovuto collegare il vang metallico al boma e sostenerlo.

Ci dirigiamo quindi verso Malmakvarn sotto una leggera brezza, ma con la randa ridotta a una superficie da burrasca. Qui entriamo in un porticciolo piccolissimo dove bisogna prendere la trappa da un gavitello con asta: i posti liberi si individuano dall'asta in verticale. Ormeggiamo come al solito di prua. Gianluca si fa issare in testa d'albero col banzigo incoraggiato dalle ovazioni di tutti e tre gli equipaggi (pubblico non pagante), e con 20 minuti di manovre, riesce a liberare la randa e pure a riparare uno strappetto con ago recuperato da un kit alberghiero e il filo interdentale (creatività e improvvisazione!).



Mercoledì 15 ancora vento leggero, risaliamo il canale con alcuni bordi e arriviamo a Möja, grazioso porticciolo dove bambini e adulti fanno il bagno. Purtroppo non ci sono posti e allora come tutti, diamo fondo all'ancora di poppa, una trifoil da 10 kg, più leggera rispetto a quella di prua e tenuta da soli 10 m di catena e una fettuccia di tessile tipo quelle delle tapparelle: ma allora tutto quello che ci insegnano sulle ancore e la loro tenuta?

Nel pomeriggio trasferimento a Paradiset (letteralmente "Il Paradiso": in svedese l'articolo è posposto come in rumeno), praticamente un lago interno dove ci divertiamo a ormeggiare sia agli alberi sulla riva che sulla roccia con i chiodi da alpinismo e apposito martello, forniti dal charter e personalmente piantati dal capoflottiglia Gianluca, orgogliosissimo di questa nuova esperienza.



Dato il basso fondale, preferiamo però trasferirci alla fonda dove facciamo un piacevolissimo bagno. Aperitivo e cena a bordo.





Tramonto a Paradiset.

Giovedì 16 continua lo scarso di vento, al lasco e a farfalla avanziamo lentamente, alternando il motore varie volte durante la giornata, ammirando i boschi e le casette, quasi tutte con moletto e bandiera, molto spesso svedese ma anche qualcuna norvegese e persino una francese. Elegantissime quelle a fiamma: bandiere triangolari strette pochi decimetri e lunghe invece molti metri.

Il colore rosso delle case poi ci dicono che deriverebbe da quelle di secoli fa di proprietari che non potevano permettersi di intonacarle e usavano perciò il sangue di bue (bleah!).



Diamo fondo a Grinda con un bel bagno.



Nel pomeriggio ci trasferiamo a Vaxholm per la notte. Lungo il tragitto, impegnando un canale stretto vediamo un traghetto che sta per lasciare l'ormeggio e ci fermiamo per farlo passare. Solo dopo qualche minuto ci accorgiamo che dietro di noi si è fermato anche il traghetto nell'altro senso che aspetta a sua volta di ormeggiare!



Cena a terra in un ristorante suggestivo con smörrebröd (letteralmente: panino imburrato) con salmone, aringhe e non solo.



Venerdì 17 con rotta SW torniamo verso il marina e notiamo che non solo le case sulle rive aumentano, ma anche quelle intonacate. All'ora di pranzo ci fermiamo per una bella passeggiata a Fjäderholmarna, un'isola al centro del canale che sembra un po' il posto dove vanno gli abitanti di Stoccolma a prendere il fresco, con vialetti, boschi e spiaggette per fare il bagno. L'ormeggio per quattro ore costa solo circa dieci euro.



Infine rientro al marina di partenza verso le 16, dopo aver percorso il bellissimo canale Skurusundet.

Abbiamo trascorso una bella settimana in barca, a vela e a motore, vedendo una Svezia inusuale per noi italiani, con famiglie in vacanza che fanno il bagno, passeggiano nei boschi e in bellissime cittadine, magari portando bambini biondissimi su un carretto; il tutto in un'atmosfera rilassata, con prezzi neanche troppo alti rispetto a quanto temevamo; e soprattutto una temperatura ideale, quasi da vergognarsi quando al telefono sentivamo chi era rimasto in Italia. A mio parere e imitando un famoso modo di dire della moda, da suggerire che Baltic (il mare) potrebbe essere the new black!



Così parlò Sciarrelli

Un ricordo a vent'anni dalla scomparsa del grande progettista



Carismatico. Un po' burbero e scostante, da triestino doc quale era. Sicuramente unico. **Carlo Sciarrelli** è stato un geniale progettista di scafi a vela rigorosamente classici, che ancora oggi fanno voltare la testa.

Creatore di barche a vela belle come sculture e funzionali come orologi svizzeri, Sciarrelli ci ha lasciato esattamente venti anni fa, il 24 settembre 2006. Insieme alle foto di alcune sue "creature" ci fa piacere ricordarlo con una raccolta di frasi, che sicuramente non pronunciava con l'idea che dovessero passare alla storia, ma che inevitabilmente sono diventate lo specchio dell'uomo. Le citazioni sono tratte da un articolo di Paolo Rumiz del 2016.



Attica in regata, un magnifico sloop del 1967, LOA 10,68 m, armatrici: Maila Zarattini e Tiziana Oselladore, cantiere Craglietto (foto credits: Franco Pace).

ooo

«No voleria essere in mar stanote con un tempo compagno». Detto all'ingegnere navale Enrico Buschi, al largo di Rovigno, col motore del suo catboat in panne, in una notte di buriana a rischio di collisione con i mercantili.

«Ah, lei la xe el classico dottor che vol vinzer la regata». Così al neurologo Leontino Battistin, che gli aveva chiesto di costruirgli una barca.

«No go mai visto tante barche brute come ala Barcolana». Così alla vigilia della regata nel 2003. Poi si recò regolarmente a vederla.

