

dentro e fuori da

**PORTO  
ALMA**



Notiziario della Associazione Istruttori Volontari ed Allievi Centro Velico Caprera Anno XLIX n. 4 - Novembre 2025

**Il 3° Rally Velico d'Autunno**

**Il Caprera Open 2025**

**Rosso Volante**

**Fantastici schooner**





**Esplora il programma 2026 AIVA CVC!**

**<https://www.allievicvc.it/programma>**



- 4 Piccoli marinai – I Quadranti  
Giancarlo Tunesi
- 6 Il 3° Rally Velico d'Autunno  
Ormai una consuetudine!
- 16 Il Caprera Open 2025  
Molto più che una festa  
CVC
- 21 Volti di Caprera: Rosso Volante
- 25 Fantastici schooner  
Celebri armamenti tra pesca e scommesse  
Gianni Magnano
- 33 I Quadranti



In copertina: Stella, una giovanissima Socia AIVA CVC, al 3° Rally Velico d'Autunno



“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:*  
Alessandro Di Baia  
Centro Velico Caprera  
Giancarlo Tunesi  
Gianni Magnano  
Rosso Volante

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 necessaria-  
mente l'opinione di AIVA CVC.  
Scrivete a: [notiziario@allievicvc.it](mailto: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 · pochi secondi fa · Tempo di lettura: 2 min



## Piccoli marinai - i Quadranti



nella foto: la piccola Giulia arditamente al timone durante il trasferimento Toscana-Capraia!

### **Piccoli marinai**

In quest'ultimo, a detta di tutti, fantastico 3° Rally d'Autunno c'è stata una nutrita partecipazione di ragazzini: figli o nipoti di Allievi o Volontari del CVC.

Normalmente quando programmiamo le nostre navigazioni non siamo abituati a considerare questi piccoli marinai come possibili membri di equipaggio. Al contrario, di solito quando qualche Socio chiede se può portare con sé il figlio piccolo, questo ci mette in una condizione di parziale difficoltà: ciò deriva dal fatto che le nostre navigazioni sono spesso impegnative.

Al Rally i piccoli marinai hanno fatto il loro dovere e forse di più. Credo che dovremmo pensare a navigazioni per equipaggi "famiglia", con modalità adeguate. Per il momento come Associazione si è pensato di istituire una quota sociale simbolica per tesserare i giovanissimi "under 14".



## I Quadranti

Sul fronte istituzionale, un tema di cui ci si sta occupando è l'assetto futuro delle Strutture Periferiche, ovvero i Quadranti, che per vari motivi, non ultimo la nuova normativa fiscale che richiede sempre più tempo e risorse per essere adempienti, oltre al tema della responsabilità giuridica, impone un cambio di rotta.

Come per AIVA CVC Nazionale si è raggiunto l'obiettivo del riconoscimento della personalità giuridica, così troveremo il modo migliore per far sopravvivere i Quadranti, pur con una diversa configurazione ma nel rispetto di quanto è stato fatto in tanti anni di lavoro e passione.

Auguri di Buon Natale e un ventoso 2026 da me e da tutto il Consiglio Direttivo e Collegio Probiviri AIVA CVC.



I grandi non capiscono mai niente da soli e i bambini si stancano a spiegargli tutto ogni volta.

*(Antoine de Saint- Exupéry "Il Piccolo Principe")*





## Il 3° Rally Velico d'Autunno

Ormai una consuetudine!



Il Rally d'Autunno sta diventando uno degli eventi più attesi dai nostri Soci, un modo informale e divertente per chiudere la stagione in attesa degli appuntamenti del prossimo anno (che sono in preparazione... restate sintonizzati!).



Quest'anno si è svolto nel fine settimana dal 7 al 9 novembre, e ha visto già dal giovedì l'arrivo degli equipaggi nei porti di partenza, sparsi tra Toscana e Lazio, con il consueto indaffarato viavai per imbarcarsi, trovare parcheggio per chi è venuto in auto, corse in stazione a recuperare il compagno col treno in ritardo, spedizioni in massa al supermercato per fare cambusa (a tal proposito... a San Vincenzo gli addetti del super più vicino al porto, non grandissimo, sono stati letteralmente sopraffatti dai carrelli strapieni dei vari equipaggi... a un certo punto hanno dovuto chiamare in soccorso un paio di colleghi alle casse per far fronte all'ondata di piena dei rallisti).





Molta allegria già da subito, visite da una barca all'altra e gli immancabili aperitivi benaugurali prima della partenza verso Capraia. La quale partenza, prestissimo al venerdì mattina, ha riservato una spiacevole sorpresa: mare, onda al traverso (la peggiore per lo stomaco...) e pioggia... tanta pioggia! Per la prima volta in tre anni il clima del venerdì ha tradito i rallisti, e in molti si sono rapidamente trovati a pagliolo...



