

dentro e fuori da

**PORTO
ALMA**



Speciale Clinic Class 40

Volti di Caprera
Michele Cannarsa

Tiki e dintorni
storia dei Tiki in Italia

JFK
Un velista alla Casa Bianca

Il cuoco a bordo

Notiziario della Associazione Istruttori Volontari ed Allievi Centro Velico Caprera

Anno XLIV n. 3 - dicembre 2020





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

Quest'anno con una importante novità!

*I Soci potranno abbonarsi alla **TRADIZIONALE** versione cartacea, oppure optare per la versione **SMART** (l'edizione digitale) o la versione **PREMIUM** (che combina il cartaceo e il digitale). Infine, la versione **SOSTENITORE** combina l'abbonamento cartaceo, digitale, e diversi interessanti benefit.*

Abbonarsi a BOLINA abilita inoltre allo sconto del 20% su tutti i titoli della Editrice Incontri Nautici, e dà diritto a interessanti convenzioni.

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





4 IL DIRETTORE

5 SPECIALE CLINIC CLASS 40

6 BORN TO RUN

Flow per il Centro Velico Caprera e AIVA CVC
Luca Sabiu

9 UNA BARCA SENZA GRILLI

una settimana su Flow
Alex Mazzetti

13 SCHEDA TECNICA DI 'FLOW'

14 VOLTI DI CAPRERA

Michele Cannarsa

17 TIKI E DINTORNI

storia dei Tiki in Italia
Mario Marti

19 JFK

un velista alla Casa Bianca
Luisa Fezzardini

21 IL CUOCO A BORDO

pasta alla Carlofortina
Massimo Della Rocca

23 CONTATTA I QUADRANTI



A questo numero è allegato ["Il nostro 2020"](#)



In copertina: L'equipaggio della prima settimana del Clinic Class 40. Da sinistra: lo skipper di "Flow", Luca Sabiu; Cesare Fantuzzi; Alessandro Pelandi; Antonio De Marchi.

NB: quando la foto è stata scattata ancora non vigeva l'obbligo di indossare la mascherina all'aperto.



Dentro e fuori da Porto Palma

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

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

Codice fiscale: 80151510155
Partita IVA: 06871030158

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

C/C Postale n° 53248209

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

Direttore Responsabile
Luisa Fezzardini

In redazione
Carmen Di Nardo

Hanno collaborato a questo numero

*Michele Cannarsa
Massimo Della Rocca
Mario Marti
Alex Mazzetti
Emilio Palladini
Luca Sabiu*

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

Scrivete a notiziario@allievicvc.it

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

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

Diffusione: 1200 copie
(media per numero)

Tariffe pubblicitarie

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

Posizioni speciali

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

Sconto di agenzia di pubblicità: 15%



E' solo un arrivederci

una immagine mozzafiato dell'alba sull'Oceano Indiano ripresa da Armel Tripon, skipper di "L'Occitane en Provence"

Cari amici e compagni di vela,

eccoci arrivati quasi alla fine di un anno veramente particolare. Di solito dicembre è un momento di consuntivi, si tirano le somme dei mesi trascorsi e si fanno piani e progetti per l'anno che verrà.

Mai come stavolta il compito è stato più difficile. Credo che tutti noi proviamo lo stesso a livello personale, e per chi ha la responsabilità di garantire continuità all'Associazione il periodo è particolarmente critico.

Come già sapete, si sono dovute annullare le navigazioni che erano in programma per la primavera e l'estate, e anche il Raduno - sul quale contavamo per poterci ritrovare e celebrare l'Associazione - non ha potuto avere luogo.

C'è stato comunque un evento di grande successo, il **Clinic Class 40** con Luca Sabiu e "Flow", al quale è dedicato lo speciale che trovate subito dopo questa pagina. Vi ricordo che l'iniziativa è stata ideata e organizzata proprio da AIVA CVC, che l'ha proposta al Centro Velico Caprera, ottenendone subito l'adesione.

Mentre si sta già lavorando ad altri progetti per il 2021 che vedono coinvolto Luca, abbiamo voluto portarvi la testimonianza sia sua che di chi al Clinic ha partecipato di persona: speriamo in tal modo di accontentare chi non ha potuto partecipare al video-

incontro del 24 novembre sulla esperienza Clinic, che ha totalizzato oltre 200 partecipanti tra Zoom e Facebook.

Inoltre, iniziamo con questo numero una serie di incontri con i **"volti di Caprera"**, le persone che lavorano con e per noi sull'isola per farci vivere la nostra esperienza in comfort e sicurezza.

Altri articoli completano questo numero, che speriamo troverete interessanti. Nell'allegato **"il nostro 2020"** abbiamo raccolto alcuni dei post che abbiamo condiviso con voi durante il lockdown di primavera, un periodo estremamente difficile durante il quale abbiamo cercato di restare vicini con diverse iniziative.

Col nuovo anno vi sarà una novità editoriale che contiamo vi giungerà gradita.

Mentre ci avviamo a congedarci dal 2020, è importante ricordare che il mondo della vela non si ferma, e che confidiamo di poter affrontare il 2021 con i programmi che abbiamo solo rimandato.

Come buon auspicio, abbiamo scelto per questa pagina una immagine dell'alba sull'Oceano Indiano, ripresa da una delle barche che partecipano alla Vendée Globe: il simbolo di un nuovo inizio che speriamo tutti di celebrare quanto prima.