«Sciarrelli è antiquato perché le sue barche sono belle». Dichiarazione a Paolo Rumiz alla vigilia della partenza a vela per Lepanto, nel giugno del 2004.

«Sciarrelli, è vero che la 'Stay sail' è una vela strategica?» Così una ricca signora vestita da skipper a una conferenza stampa all'Adriaco. Risposta: «Certo, strategica. El primo che la cava, ga vinto».

«Mia zia diseva: go un nipote cussì cocolo, che disegna bele barche. Eco: cussì i me ga conossù in Adriaco. Dopo i me ga conossù a Trieste. Dopo i me ga conossù in Veneto e dopo in Italia. E cussì avanti». Da un articolo su "Il Piccolo" del settembre del 2006.

«È come un orologio guasto. Giusto due volte al giorno». Così il Nostro sull'utilizzo del Wang, una 'diavoleria' nautica.



Sciarrelli 27, 9 m, 1967, con scafo in doppio lamellare in legno, coperta sempre in legno e tuga in teak.

«Le barche se fa in nove mesi, come i fioi». Da un'intervista di Rumiz, sempre alla vigilia della partenza per Lepanto, giugno 2004.

«Guardi che quadro raro che ho comprato», si vanta con Sciarrelli un famigerato politico triestino in una casa d'aste. E lui: «Sì, raro come i suoi estimatori».

Strada da Rimini a Mestre dopo una regata Rimini-Corfù-Rimini. I Carabinieri fermano la macchina per controlli. «Lei perché non porta la cintura di sicurezza?». Risposta: «Perché non credo nell'immortalità». Il graduato: «Ah, motivi religiosi... Andate, andate». Testimonianza dello skipper Sandro Chersi.

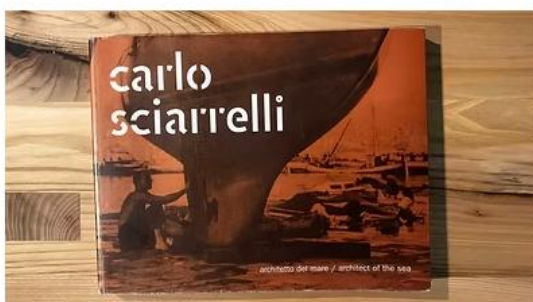


Yara, uno sloop Marconi in legno, LOA 15,25 m, 1977, cantiere: Piero Crosato, all'epoca insediato a Jesolo.

«Chi sono io per dare consigli. Sono solo un pensionato delle Ferrovie che fa lavoretti in casa e si diverte a disegnare». Così a Enrico Buschi all'inizio della loro lunga amicizia.

«La barca? È un oggetto perfettamente inutile. È per questo semplice motivo che deve essere bellissima». Battuta colta dall'ing. Carlo Cazzaniga da Moncalieri, considerato da Sciarrelli il suo miglior committente.

ooo



Nel 2007 il Comune di Trieste ha organizzato presso il Civico Museo del Mare la mostra "Carlo Sciarrelli architetto del mare". È anche uscito il volume con lo stesso titolo, edito da Comunicarte, disponibile online e presso librerie specializzate come La Libreria del Mare a Milano, e Mare di Carta a Venezia.

Il Museo ha dedicato a Carlo Sciarrelli una sala, e ha anche curato questo video informativo sulla sua vita e opere.

https://youtu.be/khR_YbYIG-o?si=v12FHWJ9gFC19yDZ



Marco Palazzeschi

La rotta che unisce

Lo spirito di Caprera arriva oltre confine



Tutto è iniziato lo scorso anno a Porto Palma, durante il corso C3 in una bellissima settimana di ottobre, come solo a Caprera possono esserci (intesa come isola, mare, sole e ovviamente... vento). È stata un'esperienza intensa, di quelle che lasciano il segno e ti accendono dentro una voglia irrefrenabile di andare per mare — o per lago — in modo più continuo e organizzato.

Tornato alla vita di tutti i giorni in Svizzera, ho capito che non potevo lasciare la passione che mi accompagna dai tempi del Moro di Venezia chiusa in un cassetto per 9 mesi l'anno: ho trovato il tempo (almeno per la sacrosanta e agguerritissima regata di circolo del mercoledì), il luogo giusto (un porto ben esposto ai venti da Nord-Est) e soprattutto una barca, un Blu26, scafo molto tecnico concepito da Christian Scharrer, ex Alinghi 2003 e attuale capo della vela olimpica svizzera.

Ma la vela, si sa, è uno sport d'equipaggio e di condivisione. Desideroso di ritrovare quell'atmosfera e quel linguaggio comune che si respira solo al CVC, ho deciso di fare un tentativo e ho contattato la segreteria AIVA-CVC chiedendo di diffondere la mia email agli altri soci residenti in Svizzera.

La mia era una semplice speranza di trovare qualche compagno di uscite; la realtà, invece, ha superato ogni aspettativa. Con mia grande sorpresa, ho scoperto che siamo oltre 50 soci AIVA sparsi in territorio elvetico. La risposta della nostra comunità è stata immediata ed entusiasta. È stata la conferma di una grande verità: **Caprera non forma soltanto ottimi velisti dediti all'arte della marineria e al rispetto degli elementi; crea uno spirito di corpo e un senso di familiarità unico, un vero e proprio punto di riferimento anche per noi che viviamo all'estero.**



Grazie ai contatti nati da quel primo messaggio, si è formato l'equipaggio ideale per il Blu26 e per le regate che per tradizione di molti club nautici sul Lemano si svolgono tutti i mercoledì sera da aprile a settembre. Fin dalle prime manovre si è vista la differenza: stessa forma mentis, stessa attenzione alla sicurezza e alla regolazione, stessa voglia di fare squadra.