Comunque una bella traversata, piena di sfide! e c'è chi l'ha vissuta con tanta adrenalina!



Per fortuna in ogni barca almeno uno o una è rimasto in piedi, con i visceri più o meno in sesto, per tenere la prua verso il faro di Capraia, punto di arrivo della prima tappa del Rally.

Allo sbarco la pioggia si è placata, e gli equipaggi si sono sparsi a terra in cerca di un po' di calore (e di terra ferma sotto i piedi). Fortunatamente questi malesseri passano in fretta, e - complice lo stomaco vuoto dal mattino - tutti si sono lanciati in preparazioni culinarie in alcuni casi davvero impegnative! (c'è chi si è regalato risotto e ossobuco alla milanese).



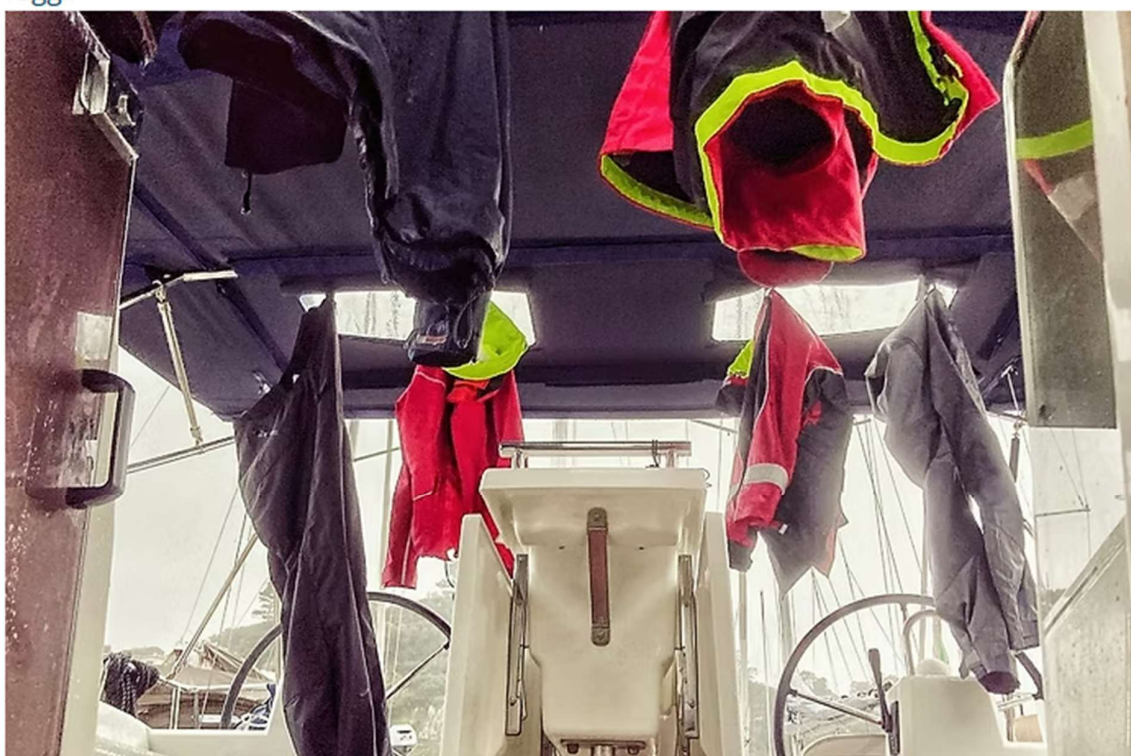


Il tutto in vista dell'ormai tradizionale quizzzone del venerdì sera: 25 domande di nautica, giocato in remoto da tutti gli equipaggi riuniti nelle rispettive barche. I vincitori sono risultati senza discussione "I Ribelli", capitanati da Davide De Biaggi.



"I Ribelli" premiati il sabato sera durante il Rally Party.

Il sabato inizia sotto i migliori auspici: vento giusto e soprattutto sole! Un gran stendere all'aperto di vele, indumenti, cerate, cuscini, per sfruttare al massimo i più che benvenuti raggi.





Dopo il briefing, allietato per la prima volta da diversi bambini (i quali, va detto, hanno retto il mare del giorno prima molto meglio degli adulti), al via la seconda tappa, il periplo dell'isola.



Questo tratto è sempre suggestivo e regala immagini davvero magnifiche.







Nonostante il percorso accorciato alla prima boa a causa di un calo di vento, tutti tornano soddisfatti in porto, in attesa del Rally Party serale. La premiazione ha visto primi arrivati "I Whiskey Rescuers" al comando di Domenico Tirotti, che hanno calcato il podio anche per l'outfit più calzante col nome di battaglia!