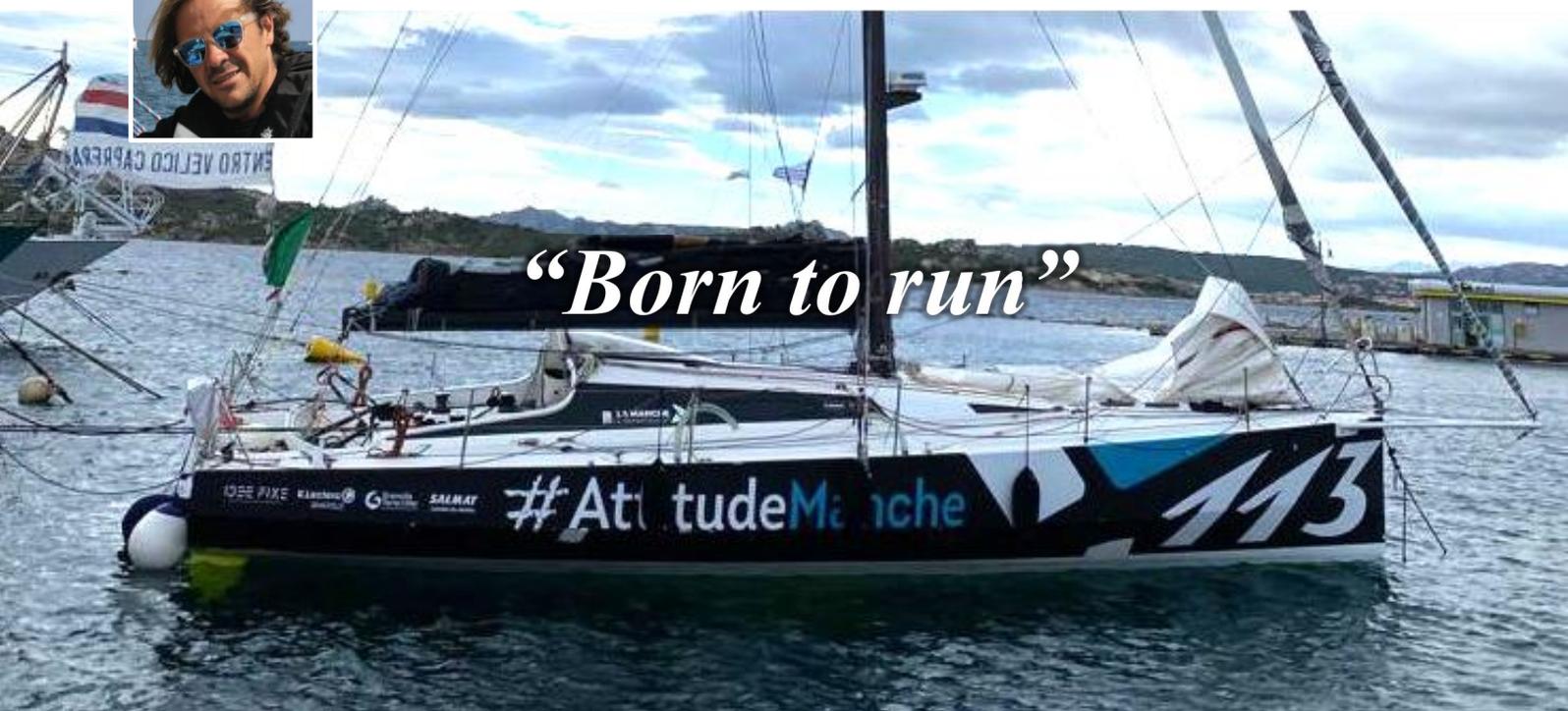


Lo skipper di "Flow" Luca Sabiu e Paolo Bordogna, presidente del Centro Velico Caprera





Luca Sabiu



“Flow” ormeggiata a Cala Gavetta (La Maddalena), con il guidone AIVA CVC e la bandiera CVC

Difficile pensare ad un successo più indiscusso di quello riscosso dal Clinic Class 40 promosso congiuntamente dal Centro Velico Caprera e da AIVA CVC in collaborazione con Luca Sabiu - Mastersail Vivere La Vela.

In cinque turni settimanali, tre gestiti da CVC e due da AIVA, cinque team di Allievi e Istruttori CVC si sono cimentati con “Flow”, il Pogo 40 S2 di Luca Sabiu: un purosangue concepito per le regate oceaniche che ha messo alla prova anche i più esperti.

L'esperienza è stata vissuta in modo entusiastico da tutti i partecipanti, che non hanno lesinato i commenti positivi (ne trovate alcuni estratti in questo articolo, e li potete leggere per intero nella [pagina feedback](#) del Clinic). Si sta già lavorando al bis per la prossima stagione, anche perché diversi aspiranti sono rimasti in lista di attesa.

Mentre aspettiamo il buon vento per il 2021, chiediamo a Luca, che ha vasta esperienza di questa

tipologia di corsi, un resoconto di queste cinque incredibili settimane.

AIVA CVC: Luca!! che clinic, che barca, che tutto! I partecipanti hanno dato di questa esperienza un resoconto entusiastico.

Cosa hai fatto, li hai drogati? 😊

“... un corso che TUTTI gli istruttori di Caprera dovrebbero fare. Io mi sono portato a casa parecchio.”

Renato Fiorini, istruttore CVC

“...trovo che questo corso sia unico, e secondo me dovrebbe diventare un appuntamento fisso per tutti coloro che amano la vela e il mare...”

Cesare Fantuzzi, allievo CVC

LS: Assolutamente sì! Drogati di planate e miglia. Scherzi a parte, sono state settimane molto belle e formative e anche io mi sono portato a casa una bellissima esperienza e sono stato felicissimo di aver partecipato.

AIVA CVC: Durante la prima settimana del clinic ti abbiamo visto ormeggiato a Porto Palma, dopo un memorabile ingresso sotto gennaker nella rada che ospita il precrociera.

Sfortunatamente, a causa delle restrizioni imposte dal Covid, non vi è stato possibile

sbarcare e dare ai partecipanti agli altri corsi un resoconto della vostra settimana. Cosa vorresti condividere con gli allievi che hanno partecipato ai corsi di Caprera propedeutici al Clinic Class 40?

¹ Per partecipare al Clinic Class 40 occorre aver partecipato con successo a uno di questi corsi CVC: C3 con First 27; C4 o superiore; HP; oppure a corsi equivalenti presso altre scuole.

LS: Sì, è vero... che meraviglia, **siamo entrati in Porto Palma con 300 mq di tela a riva**. Non nego che sarei sbarcato volentieri alla base, è qualche decennio che manco! Avrei condiviso con loro un focus per me importante, che è la differenza tra la conoscenza e la competenza, e quanto sia importante avere sempre la barca in assetto e perché lo debba essere.

Sarebbe stato bello sfiorare quella lavagna e avrei sicuramente ricordato il grande Georg 2 mio istruttore che ricordo con grande stima. Ritengo però che le prescrizioni Covid prese siano state giuste e necessarie, chissà magari un giorno capiterà l'occasione.

AIVA CVC: La scelta del perimetro di navigazione per ogni settimana avveniva di concerto con i partecipanti, in considerazione delle condizioni meteo e dei fattori ambientali. Che perimetri avete percorso?

LS: Come si può facilmente immaginare, navigare nel mese di ottobre partendo da Caprera per 400-500 miglia a settimana non è proprio banale.

Ogni settimana abbiamo appunto pianificato le navigazioni in base alla meteo: abbiamo fatto un giro di Sardegna a cannone, un paio di volte siamo stati al riparo dalle bombe di Maestrale su tutto il lato est della Sardegna sfruttando una bella pressione al lasco per volare; abbiamo spaziato nel Tirreno cercando quando possibile sempre andature "larghe" per sfruttare al massimo le caratteristiche della barca.

AIVA CVC: Avete dovuto fare dei "cambiamenti in cor-



sa" del perimetro scelto?

LS: Praticamente abbiamo preso gli schiaffi già dalla prima settimana, dovendo cambiare addirittura il porto di imbarco per una depressione che ha flagellato pesantemente dal Nord Sardegna al Golfo di Genova. **Ci siamo comunque fatti una bella settimana a schivare groppi e temporali, ma anche tutto questo è "formazione" e andare per mare.**

AIVA CVC: Ci sono stati momenti veramente critici durante queste settimane, a causa delle condizioni meteo o per altri motivi? Ce

li vuoi raccontare?

LS: Più che chiamarli momenti critici li chiamerei momenti di grande centratura dove, per uscirne senza

"... è stato come se un pilota di Formula 1 ti spiegasse e ti facesse guidare la sua auto da corsa..."

Antonio De Marchi, allievo CVC

² Georg Liebetanz, storico istruttore del CVC ed ex ufficiale della Luftwaffe, molto amato dagli allievi e noto per il suo stile prussiano. 😊



danni o farsi male serve essere appunto centrato, usare metodo e idee chiare.

Al largo di Cagliari una notte, in un groppo infinito, abbiamo navigato per più di un'ora con oltre 40 kn volando a quasi 20 kn portando la barca con un setting "muscoloso".

Adesso sorrido ripensando a quando, durante un rinforzo a 35 kn, abbiamo fatto una manovra di peeling tra Code zero/Solent e ad un certo punto si è riaperto "abbomba" il code Zero...vi potete solo immaginare la concitazione per risolvere il problema, ma **davvero superba la reazione dell'equipaggio** che, unito, è riuscito a risolvere quel guaio senza neanche far finire la vela in mare... grande Crew... per tutta la vita...