Così, da una semplice mail ci siamo ritrovati sulla linea di partenza di una delle regate più affascinanti e impegnative d'Europa: **il Bol d'Or Mirabaud**. L'edizione 2026 è stata di quelle toste, con vento generalmente molto scarso che ci ha spinto a cercare ogni singolo refolo di termica ma anche con momenti di grande velocità (abbiamo toccato i 9 kn al traverso).

Grandi sono state anche le emozioni per il sostegno della gente al passaggio intorno alla chiatta che funge da boa a Le Bouveret, nonché quelle durante la notte e l'avvicinamento mattutino a Ginevra, a veder scorrere lentamente lo splendido scenario delle rive del Lemano cercando di far gonfiare lo spi con un filo di vento. Alla fine le 66 miglia che separano Ginevra a Bouveret e ritorno sono state completate in 28 ore, 4 ore in anticipo sul tempo limite.



L'entusiasmo per questa avventura è arrivato fino al Presidente AIVA-CVC, che dopo aver visto le foto qui pubblicate del nostro Blu26 con il guidone CVC che sventolava con orgoglio accanto a quella del Bol d'Or, mi ha spronato a raccontare questa storia.

La cosa più bella è che questa rete non smette di crescere: ancora oggi continuo a conoscere nuovi caprerini in Svizzera e con alcuni di loro (anche in provenienza dai Quadranti Italiani) ci siamo ritrovati sul piccolo lago di St.Moritz per un Challenge internazionale sempre a bordo dei Blu26. In ognuno di loro ritrovo lo stesso viscerale attaccamento a Caprera, ai suoi simboli e a quegli insegnamenti che continuiamo a portare con noi in ogni specchio d'acqua.

Buon Vento a tutti!





Antonello Gamaleri

Ammutinamento!

Cronaca di un corso CVC di 50 anni fa...

Nell'ormai lontana estate del 1976 l'amico Antonello Gamaleri, allora 27enne, si apprestava a fare da Capobarca ad un corso CVC, senza sospettare che avrebbe dovuto fronteggiare un principio di ammutinamento! Da allora sono passati molti anni, ma siamo certi che molti caprerini vecchi e nuovi si ritroveranno - in parte o in tutto - in questa cronaca. Pubblicata per la prima volta sul bel libro commemorativo "Vela 2 - Tutta colpa di Caprera", la riproponiamo qui a 50 anni dai fatti, a riprova che le cose cambiano, ma forse alcune non poi così tanto.

Prima settimana di agosto, 1976, venerdì. Mi ero portato la sacca da barca in ufficio. Il traghetto per la Sardegna partiva la stessa sera alle sette, alle cinque avrei dovuto finire. Il mio capo sapeva che dovevo andare in vacanza, quindici giorni "rubati" dopo più di un anno e mezzo di lavoro ininterrotto: andare in vacanza era in fondo solo tollerato, il nostro ufficio di una società americana non chiudeva né d'agosto né per Natale, facevamo i turni.

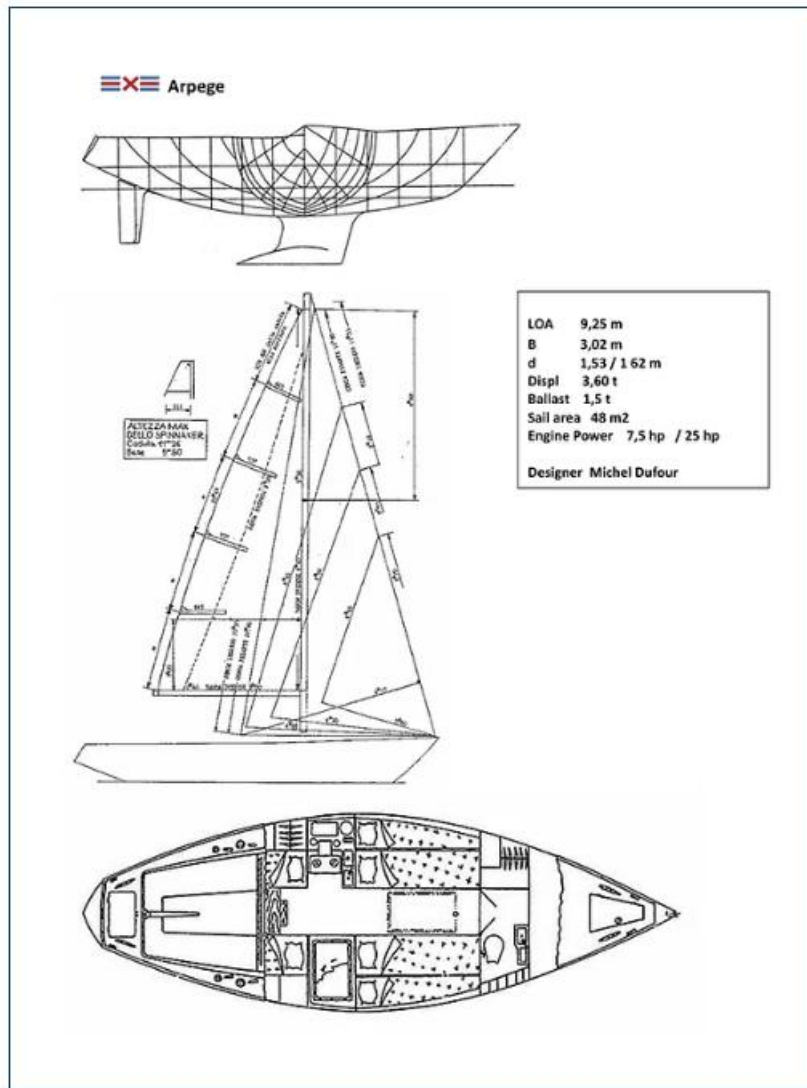
Alle quattro e un quarto il capo mi passa un telex da Mazagon Dock SY-Bombay! Bisognava rispondere in giornata dopo aver fatto calcoli e verifiche, e alle sei ero ancora in ufficio. Alla fine porto la bozza della risposta per firma e invio, ma le correzioni cercano la perfezione e non bastano mai. Riesco a scaraventarmi fuori dall'ufficio solo alle sei e mezza per precipitarmi a prendere un taxi dal centro città al porto.