A seguire "I Mandrakeoni" capitanati da Giancarlo Tunesi...





## RADUNI E RALLY

...e in terza posizione "I Pipponauti" di Filippo Toro (ormai abituati al podio del Rally :-)).



Va detto che anche altri equipaggi si sono sbizzarriti in modo creativo con l'outfit...





Nel frattempo un inaspettato grecale ha rinfrescato l'aria, ma gli equipaggi si sono subito scaldati con il dj Alesnwski e il buffet, al quale come da tradizione hanno contribuito tutte le barche.

Il rientro domenica si è fatto perdonare il venerdì. I più avventurosi, partiti dalla Liguria, sono atterrati alle prime ore del lunedì mattina, stanchi ma felici.







Al prossimo anno!

# Il Caprera Open 2025

Molto più che una festa



**CAPRERA · OPEN** 2025  
THE SPIRIT OF 

Il **Caprera Open 2025** si è confermato anche quest'anno uno dei momenti più autentici e partecipati della stagione del **Centro Velico Caprera**. Un fine settimana dedicato a tutti coloro che con il loro impegno rendono la Scuola una realtà unica nel panorama della formazione velica italiana.

L'edizione di quest'anno ha annoverato **130 iscritti, oltre a 17 collaboratori e a 20 partecipanti del corso Formazione istruttori**, che hanno contribuito con il consueto entusiasmo all'organizzazione e partecipato alle prove in mare. Molte le attività proposte, dal corso di impiombature e marineria, al workshop con il tecnico della Harken per una full immersion nella manutenzione di winch e altre attrezzature. Non è mancata la tradizionale **regata del Caprera Open**, che ha visto in acqua 16 imbarcazioni che si sono sfidate nelle acque di Porto Palma. Tra i momenti più apprezzati, come di consueto, la possibilità di navigare sulle imbarcazioni che hanno fatto la storia del CVC, come i mitici **mousquetaire e mentor**.







Un'edizione impreziosita dalla presenza dell'equipaggio della **Sir Baden Powell**, l'imbarcazione passata agli onori delle cronache per essere stata la prima ad aver prestato soccorso al **Bayesian** durante il naufragio dello scorso anno. La sua partecipazione ha rappresentato un simbolo potente di solidarietà e memoria, valori profondamente radicati nella cultura del Centro.







L'istruttore CVC e Capobarca AIVA CVC Giuseppe Salottolo sulla goletta *Sir Robert Baden Powell* con il comandante Karsten Borner.





Ma l'Open è anche un momento per fermarsi e ricordare chi ha dato nel corso di questi anni il proprio contributo alla crescita della scuola. "Non è solo una festa – spiega **Paolo Bordogna, Presidente della Fondazione Centro Velico Caprera** - ma un momento collettivo che rinsalda i legami di una comunità che vive di passione, rispetto per il mare e spirito di servizio. Una tradizione che ogni anno rinnova la consapevolezza di far parte di qualcosa di più grande: una Scuola che, da oltre cinquant'anni, continua a formare marinai e persone, unendo tecnica, valori e amore per il mare".





## Rosso Volante



*È così che tutti lo conosciamo, ed è probabile che in tanti nemmeno sappiano il suo nome all'anagrafe, Antonio Valerio. Per chiunque sia stato a Caprera, "Rosso" è uno dei nomi più conosciuti, e in verità sono poche le attività della base in cui non sia stato coinvolto.*

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

Rosso - La mia storia di marinaio è nata proprio a Caprera dove mi sono innamorato della vela e dove ho realizzato la rotta da percorrere grazie agli ottimi istruttori che mi hanno accompagnato nei corsi frequentati sull'isola. Sempre amante del mare, non appena ho riscosso il primo stipendio l'ho investito nella scuola che ha aperto un nuovo orizzonte sulle mie scelte di vita.

*Nei tuoi anni presso la Scuola hai incontrato personaggi quasi leggendari. Cosa ne puoi dire a chi li conosce solo leggendo la storia del CVC?*

Rosso - Ho avuto l'onore di seguire, ai miei esordi da istruttore, Franco Brambilla, persona squisita e modesta; Vittorio di Sambuy, che ho condotto in crociera; Achille Piatti, mio CT ad un corso CB; Francesco Mazza, Ugo Paolillo. Tutti, a loro modo, mi hanno insegnato passione, umiltà e rispetto, valori che cerco di trasmettere a mia volta.



*Nel 2025 Rosso Volante è stato nominato Socio Onorario dell'Associazione Istruttori Volontari e Allievi CVC.*

*Le tue responsabilità presso la Scuola sono cambiate nel corso del tempo: gli Allievi ne vedono solo una parte, ma vi è una quantità di compiti che si svolgono "nelle retrovie", indispensabili per il buon funzionamento delle attività giornaliere. Cosa ce ne puoi dire?*

Rosso - Credo che le responsabilità siano rimaste le stesse, sono semplicemente cambiate le modalità.