AIVA CVC: Il tuo Clinic non consiste solo di navigazione e ormeggi: è una esperienza a 360° che copre manutenzione a bordo, radiofonia, vita a bordo... Cosa pensano i partecipanti di questo approccio olistico?

LS: Secondo me non esiste "il modo giusto di navigare per eccellenza" ma ognuno di noi formatori/Comandanti ha il SUO modo di navigare, e lavora per trasferirlo agli allievi. Per me è molto importante che l'allievo sia consapevole che dal momento che sarà lui il Comandante e lascerà l'ormeggio sarà il responsabile a 360 gradi del suo equipaggio.

Per fare questo bisogna necessariamente lavorare su tanti fronti, non ultimo lavorare sull'aspetto mentale perché "se navighi con un equipaggio ridotto sei un navigatore solitario e devi ragionare come tale": io lavoro esattamente su questo.

AIVA CVC: Un parere, davvero spassionato, da parte tua. Hai tenuto molti stage simili prima di questo. C'è qualcosa che ti è sembrato diverso negli equipaggi provenienti dal CVC?

Non ti stiamo chiedendo un parere positivo a tutti i

"Eccellenti le tematiche su come darsi forza e coraggio nei momenti difficili della navigazione. Graditissima la capacità di Luca di adattare le lezioni alle esigenze degli allievi."

Alex Mazzetti, capobarca AIVA

costi, ma un riscontro obiettivo: si cresce e migliora a fronte di critiche costruttive, questo è lo spirito di Caprera.

LS: Sì, è vero, io vedo molti allievi ogni anno e di svariate provenienze. Senza dubbio Caprera ha un percorso di formazione valido e strutturato e in più ha un campo di gioco dove si svolgono i corsi che ti obbligano ad imparare velocemente e bene la tecnica di base, a volte con condizioni "muscolose". Questo fa sì che i suoi allievi "subiscano" meno il vento forte di altri allievi che magari hanno fatto corsi in zone poco ventose, quindi devo dire che si nota una differenza appunto su questo.

AIVA CVC: Quali sono i tuoi programmi, e quelli di "Flow", per i prossimi mesi?

LS: Nel 2020 io e Flow abbiamo percorso circa 6900 miglia tra Oceano e Med. Per il 2021 insieme al mio team abbiamo costruito davvero un calendario strepitoso, inserendo un corso dedicato alla Navigazione strumentale, qualche Clinic da weekend lungo, le regate 151Miglia e Giraglia Rolex Cup e i Clinic settimanali che conoscete. Poi si torna in Oceano per coronare il 2021 con una traversata oceanica in regata ARC+ alla quale siamo già iscritti da mesi. Diciamo che abbiamo miglia per tutti, ma intanto sono già iniziati i lavori di manutenzione programmata invernale di cui barche così importanti necessitano.

AIVA CVC: Grazie Luca, e buon vento!





Alex Mazzetti

Una barca senza grilli

una settimana su Flow

Quando i miei amici di Facebook hanno visto le foto, **l'hanno chiamata "astronave"**. Interni romboidali grigi, niente cabine, niente tavolo, enormi tubi che attraversano trasversalmente il quadrato (ballast), un imponente cubo grigio al centro dello scafo con i vari "cervelli": GPS, AIS, DSC, PLB, EPIRB e tante altre sigle.

Chissà quanti pannelli solari avrà questa barca – mi domandavo – per alimentare tutti questi apparati. Invece no. Le batterie sono ricaricate da un semplice idrogenatore. Quando l'ho visto credevo che fosse un piccolo motore fuoribordo elettrico, tipo quelli dei tender, ma poi ho realizzato che si trattava di un'elica che serviva a generare elettricità mentre la barca andava a vela.

A impianto elettrico proromponente, corrisponde un impianto idraulico inesistente: niente lavandino, nessun rubinetto. nessun serbatoio di acqua dolce. Come si fa a cucinare? Semplice, con la pentola a pressione! Un litro di acqua minerale, butti la pasta nell'acqua fredda assieme a un vasetto di condimento e zac, la cena è servita, senza dover sco-

lare la pasta in insidiosi scarichi a mare. Formaggi ed affettati sono in un minuscolo frigo elettrico e per frutta e verdura c'è una pittoresca amaca in miniatura. Menù spartani ma completi dal punto di vista nutrizionale.

Il WC c'è, ma non il solito con la pompetta: è chimico, tipo quelli dei camper, ovviamente senza scarico a mare

per minimizzare i buchi nello scafo, però magia! nessun odore. Un liquido sanitario color rosa neutralizza per incanto qualsiasi effluvio.

Nella mia lunga esperienza di barche noleggate tipo Bavaria, Bénéteau e Dufour, mi ero ormai fossilizzato sull'idea che le barche avessero due vele, fiocco e randa. Qui invece ho dovuto fare uno sforzo di apertura mentale e **destreggiarmi fra ben sei vele, di cui cinque a prua**. Un delirio.

Ad ogni capriccio del vento, Luca, il nostro formatore/armatore, comandava il cambio dal Solent al Code-Zero,

dal Gennaker-1 alla Trinca. Arma la mura, sposta le scotte, ghinda lo stralutto, cazza il frullo. Mi sembrava di essere tornato alle confusioni in testa di quando ero allievo al corso di iniziazione derive...





“... ho dovuto destreggiarmi fra ben sei vele, di cui cinque a prua ...”

Una delle cose che mi ha stupito di più è l'assenza totale di grilli. Basta con queste anticaglie, i grilli sono pesanti e scomodi: oggi ci sono i lashing in Dyneema. Incredibile ma vero, anche le sartie volanti e la drizza di randa erano fissate con dei lashing.

Luca mi ha detto: quando torni a casa, comprati un metro di cimetta in Dyneema da due euro, poi **fai così ed ecco un bel grillo di dimensione variabile, adatto a qualsiasi riparazione.** Sono rimasto affascinato al punto tale che in ogni momento di tranquillità ne approfittavo per ripassare gli intrecci lashing e le impiombature Brummel.

Facciamo due conti: barca senza serbatoi d'acqua, senza grilli né parti metalliche, con albero in carbonio... ma quanto pesa 'sta barca? 4500 chili, praticamente la metà di un Bénéteau di pari lunghezza.

Aggiungi a questo uno scafo planante ed ottieni una barca che fila a 15 nodi come se niente fosse, lasciando dietro di sé una scia che manco un motoscafo se la sogna.

Dopo aver realizzato le potenzialità di una barca così veloce, l'equipaggio propone a Luca di fare il giro della Sardegna.

Attimo di silenzio: le dita di Luca scorrono veloci sul tablet per zoomare le mappe meteo, una telefonata al team di terra per la verifica delle previsioni e poi il verdetto: ok, si fa il giro della Sardegna!

Domattina sveglia alle 4:30 e se necessario navigheremo giorno e notte. **Tutto l'equipaggio ha avuto una scarica di adrenalina al pensiero di fare 470 miglia in 6 giorni.** Mi aspettavo turni estenuanti al timone che però non si son rivelati tali anche grazie ad un utilizzo sensato dell'autopilota.