Arrivo prima che chiudano l'accesso a bordo, sono riuscito ad imbarcarmi! Passaggio ponte come d'uso. Mi sistemo con il sacco da qualche parte. Intorno qualche volto noto, e la mattina alle sette siamo ad Olbia, alle dieci a La Maddalena.

Era il primo anno da istruttore Capobarca terzo corso "crociera", e mi avevano dato l'incarico di Capo Turno (CT) del gruppo dei due Arpège. Avrei portato in giro per quindici giorni le barche, ma svolgendo anche il programma del Corso Crociera: navigazione e pianificazione, logistica, meteorologia, ancoraggi, manutenzione, e sicurezza dell'equipaggio e delle barche. Dieci allievi e un CB "crociera" alle mie dipendenze, come da regolamento del CVC. Sentivo la responsabilità.

Dopo i quindici giorni di vacanza "attiva" per me, e di istruzione per i ragazzi, sarei ritornato il lunedì a far calcoli di progetti di navi. Già sapevo che dopo esser stati liberi ad affrontare navigazione, vento, fari, segnali, scogli, burrasche, ancoraggi, provviste, scarsità d'acqua, rotture, spurgo di motori ed altre diavolerie navali - non emergenze ma quotidianità fisiologica della barca - sarebbe stato difficile ricominciare la vita da ingegnere senza pensare a quel mondo lasciato sul mare: la gavetta severa dei primi anni...

Non ricordo se ci fosse anche l'impareggiabile Marzio Rotta quando a Cala Gavetta ci fu il passaggio di consegne con il precedente CT.



La prima cosa che mi viene detta è che c'era da "mettere a posto qualcosina" con i documenti delle barche. "Ok" dico: "ora guardo". Era sabato mattina. La piccola cosa da mettere a posto era, per entrambe le barche, il documento chiamato "Annotazioni di Sicurezza", con visita RINA e Capitaneria di Porto! Senza tale documento non si poteva navigare.

Parlo con Marzio da una cabina telefonica a gettoni (eh sì, allora era così). Lui mi dice: "Sì, hai ragione, lo sapevamo, ma non abbiamo fatto a tempo. Lo facciamo lunedì." Comunico la cosa ai ragazzi, ma in positivo: "Oggi e domenica sosta e preparazione e lunedì si parte. Faremo il periplo della Sardegna scendendo dalla costa W e risalendo per la costa E. L'ho già fatto e conosco tutto".

Con i ragazzi andiamo a colazione in uno dei soliti ristorantini della Maddalena e cominciamo a conoscerci. Nel pomeriggio cominceremo ad organizzarci. "Facciamo" gli equipaggi. Io imbarco sul *Celeusta*, come d'uso per il CT: barca più recente e motore da 25 CV contro il 7,5 CV monocilindro Volvo Penta del *Savannah*.

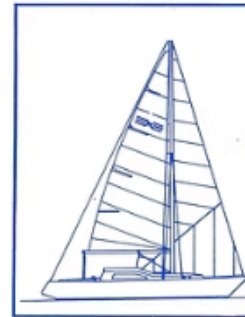
Il CB che imbarcherà sul *Savannah* vuole con se una allieva (la sua fidanzata) e lo accontento. Organizzo il corso e la vita di bordo. Provviste, acqua, gasolio (due taniche da 25 litri in più nel gavone di poppa oltre al serbatoio da 30 litri). Un incarico speciale assegnato a ciascuno, revisione attrezzature, revisione sartame, vele, ecc.

**CORSO CROCIERA - LE BARCHE
(1970 - 1982)**

- SAVANNAH: 1970 - 1979
- CELEUSTA: 1974 - 1982
- ALMAK: 1979 - 1982

SCHEDA TECNICA

- dislocamento: 4.500 Kg.
- stazza: 7 T.
- lunghezza fuori tutto: 9,25 m.
- larghezza baglio massimo: 3,00 m.
- immersione: 1,35 m.
- armatura: SLOOP
- piano velico 45 mq.
- materiale: vetroresina
- motore: VOLVO PENTA 25 CV
- serbatoio gasolio: 60 lt.
- serbatoio acqua: 80 lt.
- apparecchio radio: VHF
- equipaggio: 6 persone

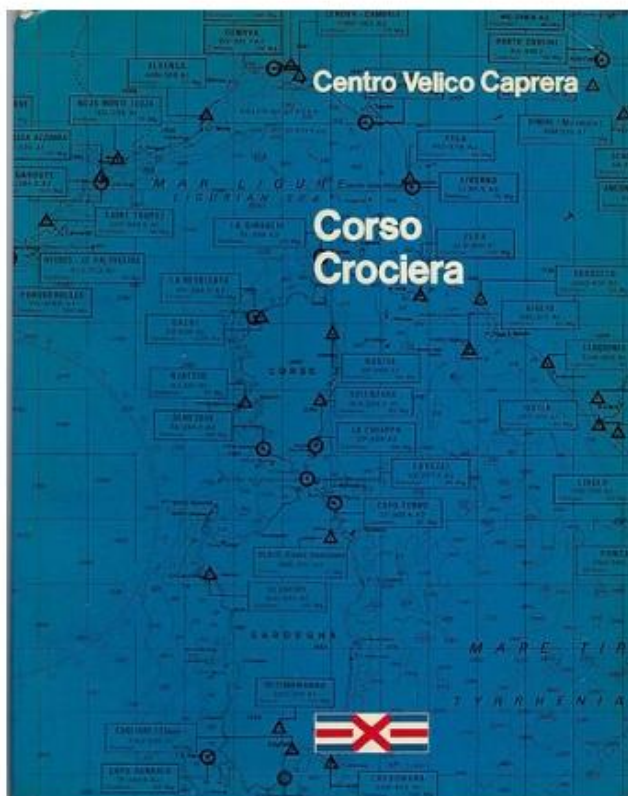


Scheda tecnica delle barche del Corso Crociera CVC, 1970-1982

Pomeriggio di sabato provviste, poi in barca a equipaggi riuniti: anticipo pianificazione preliminare della navigazione per i successivi quindici giorni su carte, portolani e calendario, oltre a previsione di miglia e soste. La domenica pomeriggio avremmo rifatto per bene tutto quanto. Mi ero già ben preparato da casa. La sera cena in barca.