Mi spiego: nel passato le barche in legno, pesanti, non veloci ed essenziali nell'armo, perdonavano molto.

Oggi le barche sono decisamente più leggere e più performanti e richiedono un'attenzione più scrupolosa, il tutto si traduce in una preparazione maggiore per tutti, allievi ed istruttori, in considerazione anche della notevole partecipazione degli iscritti.





*Rosso con l'attestato ricevuto dal CVC nel 2019 per la sua lunga attività presso la Scuola di Caprera.*

*Da qualche anno sei responsabile dei corsi per i più junior tra gli Allievi: ciò richiede un giusto equilibrio tra autorevolezza e considerazione della giovane età. Che tipo di esperienza è per te?*

Rosso - I corsi junior sono fondamentali nella crescita della scuola per tanti motivi: i giovanissimi sono istintivi ed imparano rapidamente. Accompagnarli nella disciplina della vela permette loro di scoprire tutte le potenzialità di cui sono capaci e spesso sopite dai social.

Al termine del corso scoprono tutte le positività nell'essere coinvolti in un progetto che li vede assoluti protagonisti. Certo, sono impegnativi, ma danno un'enorme soddisfazione.



*La Scuola, gli Allievi e in generale il mondo della vela e le aspettative di chi frequenta un corso del CVC sono ovviamente cambiate nel corso del tempo. Che osservazioni o suggerimenti ti senti di dare a chi si accosta a questo mondo e in generale ai giovani Allievi?*

Rosso - Ritengo che le aspettative siano rimaste le stesse. Il modo di orzare, poggiare, virare, strambare, planare si attuano da sempre in funzione dell'intensità del vento che detta i tempi.

La disciplina della vela è un'arte che si apprende navigando e chi decide di applicarsi non deve essere frettoloso, deve avere pazienza, determinazione, passione pura, che sono gli ingredienti per riuscire a crescere, senza distinzione di età.

*Grazie per questo confronto! Di sicuro più di una generazione di allievi potrà dire di avere avuto una bella esperienza a Caprera anche grazie a te.*





Gianni Magnano · 2 giorni fa · Tempo di lettura: 6 min



# Fantastici schooner

Celebri armamenti tra pesca e scommesse



*La goletta "Fortuna" nel 1897 in regata davanti a Newport*

*Gianni Magnano, genovese appassionato di storia della vela, ci racconta la genesi di schooner e cutter in questo articolo uscito nel n. 1 (settembre 2025) del periodico "Memorie del Mare" ([www.memoriadelmare.it](http://www.memoriadelmare.it)) che pubblichiamo qui col permesso dell'autore e dell'editore.*

*Nota: per una introduzione ai vari tipi di armo vedi l'articolo [L'armo](#) in questo Notiziario.*

All'inizio del XVII secolo si diffuse negli Stati Uniti e in Europa l'armo a goletta, e ciò avvenne grazie alle barche da pesca, che dovevano raggiungere i banchi distanti dalla costa ed erano stimolati a rientrare ai porti velocemente per aggiudicarsi al massimo prezzo il pescato.

La goletta fu l'armo più idoneo ad ottenere questo scopo, con le vele auriche per bolinare meglio e gli scafi fini e leggeri per affrontare in velocità il mare aperto, spesso agitato, delle coste americane ed inglesi. Le golette, o schooner, come erano note nel mondo anglosassone, erano quanto di meglio disponibile per navigare all'epoca.

Si ritiene che la parola inglese "schooner" abbia origine dal termine olandese "schoon", che significa "bello" o "pulito". In Italia nell'area ligure fu coniato "scuna", che italianizzava il termine. "Goletta" viene invece dal francese "goelette" che a sua volta deriva dal gaelico "gwelan", ovvero gabbiano. Un natante, dunque, che sembrava volteggiare sulle onde dell'Oceano, agile e sicuro come un gabbiano.

La storia della goletta può essere fatta risalire al XVII secolo. Si ritiene che il suo design sia nato nei Paesi Bassi e si sia diffuso in tutta Europa e in Nord America. La goletta guadagnò rapidamente popolarità grazie alla sua versatilità e velocità. Era ampiamente utilizzata per vari scopi, tra cui la pesca e il trasporto di merci, e come yacht privato per armatori facoltosi.

Divenne quindi l'armo ottimale, anche migliore degli sproporzionati "sandbagger", piccole agili imbarcazioni con le vele maggiorate, che richiedevano marinai forzuti per manovrarle, con i loro sacchi di appesantimento opportunamente spostati sopravvento nelle varie andature. I "sandbagger" furono ben presto abbandonati perché poco capienti e spesso soggetti a disalberamento a causa della loro velatura estrema.