Nella mia mentalità da locatore di Bavaria, l'autopilota era un oggetto da non usare a vela perché consuma le batterie, ma ho dovuto ricredermi: durante alcuni bordi di lasco a 17 nodi di velocità con un vento a 30 nodi, c'era un circolo virtuoso in quella barca: l'autopilota (sapientemente impostato da Luca in modalità “vento reale”) consentiva di sfruttare meglio il vento: la barca andava più veloce e l'idrogeneratore produceva più energia, che a sua volta alimentava l'autopilota.

Insomma, una sorta di “intelligenza artificiale” che, oltre a far andare veloce la barca, produceva anche energia in eccesso per alimentare il Tablet, la strumentazione elettronica e pure i nostri cellulari che postavano le foto su Facebook mentre planavamo all'alba.

Le lezioni del nostro formatore Luca erano memorabili. “Tu sei il Comandante – diceva – e devi avere un metodo per ogni circostanza”. Un giorno mi ha fatto una domanda a bruciapelo: “Alex, immagina di essere al timone di un Bavaria noleggiato e la signora in dinette ti dice «vieni un po' a vedere, c'è il pavimento della cucina allagato». Tu che fai?”.

Uno dei compagni di equipaggio rincara la dose: “a me è capitato veramente qualche anno fa: scolando la pasta il tubo di scarico si era fuso e ha cominciato ad entrare a bordo acqua di mare”.

Io sono rimasto muto... Ma il bello di queste lezioni era la concretezza pratica: Luca ha portato in pozzetto una presa-a-mare e ci ha fatto fare l'esercitazione di applicazione del cono turafalle. È stato sorprendente scoprire che il cono non basta affatto, perché lascerebbe entrare zampilli d'acqua, quindi è necessario saper manipolare ed applicare la pasta sigillante.

Luca ha la straordinaria capacità di adattare le lezioni alla tipologia di allievo: a chi è armatore e naviga con famiglia spiega come equipaggiare la propria barca per non gravare sugli ospiti; a chi noleggia le barche spiega come rapportarsi col noleggiatore e come gestire i partecipanti; a chi fa l'istruttore di vela spiega cosa insegnare agli allievi.

Per esempio: anche se poco elegante da dire, sappiamo tutti (ammettiamolo...) che uno degli incubi di ogni velista è il WC intasato. Nell'arco degli anni io ho elaborato un mio metodo che si è sempre rivelato valido: dire ai partecipanti che, in caso di intasamento, la riparazione costa 200 euro a loro carico.

Non mi ero mai posto il problema di dover sturare da solo un WC intasato, anche perché finora mi è sempre andata bene, ma... c'è sempre una prima volta... Luca ha colmato questa mia lacuna portando in pozzetto una pompetta del WC (nuova) e spiegandoci con precisione cosa svitare e come procedere.

La navigazione procede fra lunghi bordi, cambi di vele ed imprevisti di ordinaria amministrazione (scotta di Gennaker sganciata, drizza del Solent incaramellata, etc.)



Nonostante le lunghe tappe, abbiamo anche potuto fermarci a terra qualche notte.

Dopo una mattinata di Scirocco a 28 nodi, improvvisamente piatta totale. È entrato un Grecale, ma subito sventato dall'orografia del Gennargentu.

Consapevoli di dover finire la nostra settimana con una bolinata feroce nelle Bocche di Bonifacio, aspettiamo il vento facendo un'altra lezione di manutenzione.

Luca dice: “ora vi faccio vedere come si smonta un winch”. Io credevo che portasse in pozzetto un vecchio winch rotto da cannibalizzare, invece **porta in pozzetto un cacciavite e si mette a smontare un winch “vero”, proprio quello che fino a pochi minuti prima cazzava la scotta di fiocco!**

Stupore di tutto l'equipaggio alla vista degli ingranaggi e delle fatidiche levette e mollette che concretizzano il cambio di marcia quando giri la maniglia in senso antiorario.





Scapoliamo l'Isola Asinara ed il Grecale si trasforma in un Levante che forma onda corta nelle Bocche di Bonifacio. È arrivato il momento di usare i ballast. Tiriamo giù il periscopio di caricamento ed azioniamo la pompa elettrica che in sette minuti carica 500 chili d'acqua di mare sulla murata di dritta. È l'equivalente di sette persone fuori dalla falchetta. La barca sbanda di meno, prende più vento ed aumenta la velocità. Fantastico!

“Questa barca è progettata per le regate oceaniche – dice Luca – non è fatta per bolinare, stringe poco e va piano”. Io prendo atto delle sue parole, ma l'occhio cade sulla strumentazione e noto che stiamo stringendo 45 gradi filando a 7 nodi.

Beh, tanto di cappello! Grazie a queste prestazioni, arriviamo a Maddalena prima del tramonto, in tempo per mettere a riva orgogliosamente la bandiera del Centro Velico Caprera.

In questa settimana Luca ci ha dato lezioni di vita oltre a lezioni di mare. Spesso si soffermava su come darsi coraggio e come ordinare le idee: “in certi momenti devi fermarti un attimo a far respirare il cervello” diceva. Quando Luca iniziava una lezione gli dicevo “click, ti metto in pausa” e correvo a prendere il mio taccuino degli appunti per non perdere nessuna parola delle sue preziose lezioni.

Alex

Riferimenti:

Video sul Clinic 2020 con “Flow” disponibile sul canale YouTube di AIVA CVC:
<https://youtu.be/P5HEzUHfM98>

Sito del Clinic 2020 con le caratteristiche dello stage: <https://aivacvc.wordpress.com/>

TUTTO SU "FLOW"



SCHEMA TECNICA

Lunghezza fuori tutto: 12.18 m
Baglio massimo: 4.50 m
Pescaggio: 3.00 m
Albero: 19.00 metri
Dislocamento: 4.5 tonnellate
Superficie velica di bolina: 115 m

SAIL PLAN

- Randa: 70 m²
- Solent 48 m²
- Trinchetta: 32 m²
- Code 0: 80 m²
- Spi Maxi: 205 m²
- Spi Medio: 170 m²
- Spi Piccolo: 110 m²

SKILLS

- La barca entra in planata con grande facilità
- Barca equilibrata, ha una grande stabilità di rotta anche sotto autopilota
- Dotata di sistemi elettronici di ultima generazione
- Nata per correre in solitario



Michele Cannarsa



Michele competenze fra terra e mare



Comincia con questo numero una serie di interviste ad alcuni dei tanti professionisti che fanno parte dello staff del CVC. Li conosciamo, ma forse non tutti hanno piena percezione delle loro responsabilità e del loro lavoro "dietro le quinte", che ci permette di godere dell'esperienza di Caprera senza pensieri e in sicurezza. Iniziamo con **Michele Cannarsa, responsabile operativo delle basi di Caprera.**

AIVA CVC: Buongiorno Michele, e grazie per questo incontro. Cominciamo parlando un po' di te: qual è la tua storia di marinaio, e come sei arrivato al CVC?

MC: La mia esperienza velica inizia da bambino, nel 1987, presso il Circolo della Vela Erix. All'inizio un po' restio, ma poi il rapporto di amicizia con i compagni di corso fece scaturire la passione ed entrai così nella squadra agonistica degli Optimist.

Dopo qualche anno, passato al Circolo Velico La Spezia, con la nuova squadra si creò uno spirito di equipaggio tale da portarci a regatare ad alti livelli in classe ORC e IRC.

Mentre cresceva la passione per le regate d'altura, mi avvicinai anche al mondo degli skiff e successivamente dei monotipi da regata tipo Melges. Nel 1999 entrai a far parte del team di Caprera presso la base di Lerici e nello stesso anno conseguì il formazione istruttori.