Nella revisione sartiamo mi era subito saltato all'occhio il precario collegamento dello strallo con la landa di prua. Una situazione pericolosa: il tutto si sosteneva su una coppiglia che si stava tranciando a metà. Con burrasca ci sarebbe stato rischio di disalberare. Prendo nota e rimando a lunedì.

I materiali previsti dalle norme e dalla buona pratica c'erano quasi tutti, inclusi la cassetta pronto soccorso, il corno da nebbia, il riflettore radar, il binocolo, la bussola di rilevamento, le carte, la matita, la gomma e le squadrette nautiche, i portolani, il pallone nero per la fonda e gli estintori. Ahimè, i razzi erano scaduti e i salvagenti di tipo non omologato, così non si passava la visita.



Il manuale del Corso Crociera CVC anni '70.

Domenica mattina turismo a Maddalena, pomeriggio in barca. Pianificazione finale con gli equipaggi: lunedì dedicato a burocrazia e riparazione strallo, martedì mattina presto pronti a muovere. Aggiorno il programma di 500 miglia in 12 giorni: una passeggiata.

Invece il lunedì solo con i buoni uffici di Marzio riusciamo a passare avanti a tutti e ad avere l'appuntamento per la visita RINA il mercoledì e la Capitaneria - per il documento finale- il venerdì. Intanto i razzi ordinati, e non disponibili a Maddalena, sarebbero arrivati non prima di giovedì pomeriggio.

A bordo un poco di sorpresa per la ulteriore sosta. Impegno tutti nella ricerca dei pezzi per la riparazione dello strallo del *Celeusta* che si conclude il martedì mattina. Usciamo a fare qualche bordo e qualche esercitazione tra Palau, Maddalena e la rada di Santo Stefano.

Mercoledì, visita RINA ok. Ormai manca solo una formalità e i razzi. Decido di fare una sortita a Bonifacio: arriviamo la sera e ripartiamo il giovedì mattina per Cala Gavetta. Sono tutti molto contenti. Venerdì visita alla Capitaneria e ok per le "Annotazioni di Sicurezza". Tutto in ordine: pure i salvagenti (integrati con quelli approvati all'ultimo tuffo) e il battellino autogonfiabile. Siamo pronti.

Presento ai ragazzi il programma, nuovamente aggiornato, diventato di 500 miglia di Periplo in 7 giorni con "qualche" navigazione notturna. Elenco tutti i bellissimi posti che avremmo toccato: **discesa per la costa W con Stintino, Passo dei Fornelli, Alghero, Porto Conte, Bosa Marina, Oristano, Tharros, Carlo Forte all'Isola di San Pietro, Cagliari. Ritorno per la costa Est con arrivo a Cala Gavetta** il sabato mattina successivo. Sono tutti con me! d'altra parte conoscevo molto bene tutto il periplo ed ero ben conscio che si poteva fare anche in sette giorni con un certo margine: avevo pianificato e calcolato velocità, percorsi, rotte, approvvigionamenti e i ragazzi mi danno fiducia.



Tutti in cuccetta presto e sabato mattina alle 06:00 partenza per il periplo. Giù, via Golfo dell'Asinara e Passo dei Fornelli. Si doveva essere prima del buio a Stintino perché "difficili da beccare" i fanali d'ingresso. Ahimè, cippa dopo Santa Teresa... motore. Noto che il *Savannah* con i suoi 7,5 CV fa al massimo 3,5 nodi, come d'uso aggiungo il traino con il *Celeusta* che da solo farebbe 4,8 nodi, e insieme se ne fanno 4. Una velocità accettabile: in dieci ore 40 miglia.



Celeusta traina Savannah. Antonello è a sinistra.

Si arriva in vista di Stintino con il buio e non mi arrischio a entrare perché il passo è stretto e ci sono molti scogli. È molto calmo e senza vento. Allontanati dalla costa si passa la notte con un solo fiocco per manovrare, con appena una persona di guardia per un paio d'ore e gli altri in cuccetta. Aspetteremo per dirigerci al Passo dei Fornelli, che va fatto di giorno sugli allineamenti.

Al mattino vicino a noi c'è una balenottera che dorme. Ci allontaniamo. Siamo alla domenica mattina. Alghero, Porto Conte. A Bosa Marina sosta per fare acqua, che è razionata per un paio d'ore al pomeriggio. Le barche dei corallari di Torre del Greco e aragoste a volontà. Si parte la sera per Tharros Oristano passando di notte tra Capo San Marco e Isole del Mal di Ventre. Sono così chiamate per i frangenti e il rumore quando c'è burrasca. È più facile passarle di notte perché sono molto ben segnalate, ma quella notte (come tutte quelle in navigazione) non dormo quasi.



Equipaggio del Celeusta dopo la prima burraschetta a W della Sardegna.

Sotto Oristano ci fermiamo in una caletta per un invito a cena a casa di amici sardi di un allievo: ancoraggio a 30 m dalla casa, tra gli scogli e cime a terra: a nuoto per andare e per tornare. Si riparte alle 22:00 per Isola di San Pietro. Passiamo di notte sotto capo Teulada con esercitazioni a fuoco di aeroplani sui monti.