"Annie", un sandbagger al Mystic Seaport Museum. È evidente l'invelatura sproporzionata rispetto allo scafo.



Il passaggio dagli scopi commerciali alle regate avvenne quasi subito anche per merito delle ingenti scommesse che vi erano legate, e che furono una delle leve per lo sviluppo della nautica: progettisti e cantieri facevano a gara per aggiudicarsi le commesse. La ricerca della velocità ottimale fu un fattore decisivo per lo sviluppo delle regate, di cui gli schooner furono protagonisti fin dall'inizio.



Schooner nella costa orientale degli Stati Uniti.

Gli schooner, molto diffusi anche in Europa per la pesca, si trasformarono rapidamente a partire da metà Ottocento in yacht da piacere e competizione. I ricchi armatori inglesi si facevano costruire questi scafi affidandosi a celebri cantieri ed architetti navali. La prima edizione della "Coppa delle Cento Ghinee", che sarebbe poi diventata la "America's Cup", venne disputata in Inghilterra davanti a Cowes nel 1851, tra scafi americani e inglesi, e ne fu protagonista proprio uno schooner, l'"America", stazza 170 tonnellate, che ebbe la meglio sui cinque yacht Inglesi: questi giunsero al traguardo con notevole ritardo, con grave disappunto della regina Vittoria, che osservava la regata dal panfilo reale.



"America", vincitrice della Coppa delle Cento Ghinee nel 1851.

Allora si correva in tempo reale, ma se si fosse applicato un sistema di compensi "America" sarebbe comunque risultata vittoriosa per alcuni minuti anche sui più piccoli yacht inglesi, peggio attrezzati. La vittoria della barca statunitense sarebbe da attribuirsi alle vele di cotone americano tessute a macchina, mentre quelle inglesi erano di lino, molto più pesante.

Da quella storica regata iniziò la competizione tra le due sponde dell'Atlantico che poi si sarebbero affrontate spesso negli anni a venire.



La goletta "Susanna" in navigazione a Cowes (foto Beken).

### L'era dei Cutter

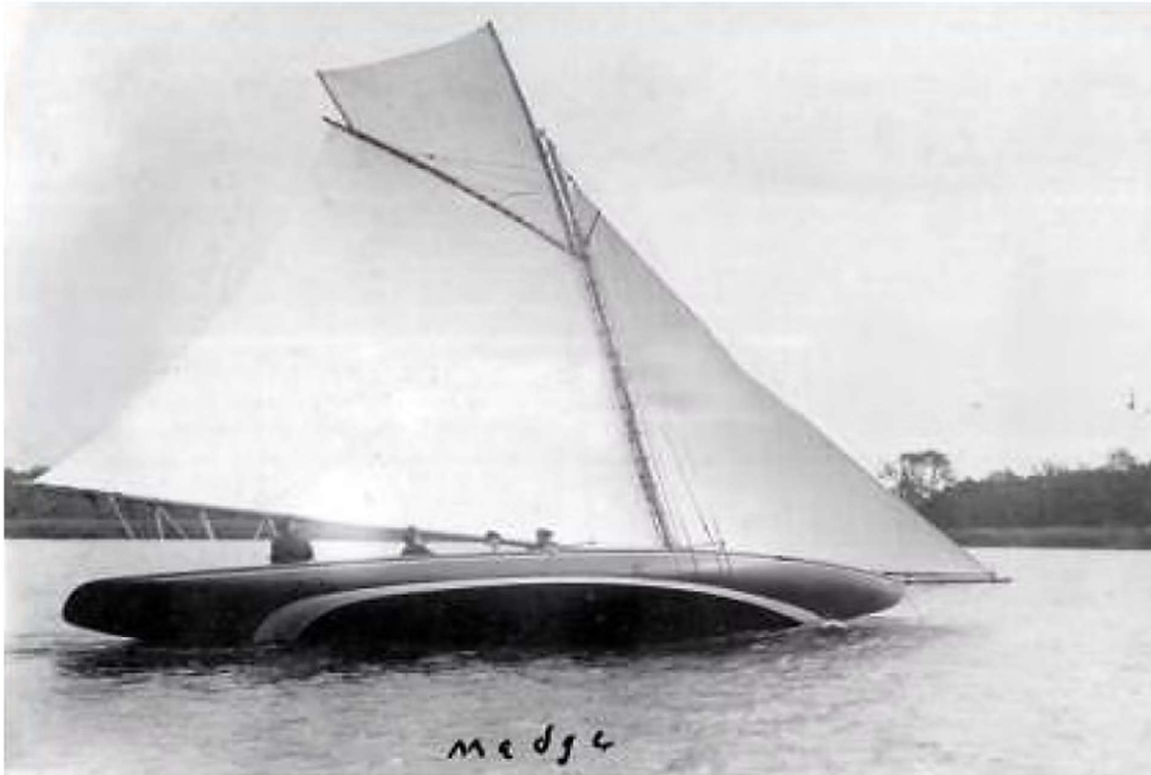
I cutter furono le imbarcazioni che contribuirono in modo determinante alla diffusione dello yachting e delle regate. Nato nella stessa epoca degli schooner, tra il 1700 e il 1800 tra Inghilterra, Paesi Bassi e area caraibica, il cutter si diffuse ovunque come imbarcazione da pesca e da diporto.