La passione per la vela ed il crescente coinvolgimento nelle attività della scuola mi portarono nel 2014 a ricoprire l'attuale ruolo di coordinatore operativo.

AIVA CVC: Veniamo alle tue responsabilità, che sono tante e variegate. Ce le vuoi riassumere?

MC: Possiamo dire che l'attività lavorativa si divide in due periodi distinti: il periodo invernale, dedicato all'organizzazione della manutenzione ed al riassetto di tutte le imbarcazioni, ed il periodo di apertura della scuola con il quale si entra nel vivo dell'attività.

"...l'attività principale è la gestione della sicurezza in mare, oltre all'efficienza della flotta della scuola."

Con l'avvio dei corsi, l'attività principale diventa la gestione della sicurezza in mare, oltre naturalmente a garantire l'efficienza della flotta della scuola.

AIVA CVC: Parlaci della tua giornata quando la stagione del CVC è nel suo pieno svolgimento.

MC: Premetto: sono mattiniero. La giornata inizia presto davanti ad una tazza di caffè e alla mia sfera di cristallo.... **per le previsioni meteo!**

Una volta in base i tempi sono stretti: un rapido meeting con gli istruttori cabinati e poi via verso lo scalo perché arrivano gli ADV ad aiutare nella riparazione delle avarie delle barche consegnate la sera prima.

Con l'arrivo degli allievi e dei capitano si programmano le attività della mattinata e, quando tutte le barche sono in mare, con capo base e staff si pianificano le manutenzioni a lungo termine.

Nel caso di condizioni meteo difficili, allora è necessaria la nostra presenza in mare per l'assistenza. Dopo pranzo le attività riprendono come la mattina fino al rientro di tutte le imbarcazioni. Raccolte tutte le avarie, la giornata volge al termine e si rientra a casa.

AIVA CVC: Quale dei tuoi compiti giudichi il più oneroso in termini di impegno personale e professionale?

MC: Il compito che ritengo più impegnativo è la gestione delle emergenze. Il nostro lavoro si basa principalmente sulla prevenzione, ma bisogna essere sempre pronti agli imprevisti. (una barca a scogli, un'avaria in navigazione, un infortunio, etc).

AIVA CVC: Quando il primo First 27 è stato portato nelle acque di Caprera per testarlo in loco, tu facevi parte dell'equipaggio.

Può essere un po' meno noto il fatto che tu abbia modificato in modo radicale il piano di coperta del First 27 (e con eccellenti risultati) che è progettato per far divertire un equipaggio ridottissimo di 2/3 persone.

Un lavoro molto importante perché ha avuto delle ricadute pratiche enormi sull'esperienza F27 come la conosciamo oggi. Ce ne vuoi parlare?

La manutenzione ed efficienza della flotta del CVC è una delle tante responsabilità di Michele.



MC: Noi a Caprera non amiamo mai parlare di modifica di una barca. Preferiamo piuttosto parlare di accorgimenti e scelte tecniche che permettano all'imbarcazione di adattarsi alle esigenze della scuola e alle sue "intense stagioni".

Naturalmente è stato per me un piacere accogliere una nuova barca al suo esordio nella scuola.

Il processo di adattamento degli F27 è stato il frutto di una continua collaborazione di tutto il nostro staff con la veleria e con il cantiere, ma ancora più importante è stato il continuo contributo di istruttori ed allievi che giorno per giorno utilizzavano l'imbarcazione.

AIVA CVC: La sicurezza è sempre al primo posto, e tu sei il referente in caso di avarie, problemi tecnici, infortuni alle persone. Che tipo di preparazione ti viene richiesta per essere sempre aggiornato su queste tematiche così critiche?

MC: Per quanto riguarda le avarie ed i problemi tecnici è importante essere sempre aggiornati sulle nuove tecnologie e materiali a disposizione.

Mentre, per quanto riguarda gli infortuni, non perdo occasione di partecipare ad un BLS¹.

Sicuramente la cosa più impor-



marzo 2019: Michele era nel team che ha testato per il CVC il nuovo Beneteau/Seascope F27

¹ BLS¹ è l'acronimo di Basic Life Support Defibrillation. Un corso BLS¹ ha come obiettivo l'acquisizione degli strumenti e delle capacità necessarie per riconoscere in una persona adulta lo stato di incoscienza, l'arresto respiratorio e l'assenza di polso, e per praticare le manovre di primo soccorso con l'impiego del defibrillatore in una condizione di sicurezza per se stesso, per la persona soccorsa e per gli astanti. (n.d.r.)

tante è l'esperienza e fare tesoro dei propri errori.

AIVA CVC: Una domanda volutamente un po' insidiosa... Le tue dirette controparti sono gli istruttori: un rapporto complesso e non sempre facile, la cui riuscita è forse l'aspetto più importante della tua attività. Cosa ce ne puoi dire?

MC: Non ritengo sia un rapporto difficile quello con gli istruttori, ma l'esperienza mi ha insegnato che è necessario un certo periodo per riconoscersi tra marinai.

In questi anni sempre più istruttori hanno dimostrato di apprezzare il nostro lavoro dandosi sempre disponibili anche per mansioni al di fuori del loro ruolo, aiutando me e il mio staff.



AIVA CVC: Quando siamo a Caprera ti vediamo fare davvero di tutto e di più: a tua volta tu ti avvali del supporto e del lavoro di altri colleghi, con i quali ti coordini per lavorare in team. Chi sono e che ruoli ricoprono?

MC: Come si dice spesso all'arrivo degli allievi, Caprera è una nave che prende il largo per tutta la durata del corso: ognuno dovrà dare il proprio contributo affinché la nostra nave arrivi in porto alla fine del viaggio.

Anche il nostro staff fa parte dell'equipaggio ed ognuno di loro si occupa di mansioni necessarie al buon funzionamento.

E' difficile presentare tutti, ma ci proviamo! Il comandante dell'equipaggio, **Giuseppe** con le sue due squadre, mare e terra.

Nella parte a mare, con me, ci sono **Sandro, Ruben, Carlo, Gigi e Gabriel**.

Mentre a terra, guidati da **Toni**, abbiamo i cuochi **Mamadou, Ivan e Giuseppe; Parchetta** e le ragazze **Domenica e Isa**.

Infine non dobbiamo dimenticare la segretaria **Emilia** e i due ragazzi dello spaccio **Silvia e Roberto**.

In questi anni lavorando con loro ho scoperto di avere un'altra famiglia e li ringrazio tanto di avermi accolto.

AIVA CVC: Chi arriva a Caprera si aspetta una esperienza gradevole e positiva, ma è anche vero che ciò dipende anche dall'atteggiamento responsabile di tutti, dall'osservanza delle regole comportamentali indicate dal CVC e soprattutto dal rispetto per gli altri e per le dotazioni messe a disposizione dal Centro. In questo senso, c'è qualche suggerimento che ti senti di dare a chi frequenta Caprera, a qualunque titolo?

MC: Mai come quest'anno si è dimostrato che **il rispetto delle regole è fondamentale per garantire a tutti un'esperienza positiva ma soprattutto sicura**.

Il consiglio che dò sempre a coloro che muovono i primi passi come volontari al centro velico è quello di essere consapevoli dell'importanza del loro ruolo, perchè Caprera vive grazie alla loro opera e quindi **solo con l'esempio, rispettando e trasmettendo agli allievi le norme di vita ed i valori che da sempre ci contraddistinguono, la scuola potrà essere sempre una bella esperienza per tutti coloro che la frequentano**.