A **Carloforte** prezzi anni cinquanta, focaccia genovese, rifornimento di acqua nel pomeriggio e partenza alle 20:00 per Cagliari. Vela e poi, quando siamo al traverso dell'isola della Vacca, motore. È tutto tranquillo e vado in cuccetta. Lascio detto di controllare il gasolio e rifare il pieno con la tanica.

Alle tre mi svegliano. Il motore si è spento! "Ma avete fatto il pieno?" chiedo "No! lo stavamo per fare ma si è spento." Alè, ecco un bello spurgo in mezzo al mare di notte. Un passo dopo l'altro, come già fatto innumerevoli volte, faccio lo spurgo sotto lo sguardo attento e le foto ricordo degli allievi. Il motore dopo qualche tentativo riparte! Solo un'oretta. In fondo un piccolo disturbo. Per fortuna era tutto calmo.

La mattina verso le 11 arriviamo a Cagliari. Solito rifornimento, controllo provviste, acqua e gasolio. A Cagliari la Capitaneria passa in banchina e ci controlla i documenti! Tutto perfetto! Siamo al giovedì pomeriggio. La mattina di sabato dobbiamo essere a Cala Gavetta. Ci sono circa 230 miglia da fare.



L'operazione di spurgo.

Chiamo i ragazzi dell'altra barca e li preparo per l'ultima tappa del periplo con partenza alle 20:00 da Cagliari e navigazione di una notte, un giorno (il venerdì) e una notte lungo la costa Est per essere al sabato mattina a Maddalena. Possibile sosta ad Arbatax al venerdì se la velocità del primo tratto fosse stata buona.

Ma ecco che, portavoce il CB, mi assale una protesta. **Un vero e proprio ammutinamento!** "Basta! non possiamo partire alle 20:00, non ci siamo mai fermati, non c'è acqua per lavarsi (!) e non abbiamo fatto neanche un bagno (!). Telefona a Marzio che il turno finisce a Cagliari e gli altri vengano qui a prendersi le barche e noi torniamo domani in treno." I ragazzi della mia barca mi guardano in silenzio, leggermente interrogativi.

Mi ricordo di come, durante le guerre napoleoniche, l'ammiraglio Sir Richard Howe domò un ben più grave ammutinamento della Royal Navy, il famoso "Spithead mutiny" del 1797: "Ascoltare, trovare il cuore del problema e svuotare la protesta". Tre semplici precetti manageriali, direi.

"Ma sì" dico "Non avete dormito in porto da ben quattro giorni. Questa notte dormiamo a Cagliari e partiamo domattina alle 05:00. Sveglia alle 04:00. Tutti in cuccetta e buona notte!" Tutti accettano con sollievo, la tensione si allenta. Niente sangue. Tutto risolto in un quarto d'ora. Alle 04:00 li sveglio e alle 05:00 siamo già in mare.

Per me era nulla, venivo da un addestramento "un poco più severo" e avrei potuto fare tre volte il giro della Sardegna senza scalo, ma anch'io ero un ragazzo, e loro erano più di me dei ragazzi di città e, in fondo, era solo un corso di Caprera. Non sapevano però, i ragazzi, che avevo già calcolato un margine di errore in più di sette otto ore da spendermi dopo in navigazione: invece lo feci fermandomi a Cagliari, niente di drammatico. Speravo solo di non trovare burrasche da Nord al ritorno.

Istruii il CB del *Savannah* di stare sempre in vista e non allontanarsi mai. Non fu facile controllarlo, perché sempre si attardava in cesellare bordi inutili quando l'obiettivo era fare miglia verso Nord. Così tra bordi, motore e rimorchi giungemmo alla fine della giornata di venerdì ben su a Nord, e durante la notte sfruttammo le forti brezze di terra dei vari golfi e facemmo un sacco di strada.

Finalmente in vista della Tavolara, ancora buio, lasciai detto di stare attenti ai settori verde e rosso dei Monaci e, impostata la rotta per il settore verde, andai a dormire. Il periplo aveva avuto successo. Benché un po' stretto, in sette giorni c'erano - con tempo "buono"- ampi margini, e avevamo fatto un 80% a vela.

Dopo un paio d'ore mi svegliano nella mia cuccetta vicino al tavolo di carteggio, come era nei vecchi Arpège. "Vieni sul vieni sul. Cosa sono quelle luci rosse?" Mi fiondo in coperta e mi scappa un' imprecazione: **sono le luci rosse del settore pericoloso dei Monaci!** "Ma che cavolo! non avete tenuto la rotta? non avete riconosciuto i fari?"

Durante tutta la navigazione avevo imposto navigazione stimata e punto sulla carta ogni ora con punto costiero ogni tanto, riconoscendo i fari. Dalla Tavolara, sentendosi già a casa, avevano pensato bene di fare una maledetta navigazione a vista: quella che in genere ti porta a scogli. Bisogna fare subito il punto costiero, non sappiamo bene dove siamo. Andatura di bolina mura a sinistra. Faccio immediatamente virare per mura a dritta (tra l'altro prua su Porto Cervo).

Riconosco tre fari con portolano e carta e con l'ottima bussola di rilevamento francese che avevo, faccio cinque serie di rilevamenti in un minuto che mi portano a cinque punti in sequenza sulla carta che confermano la rotta verso la sicurezza.

Dopo un po' arriva a vedersi il settore verde. Ci avviamo tranquilli per il Passo delle Bische. Alle nove arriviamo in banchina a Cala Gavetta. Il *Savannah*, che avevamo tenuto sempre in vista all'orizzonte, arriva arrancando un paio di ore dopo.