A differenza dello schooner, rispetto al quale aveva dimensioni solitamente più ridotte, era più agile nella manovra e richiedeva equipaggi ridotti. Per un certo periodo i cutter vennero usati anche per il contrabbando: erano scattanti e potevano sfuggire più facilmente ai controlli.



L'utilizzo più normale dei cutter fu come "Barca Piloti" nei porti del Nord America e nella baia di Londra, adatte per facilitare l'ingresso in porto dei grandi velieri.

Il "cutter" (il cui nome deriva dal termine inglese "to cut", che significa "tagliare", data l'attitudine di questi yacht a "tagliare" il mare che attraversavano), era fornito solitamente di una randa quadra, una controranda e tre fiocchi a prua su un unico albero maestro.



Il cutter "Madge" nato dalla matita di George Lennox Watson, uno dei maggiori architetti navali dell'epoca.

In seguito venne anche usato per il diporto e nelle regate che presero piede nell'Ottocento sulle due sponde dell'Atlantico.

Venne poi scelto, a partire dal 1881, come yacht per le sfide della "America's Cup" in luogo dei più impegnativi schooner, che vennero mano a mano sostituiti con i più agili cutter. È proprio del 1881 la sfida tra la statunitense "Mischief" e la britannica "Atlanta", che entrò nella storia della celebre competizione segnando un cambiamento epocale negli armi da regata.

Da allora la Coppa si corse con yacht dotati di un solo albero, più maneggevoli e adatti a regate.

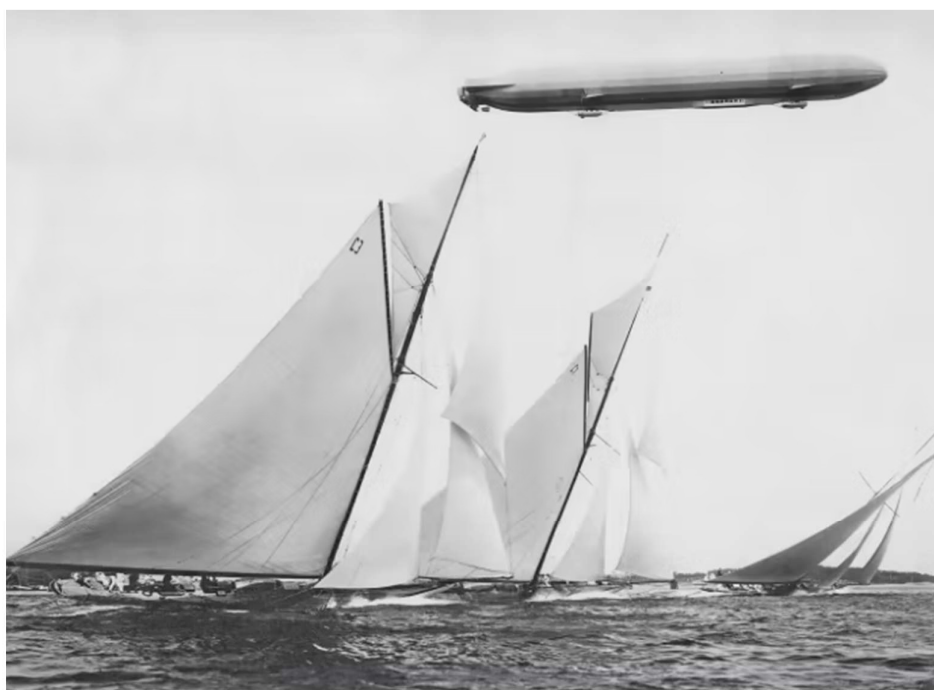
Intanto nel mondo delle regate si affermavano sempre più le barche di questo tipo, e si misero a punto regolamenti che favorivano yacht più performanti, gestiti da un numero minore di marinai, i cutter appunto.



Il "Volunteer" in regata davanti a New York, 1887.

Anche nel vecchio continente a fine Ottocento si organizzarono gare per questi yacht: in Francia, la "Coupe de France" messa in palio dallo Yacht Club de France dal 1891, la "Coupe Cercle de la Voile de Paris" dello stesso anno, la coppa del "Club Nautique de Nice" nel 1893. In Italia dal 1898 venne organizzata la "Coppa Italia" su iniziativa dello Yacht Club Italiano e del Re d'Italia Vittorio Emanuele III.