AIVA CVC: Michele, grazie per questo bell'incontro. Mentre aspettiamo di rivederti a Caprera ti auguriamo delle serene festività e (sempre) buon vento.





Mario Marti

Tiki e dintorni *storia dei Tiki in Italia*

Digressione: dove si racconta un po' di storia dei Tiki in Italia, tra spiagge romagnole e congreghe di carbonari, e si fa una doverosa incursione nel mondo dei monoscafi.

La storia dei catamarani italiani è lunga e bella, nasce in Romagna oltre 40 anni fa.

Erano pervenuti in Italia da oltre oceano alcuni esemplari di Hobie 16, assieme agli Shearwater inglesi e agli Exocet francesi.

Questo nuovo modo di navigare sportivamente, a velocità impensabili fino allora e, tutto sommato, comodamente, non poteva non destare curiosità in Romagna, dove la velocità era (ed è) un culto, le brezze termiche sono una costante e le lunghissime spiagge consentono atterraggi e partenze in sicurezza.

Ma c'è di più: la Romagna poteva contare su un consolidato know-how, poiché costruiva già i pedalò, imbarcazioni a due scafi di vocazione turistica spinte a pedali o a remi, che permettevano a intere famiglie

di fare il bagno a qualche distanza dalle affollatissime rive.

Ad intuire le potenzialità del nuovo mercato furono tra i primi Corrado Sirri e Giorgio Pirini di Cesenatico, e Lallo Petrucci di Bellaria, gli ultimi due titolari rispettivamente di Cantiere nautico e di una ditta specializzata nella produzione di strutture inox per alberghi.

Dopo le incertezze dell'avvio l'impresa partì anche grazie al supporto costante dato dalla **Congrega Velisti di Cesenatico**, covo di carbonari (così erano visti allora i fans dei poliscafi) che discutevano, proponevano, provavano, consentendo così di mettere a punto un prodotto che avesse le caratteristiche di costo, sicurezza e fruibilità richieste dal mercato interno ed estero.

Le doti di velocità e affidabilità del catamarano vennero definitivamente riconosciute grazie ad **un'impresa che fece epoca**: un gruppetto di quattro "congregati", Massimo Nicolini, Pino Montacuti, Claudio Conti e Bruno Bisacchi, partirono da Cesenatico in una notte di ottobre del 1974 per traversare l'Adriatico ed atterrare il giorno successivo a Crikvenica, in Jugoslavia: la dimostrazione che il catamarano era una barca "vera" era stata inoppugnabilmente data.



Alcuni costruttori si fermarono alla creazione di un mezzo robusto e facilmente commerciabile, altri si dedicarono alla ricerca di costanti miglioramenti nelle forme, alla limatura dei pesi, all'ottimizzazione del complesso scafo-albero-vela e **crearono barche stupende e vincenti: tra questi Michelangelo "Lallo" Petrucci.**

Il suo palmarès di successi italiani, europei, mondiali, è impressionante; ma la vetta è stata raggiunta in due occasioni: nei primi anni 2000 un 18 piedi hi-tech (carbonio, composito, autoclave), viene giudicato e nominato da una giuria internazionale "Barca dell'anno"; questo avviene negli Stati Uniti, notoriamente mercato difficilissimo per i catamarani europei.

La stessa barca sarà così apprezzata da costituire il mezzo sul quale correre negli anni successivi **la Piccola Coppa America, il massimo avvenimento sportivo del settore**, nel quale Petrucci coglie la seconda occasione: dopo la sfida del 2003, nella quale gli Americani vincono per 4 a 3, finalmente, nel 2004, si aggiudica la prestigiosissima Coppa, un sogno inseguito da vent'anni.

Dell'equipaggio faceva parte **Massimiliano "Max" Sirena, che in questa storia rappresenta il presente ed il futuro.**

Max nasce e cresce assieme ai catamarani, ma ha la bravura necessaria per tenere i piedi in due staffe: (e li tiene ai massimi livelli): vince nel 2004 con lo HT 18 di Petrucci; prende parte a tre edizioni della Coppa America a bordo di Luna Rossa, monoscafo con cui vince nel 2000 la Louis Vuitton Cup; nel 2007 partecipa, con Russel Coutts, in posizione preminente, alla creazione del BMW Oracle Racing Team e nel 2010 vince la 33a edizione della Coppa America con Usa 17, trimarano, della cui vela alare è responsabile. L'anno successivo si afferma, skipper di Luna Rossa, nel Circuito Extreme 40; nel 2013 è il Velista dell'anno Tag Heuer.



Max Sirena

Ma la storia romagnola della nautica a vela sarebbe incompleta senza un accenno ai monoscafi: a rappresentare il passato, in questa breve incompleta rassegna è un grandissimo, caro ai nostri cuori vissuti: **Cino Ricci.**

Negli anni '60, la situazione economica italiana era apprezzabile (nel '58 la lira aveva vinto l'Oscar per la migliore moneta) ed i successi sportivi di Cino, tra cui una memorabile Middle Sea Race, in sintonia con l'affermazione di nuovi progettisti prevalentemente francesi, diedero l'avvio ad una primavera della cantieristica italiana: nacquero, sull'onda dell'entusiasmo e dell'innovazione, grandi Cantieri tra cui Comar e Del Pardo e molti minori.



Gianni Agnelli e Cino Ricci

Assieme all'avvocato Gianni Agnelli (l'Avvocato tout court) mette a punto la prima partecipazione italiana alla Coppa America, e **nel 1983, lui skipper, Mauro Pelaschier timoniere, la barca italiana forse più amata, Azzurra, arriva in semifinale.**

Dopo una successiva sfida meno fortunata diviene organizzatore (e sembra questo il ruolo in cui riesce meglio, grazie ad una totale concretezza, all'equilibrato senso del denaro e ad una capacità organizzativa eccezionale) del Giro d'Italia a Vela, una manifestazione sportiva molto apprezzata che per 22 anni sarà il motivo conduttore delle nostre estati; tra un impegno e l'altro riesce a dare vita alla progettazione ed esecuzione, nel 1988, di 22 Marina lungo la costa jugoslava, per conto dello Adriatic Club Jugoslavia.

Questo lavoro gli farà da pass per la creazione, l'anno successivo, della Scuola di Vela Nazionale, commissionatagli dallo Stato jugoslavo. Esperienze importanti come queste lo portano a diventare consulente, sia per privati che per il Ministero dei Trasporti e Navigazione, in relazione alla costruzione di porti e Marina, con particolare riguardo al fattore sicurezza.

Che cosa ci porterà il futuro?



Luisa Fezzardini

JFK

un velista alla Casa Bianca

Non è un segreto che tutta la famiglia Kennedy fosse dedita agli sport, e in particolare alla vela.