L'equipaggio è felice e mi chiede se possiamo ripetere subito il periplo. Giro la richiesta a Marzio, per caso in banchina quella mattina, e lui glissa sorridendo.

L'episodio di Cagliari mi aveva seccato non poco, però nel rapporto al Segretario Generale del CVC non ne feci menzione. Diedi solo un giudizio adeguato per il CB sconsigliando il CVC di utilizzarlo ancora in quel ruolo perché "innamorato". Forse fui un poco severo, ma quando c'è di mezzo il mare sono sempre stato serio e la responsabilità ricevuta dal CVC lo richiedeva.



L'equipaggio del Celeusta al ritorno. Antonello è a destra.

Va anche detto che non avevamo radio trasmittente VHF su quelle barche e neppure walkie-talkie. Solo una piccola ricevente per ascoltare e trascrivere la mattina i bollettini Meteomar.

Non avevo chiamato casa (con i gettoni) per quindici giorni e neppure mai avevo chiamato il CVC, e neanche mi era passato per la mente (se lo avessi fatto Marzio si sarebbe spaventato) perché noi CT ci tenevamo all'autonomia decisionale e il sabato mattina del quindicesimo giorno eravamo freschi e riposati a Cala Gavetta!

Avevo già 27 anni. A 24 laureato in ingegneria, lavoravo ormai da due e mezzo, e prima del lavoro avevo passato quasi quattro mesi in barca a vela tra regate e crociere: mi sentivo già tra i vecchi! Avrei fatto poi per l'ultima volta il CT degli Arpèges ancora nell'agosto del 1977 e come CB sul *Savannah* mi assegnarono il caro amico George Liebetanz, con tutta la sua esperienza umana alle spalle.

Ripetemmo il periplo della Sardegna, però in 14 giorni, facendo anche qualche nuotata in mare. **Ma acqua per lavarsi – confermo - su quelle barche sempre poca!** Nonostante il giro in 14 giorni ci lavavamo i denti e ci facevamo la barba con acqua di mare, e lavavamo i piatti e le pentole pure con acqua di mare.



Fotoprotezione in mare

Un portale gratuito di primario interesse per tutti noi



La cura della pelle è troppo spesso relegata alla sola parte estetica: **ci preoccupiamo delle rughe, ma troppo raramente del vero benessere di quello che è a tutti gli effetti un organo del nostro corpo**, il più esteso dopo la muscolatura scheletrica.

Lo scopo più ovvio della nostra pelle è di proteggerci, ma sono molte e vitali le funzioni che svolge: la termoregolazione; il mantenimento dei liquidi; la sintesi della vitamina D; la riserva di nutrienti; il coordinamento di risposta del sistema immunitario.

Conosciamo tutti i dannosi effetti dei raggi UV, ma spesso sono messi in secondo piano da altri fattori: è così bello poter finalmente scoprire la pelle e godersi il calore del sole! e poi un po' di abbronzatura dà un aspetto sano e gradevole...

Chi va per mare tende poi a sottovalutare ulteriormente il rischio: il vento (reale o apparente...) mitiga il calore e non ci fa percepire l'incombente scottatura, fino a quando arriva la sera e dobbiamo chiedere a qualche caritatevole compagno di navigazione di spalmarci la crema sulla schiena arrossata.

È invece un argomento di primaria importanza! Non si parla solo di scottature occasionali, ma di eritemi e altre reazioni del nostro delicato derma. Proteggersi adeguatamente deve diventare un gesto automatico, per sé e per chi naviga con noi e vediamo magari più disattento. Più si naviga (e auguriamoci!) più si è esposti. Ci lamentiamo spesso delle andature di poppa, che ci fanno sentire di più il calore, ma anche durante la bolina più adrenalinica i raggi ultravioletti ci colpiscono, anche - non dimentichiamolo - durante la stagione autunnale e invernale.

A tutti questi fattori ha pensato un noto dermatologo, **Giuseppe Monfrecola**, esperto di prevenzione e salute cutanea. Il professor Monfrecola ha considerato in particolare i rischi di chi pratica il mare, e vi ha dato risposta con un originale progetto: **un portale informativo, che coniuga il rigore scientifico con la semplicità e chiarezza di esposizione** anche per chi non ha familiarità con i termini più prettamente medici.

Il portale rappresenta un punto di riferimento per la divulgazione della corretta prevenzione dermatologica marina, è gratuito, senza contenuti commerciali, e nasce dall'esperienza maturata in molti anni durante i quali il professor Monfrecola ha visto fin troppi casi di danni anche gravi, del tutto evitabili assumendo un comportamento responsabile nei confronti della propria preziosa pelle.

Ci fa molto piacere poter divulgare questo utilissimo e documentato portale, organizzato in domande, del tipo che un po' tutti ci poniamo sull'argomento. **Invitiamo tutti quelli che vanno per mare a consultarlo e adottarne le indicazioni.**

Ringraziamo l'amico Enzo De Pasquale, istruttore CVC e capobarca AIVA-CVC, che ci ha segnalato questa iniziativa.

<https://www.sunsailsandsunscreens.com/>





Luisa Fezzardini

Il Vasa

Quando i re fanno affondare le navi



Le foto di questo articolo sono state scattate durante la visita al Museo dell'equipaggio AIVA-CVC.

Le navigazioni AIVA-CVC si svolgono sempre in perimetri interessanti dal punto velico, ma anche culturale. Era quindi una tappa obbligata, durante la navigazione di quest'anno nell'arcipelago di Stoccolma, una visita al famoso Museo Vasa, che ospita l'unico galeone seicentesco giunto pressoché intatto ai nostri giorni: un reperto unico che, nonostante all'epoca abbia rappresentato un vero disastro dal punto di vista umano e navale, ci permette di godere di prima mano di una testimonianza dell'ingegneria navale del tempo.