In Germania dal giugno 1883 si organizza sul Mare del Nord la "Kieler Woche" (la settimana di Kiel) alla quale partecipano vari tipi di yacht da regata e molti velieri reali provenienti da diversi Stati: una festa della vela arrivata sino ad oggi, che in Europa ha conosciuto interruzioni solo in occasione dei due conflitti mondiali.



Kieler Woche di inizio 1900, sorvolata da un dirigibile Zeppelin.



Altre importanti regate furono svolte negli anni successivi fino a giungere ai primi anni del Novecento, quando in Inghilterra si tennero competizioni importanti come la "Jubilee Race", dedicata alla Regina Vittoria, e più tardi la "Admiral Cup" con un percorso di oltre 600 miglia in mare aperto, destinate agli yacht d'altura di ogni tipo.

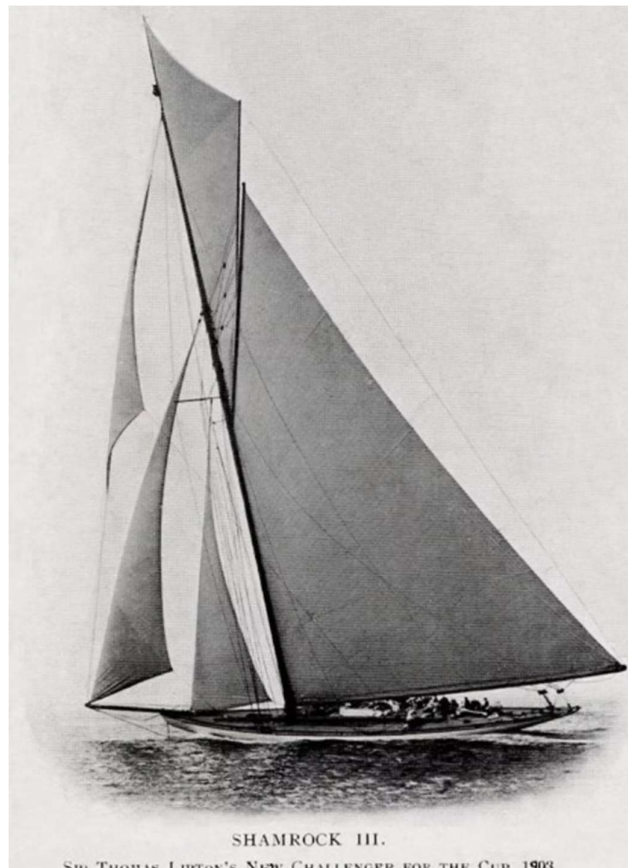
In quel modo i cutter furono il volano che contribuì in maniera determinante allo sviluppo della vela in tutti i settori che a poco a poco si affermarono nel tempo.

Fu nel 1843 che vennero redatti i primi regolamenti e compensi mediante tabelle, nelle quali si consideravano la stazza, la superficie velica e la larghezza degli scafi.

Gradatamente si arrivò negli anni successivi a compilare formule sempre più precise per organizzare le regate.

Si superarono anche le vele di prua multiple mentre si andava affermando sempre più il fiocco unico, sino ad arrivare al famoso "Genoa Jib" negli anni venti del Novecento, una vera rivoluzione negli armamenti dell'epoca. Grazie ai nuovi compensi si poteva concorrere con i cutter e gli schooner, allora molto diffusi sia in Europa che negli Stati Uniti.

Per arrivare ad un metodo unico di stazza si dovrà però attendere la conferenza di Londra del 1908 con la "Stazza Internazionale" comune ai due mondi, che rappresentò un cambio di passo nello yachting mondiale, al quale seguirono negli anni successivi tre revisioni della formula.



Un altro cambiamento epocale fu l'introduzione degli armamenti "Bermudiano" o "Marconi " e l'abolizione della poco pratica controranda, difficile da regolare e scomoda da tenere a punto correttamente nelle varie andature.

Era iniziata un'altra era per la vela, tra le due sponde dell'Atlantico tutto stava cambiando velocemente e i nuovi fiocchi e gli armamenti moderni favorirono un salto di qualità notevole per gli yacht. Si affermarono gli sloop, i ketch e gli yawl, ma questa è un'altra storia che merita un racconto a parte.



Dipinto raffigurante una regata tra cutter a fine 1800.