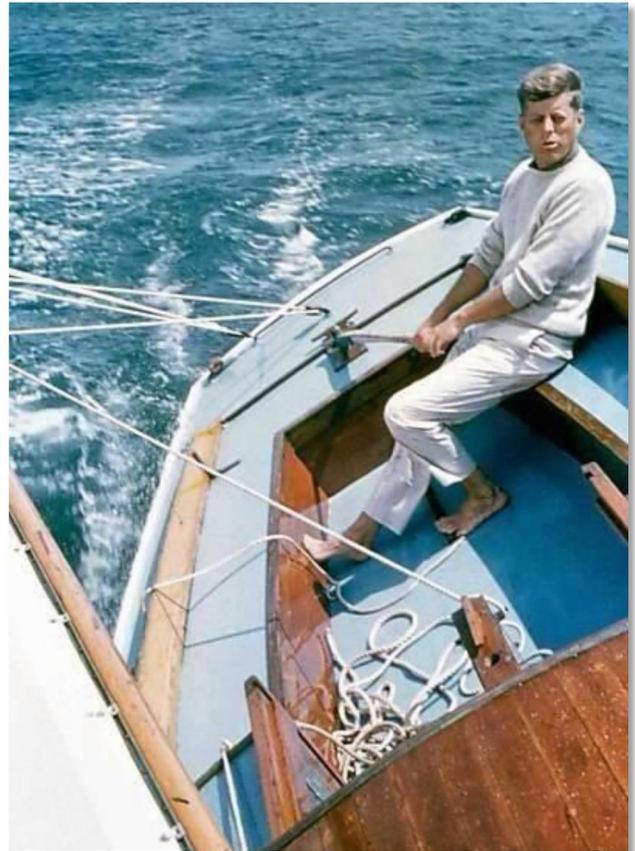
John Fitzgerald, Jack in famiglia, e che per il grande pubblico sarebbe poi diventato JFK, aveva solo 15 anni quando suo padre Joe e mamma Rose gli regalarono la prima grande passione della sua vita: il *Victura*, uno sloop Wianno Senior di otto metri, il cui significato latino: "Destinato a vincere", la dice lunga. Per tutta la vita John Fitzgerald praticò la vela a Cape Cod, dove il clan Kennedy usava riunirsi nella patriarcale casa di campagna. (nella foto sotto: JFK a sedici anni sul *Victura*; a sinistra, il fratello minore Bob)



Kennedy non era un semplice dilettante: vinse diverse competizioni, tra cui la Nantucket Sound Star Class Championship Cup nel 1936 e (col fratello maggiore Joe) la MacMillan Cup nel 1938. E fu sul *Victura* che il futuro presidente insegnò all'allora fidanzata Jacqueline Bouvier l'amore per la vela.

Nel tempo il *Victura* subì diverse disavventure. Nel 1936 venne colpito da un fulmine. Nel 1944, durante una tempesta improvvisa che lo scaraventò su una spiaggia, JFK salvò a stento se stesso e la barca. Infine, nel 2003 venne sottratto appena in tempo alle conseguenze di un disastroso incendio.

Nel corso degli anni Kennedy ebbe diverse barche, ma il *Victura* restò sempre la sua favorita.



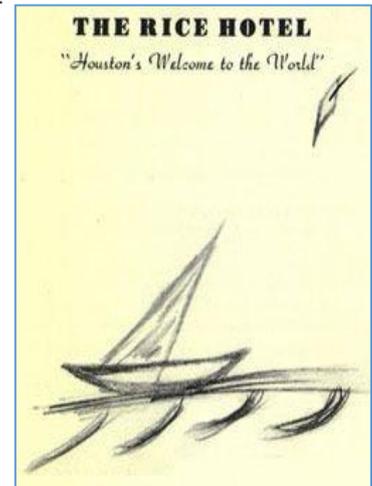
Un genuino amore per il mare continuò a seguire JFK per tutta la vita, nonostante gli impegni istituzionali non gli consentissero di dedicarsi alla sua passione come forse avrebbe voluto. Il discorso che tenne nel 1962, in occasione del taglio del nastro dell'America's Cup, ne è la prova: ***“Tutti abbiamo nelle nostre vene la stessa percentuale di sale che esiste nell’oceano. Abbiamo il sale nel sangue, nel sudore, nelle lacrime. Siamo legati all’oceano e quando torniamo al mare, per navigare o semplicemente per assistere a una regata, torniamo al posto da cui veniamo”.***



Naturalmente le dinamiche immagini del giovane presidente e dell'affascinante moglie a bordo del *Victura*, piene di glamour, vennero ampiamente utilizzate dai media e contribuirono non poco a costruire il mito di JFK. Un mito che sopravvive tuttora, nonostante il ridimensionamento storico che la sua figura privata e pubblica ha subito.

Tuttavia, il mare e la vela non erano una facciata: al contrario, erano passioni autenticamente radicate nella mente di Kennedy, che addirittura usava scarabocchiare barche sui block notes mentre era in riunione o al telefono.

Questa barchetta, probabilmente uno schizzo del suo amato *Victura*, fu l'ultima che disegnò. Il foglio venne trovato nella stanza del Rice Hotel di Houston che occupò con la moglie durante il giro elettorale del Texas che doveva concludersi tragicamente il 22 novembre 1963 col suo assassinio a soli 45 anni. Nel 2003 è stato battuto all'asta per 32mila dollari.



“Abbiamo il sale nel sangue, nel sudore, nelle lacrime. Siamo legati all’oceano, e quando torniamo al mare, torniamo al posto da cui veniamo.”
John F. Kennedy



Massimo Della Rocca

Pasta alla Carlofortina

Crêuza de mă

trofie alla carlofortina

Cucinare in barca richiede impegno e una certa dose di creatività. A partire dalla cambusa fino alla scelta delle ricette, non tutto è scontato come nella cucina di casa. Si sono viste cambuse fatte in velocità, con sovrabbondanza di alcuni generi tutto sommato trascurabili e drammatica totale mancanza di altri ben più essenziali. Così come si è visto chi arriva a cucinare a bordo piatti elaborati come le lasagne al forno o la pasta e fagioli, e chi per una settimana si accontenta di tramezzini a pranzo e cena.

Nutrirsi in modo equilibrato è comunque essenziale a terra come a bordo: questa rubrica si prefigge di dare qualche utile consiglio in merito e fare, quando possibile, anche un po' di storia sulle origini delle ricette.

Cominciamo col revival di una ricetta che - ci tiene a sottolineare l'autore - è stata già pubblicata su questo Notiziario una decina di anni fa. Sembra arrivato il momento giusto per replicarla, anche perché suona decisamente deliziosa e di facile preparazione.

Non si può parlare di questa antica ricetta senza narrarne la storia e le origini.

Il termine "crêuza de mă", letteralmente "viottolo del mare", definisce i tortuosi viottoli interpoderali che serpeggiano lungo la costa ligure, tra muretti a secco ed oliveti, tra ombra e luce piena.

E' un termine ligure-marinaresco, traslato dall'omonimo fenomeno, per cui in un mare calmo i refoli di vento disegnano sulla superficie striature che da lontano appaiono come fasce contorte di colore turchino intersecate con altre chiaro-argentate, come fantastici percorsi o "strade".

Il termine è usato in tabarchino e in genovese, anche in maniera figurata, per descrivere il fatto di lasciare il paese di origine e poi trovare la via per tornarvi.



La pesca del corallo in Tunisia

A questo punto vi chiederete cosa vuol dire "tabarchino" e cosa c'entri Carloforte in tutto ciò. Procediamo con ordine.

Origini di Carloforte

1540: Il Sultano di Costantinopoli, Soleimano I detto il Magnifico, concede alla Repubblica di Genova la piccola isola africana di **Tabarka** (situata a 600 metri dalla costa settentrionale tunisina) per la pesca del corallo. In cambio, i genovesi rilas-

ciano il pirata Dragut, da loro catturato (amico e sodale del pirata Kareiddin, ovvero il famoso Barbarossa, ammiraglio della flotta del Sultano).