La storia del Vasa è davvero peculiare, e dimostra come le interferenze di chi è al potere, ma non ha competenze in materia, si risolvano spesso in catastrofi.

All'inizio del XVII secolo la Svezia era una potenza emergente in Europa, soprattutto grazie alla sua posizione geografica, che controllava le rotte commerciali del Nord. Il re Gustav Adolf II voleva dimostrare che il Paese era all'altezza delle grandi monarchie continentali, e pensò di farlo costruendo un'imponente nave da guerra: il Vasa, appunto, e non per nulla il nome scelto fu quello della casata regnante all'epoca. Il galeone avrebbe dovuto essere un simbolo galleggiante della potenza reale; purtroppo si rivelò invece il sinonimo stesso di un cocente fallimento.



Commissionato nel 1625, fin da subito la costruzione fu resa difficoltosa dalle continue e assillanti interferenze del re, che però non aveva conoscenze specifiche in materia di costruzioni navali. Alla fine il design della Vasa rispose infatti più ai capricci di Gustav Adolf che ai consigli dei costruttori. Venuto a conoscenza di analoghi progetti navali nelle altre nazioni, il re fece forti pressioni affinché la nave fosse modificata, allungandola significativamente. Il risultato fu una nave con 64 cannoni distribuiti su due ponti, cosa senza precedenti in Svezia.

Il tutto era certamente impressionante, ma poco funzionale dal punto di vista dell'ingegneria navale: il risultato fu infatti uno scafo eccessivamente lungo ma soprattutto troppo alto rispetto alla larghezza, il che lo rese pericolosamente instabile. Nel tentativo di equilibrare i pesi venne aumentata la zavorra, ma al prezzo di una maggiore immersione dello scafo.

Vennero fatte prove di stabilità, che diedero prova tangibile dell'inaffidabilità del vascello: nessuno però aveva il coraggio di opporsi direttamente al re, che continuava a fare pressioni per un varo in tempi brevi, che avvenne il 10 agosto 1628 nelle condizioni peggiori per una imbarcazione di suo già instabile. Infatti, come d'uso all'epoca, il galeone era carico di tutte le pesanti sovrastrutture decorative in legno, di cui le navi venivano spogliate dopo l'inaugurazione. Alcuni bellissimi esempi sono visibili nelle foto che seguono; va tenuto conto che le sculture erano dipinte e dorate, il che sicuramente doveva fare un magnifico effetto.



Inoltre, su richiesta del re, la dotazione di armamento dei cannoni dovette essere allestita completa di palle e barili di polveri, e vennero portate a bordo tonnellate di quadri, arredi, vasellame e cristallerie, portando così il livello di immersione dello scafo pericolosamente vicino ai portelli dei cannoni di maggior calibro che - come prescritto dalle regole di stabilità - erano alloggiati al ponte inferiore.



Appena fuori dal porto, una folata di vento fece inclinare il galeone su un lato, ma con perizia il timoniere riuscì a raddrizzarlo. Una seconda folata di vento però lo inclinò nuovamente e l'acqua iniziò a entrare nello scafo attraverso i portelli dei cannoni. **La nave affondò molto rapidamente ad appena 120 metri dalla costa**, adagiandosi su di un fondale fangoso poco profondo (la regione marina attorno a Stoccolma è sostanzialmente una laguna); molti naufraghi vennero salvati dalle imbarcazioni accorse in aiuto, ma almeno 40 delle 130 persone presenti a bordo morirono affogate. Le vittime furono comunque molte meno di quanto ci si potesse attendere, dato che i marinai a bordo, ben più esperti del re, si attendevano qualcosa del genere ed erano preparati a mettersi in salvo.

Per secoli, il Vasa rimase sul fondo del Mar Baltico, dimenticato sotto strati di fango. Fu solo nel 1956 che un team di ricercatori localizzò il relitto. Miracolosamente, la nave era molto ben conservata: le acque del Baltico sono povere di ossigeno e prive degli organismi marini che solitamente divorano il legno.

Il recupero della nave fu un'impresa straordinaria, e a chi visiterà il Museo Vasa consigliamo caldamente di assistere al breve documentario che ne narra la storia. **Nel 1961**, dopo anni di preparativi, il Vasa fu sollevato in superficie utilizzando cavi e pontoni. Per evitare che il legno si disintegrasse una volta asciutto, fu rapidamente trattato con polietilenglicole, una sostanza che sostituisce l'acqua nelle fibre e mantiene stabile la struttura. Gli allestimenti interni vennero ricostituiti da esperti artigiani (nelle foto che seguono: la sola ricostruzione del cordame, eseguita con materiali e tecniche del tempo, ha richiesto anni di lavoro).



Migliaia di oggetti recuperati insieme alla nave, come attrezzi, vestiti o utensili dell'equipaggio, hanno completato un vero e proprio tesoro archeologico che permette di conoscere com'era la vita a bordo di una nave da guerra del XVII secolo (nelle foto che seguono, alcuni dei manufatti recuperati e una ricostruzione della suddivisione interna dello scafo).



Oggi, la nave è esposta al Museo Vasa di Stoccolma, inaugurato nel 1990 e uno dei più visitati della Scandinavia.



Il Museo Vasa si annuncia da lontano, con la sua inconfondibile silhouette navale.

Qui è possibile ammirare non solo l'imponente sagoma della nave, con i suoi cannoni e le decorazioni originali, ma anche la sua storia: quella di un progetto che voleva sfidare i limiti dell'ingegneria del suo tempo e che finì per trasformarsi in un naufragio prematuro.

Lungi dall'essere solo un aneddoto tragico, il Vasa è un monito di come la politica, l'ambizione e la fretta possano prevalere sulla tecnica con conseguenze disastrose.



Associazione Istruttori Volontari e Allievi Centro Velico Caprera

AVACVC