## QUADRANTE LOMBARDO



Presidente: Pierluca Bertolotto  
tel. 338 8623429  
Email: [lombardoq@allievicvc.it](mailto:lombardoq@allievicvc.it)  
Sito: [www.delegazione-lombarda.net](http://www.delegazione-lombarda.net)

## QUADRANTE VENETIAVELA



Presidente: Luca Stivani  
tel. 349 3157678  
Email: [venetiavela@allievicvc.it](mailto:venetiavela@allievicvc.it)  
Sito: [www.venetiavela.com](http://www.venetiavela.com)

## QUADRANTE DANNUNZIANO

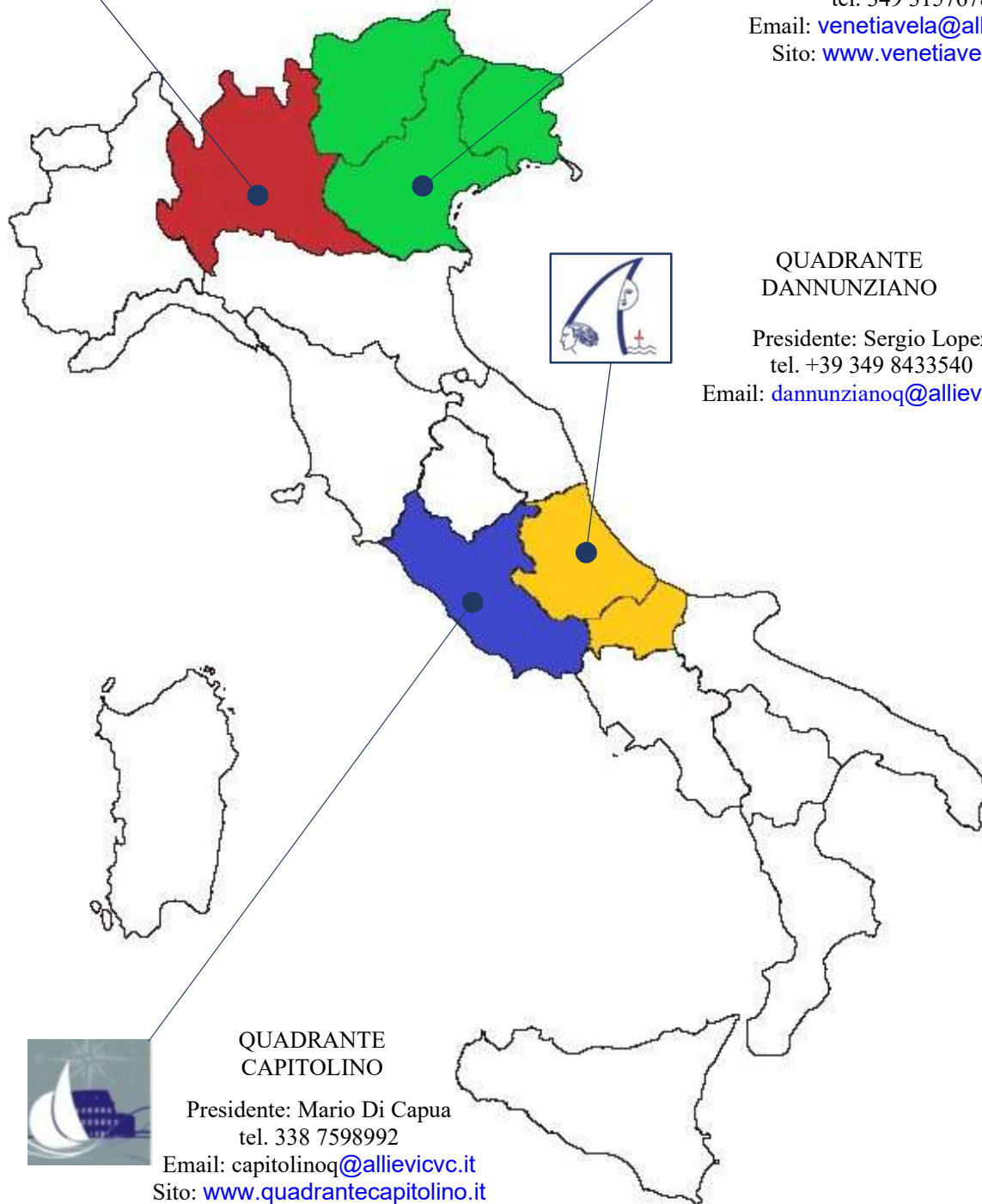


Presidente: Sergio Lopez  
tel. +39 349 8433540  
Email: [dannunzianoq@allievicvc.it](mailto:dannunzianoq@allievicvc.it)

## QUADRANTE CAPITOLINO



Presidente: Mario Di Capua  
tel. 338 7598992  
Email: [capitolinoq@allievicvc.it](mailto:capitolinoq@allievicvc.it)  
Sito: [www.quadrantecapitolino.it](http://www.quadrantecapitolino.it)



Associazione Istruttori Volontari e Allievi Centro Velico Caprera

AIIVACVC