La concessione passa alla nobile famiglia dei Lomellini, signori di Genova e padroni di Pegli, i quali inviano sull'isola un nutrito contingente di Pegliesi che

vi rimangono per due secoli mantenendo vivi costumi lingua e tradizioni della terra d'origine.

1736: Il Re di Sardegna Carlo Emanuele III, avendo intrapreso una politica di espansione demografica volta al ripopolamento delle aree più deserte della Sardegna, dopo circa tre secoli di abbandono da parte della Spagna incoraggia il rientro dei **liguri tabarchini** per la colonizzazione dell'Isola di San Pietro.

A Tabarka il corallo è diminuito e sono aumentati i dissidi con gli islamici: molti coloni accettano quindi di buon grado l'offerta, intitolando al Sovrano il loro nuovo insediamento: **Carloforte**.

Negli anni successivi convertono le loro attività dedicandosi alla pesca del tonno e alle costruzioni navali, in cui eccellono, ottenendo gli apprezzamenti dello stesso Ammiraglio Horatio Nelson.

Influenze riassunte mirabilmente nella varietà di odori e sapori di questa gustosa ricetta.

Pasta alla Carlofortina

Ingredienti per 4/6 persone

500 grammi di pasta (a parte le trofie tradizionali, si adatta qualunque tipo di pasta che raccolga bene l'ingrediente come i rigatoni che raccomando o le orecchiette, le penne, etc.)

Tonno 150 grammi

Trito grossolano di capperi e olive nere (20 grammi di capperi, 70 grammi di olive)

½ bicchiere di vino bianco secco

1 cucchiaio d'olio extra vergine di oliva

Pesto 100 grammi

Pecorino stagionato q.b.

Scorza grattugiata di un limone (non trattato)



pesca del tonno a Carloforte

1741: Il destino dei pegliesi rimasti a Tabarca è segnato dall'invasione dell'isola da parte del Bey di Tunisi che mette a ferro e fuoco la città e **riduce in schiavitù gli abitanti**. Vengono liberati alcuni anni dopo per l'interessamento di nobili europei, del Papato, di Carlo Emanuele III e di Carlo III di Spagna.

Gli schiavi liberati in parte raggiungono Carloforte, mentre gli altri dopo numerose vicissitudini danno origine ad altre due comunità: Calasetta (1770), nell'isola di Sant'Antioco in Sardegna, e Nueva Tabarca, sull'isola di San Pablo presso Alicante in Spagna.

Il dialetto tabarchino (riconosciuto come lingua autonoma dalla Comunità Europea) si è in parte evoluto con la lingua ligure, conservando tuttavia alcune espressioni arcaiche e subendo influssi di origine sarda, araba e toscana. Le stesse influenze che si rilevano nelle tradizioni culinarie dell'isola e derivate dai tortuosi viottoli di mare, i "crêuza de mà" percorsi dagli originari pescatori pegliesi.

Procedimento

Scottate in una padella il tonno con l'olio di oliva, aggiungete un trito grossolano di capperi e olive, quindi versate ½ bicchiere di vino bianco secco e lasciate sfumare.

Aggiungete del pesto facendolo solo scaldare.

Versate l'ingrediente sulla pasta ben scolata e mescolate il tutto aggiungendo del pecorino grattugiato e la scorza di limone.

NB: Esiste una versione un po' più elaborata che prevede l'aggiunta di un leggero soffritto di cipolla e pomodorini pelati in acqua bollente.

Il successo di questo piatto semplice ma saporito è assicurato! Meglio se accompagnato da un buon vermentino ligure (freddo ma non ghiacciato).



QUADRANTE LOMBARDO

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



QUADRANTE VENETIAVELA

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



QUADRANTE DANNUNZIANO

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



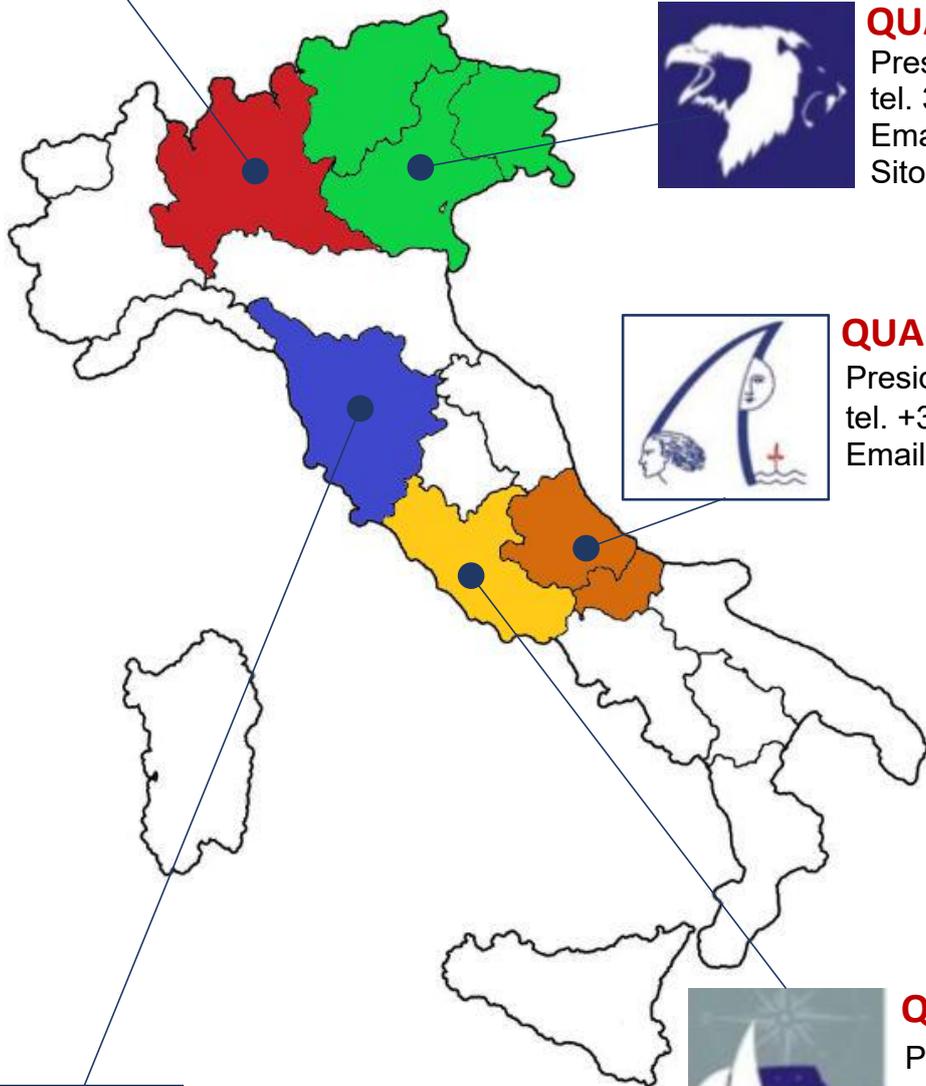
QUADRANTE CAPITOLINO

Presidente: Mario Di Capua
tel. 338 7598992
Email: capolinoq@allievicvc.it
Sito: www.quadrantecapolino.it



QUADRANTE TOSCANA

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





Sostieni l'AIVA-CVC!

**Iscriviti e regala
l'iscrizione per il 2021
nello Shop on-line**

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