

Notiziario della Associazione  
Istruttori Volontari ed Allievi  
Centro Velico Caprera

Anno XLIII N° 2 - dicembre 2019

Dentro e fuori da  
**Porto Palma**

e-mail: [segreteria@allievicv.it](mailto:segreteria@allievicv.it)



**L'album del raduno  
a La Maddalena**



**OLANDA**

**Ho navigato su  
un cavalcavia**

[www.allievicv.it](http://www.allievicv.it)

Pubblicazione Trimestrale - Spedizione in abbonamento postale d. l. 253/2003 - (conv. in l. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1 DCB Milano



## Sommario

- 3 Il presidente
- 4 Il vicepresidente
- 5 Aiva e la Maddalena passione infinita
- 12 Programma 2020
- 14 Quadrante Lombardo: Navigazione coi fiocchi fra i prati in Olanda
- 19 Cicladi due settimane da ricordare
- 23 Mari freddi Sul Baltico con Frida splendida cinquantenne
- 26 Amarcord Un delirio di emozioni
- 29 Io speriamo che me la cavo a Caprera
- 30 Delegazione Ligure: In Corsica. E che strano doverci infine separare.
- 32 Regate: Cetacei 2019 Abbiamo vinto!
- 35 Piani velici e tipi di armamento

Questo numero di **Dentro e fuori da Porto Palma** viene spedito in abbonamento postale:

- ai soci AIVA CVC 2019
- agli istruttori

Associazione Istruttori Volontari ed Allievi Centro Velico Caprera

Via Crocefisso, 5 - 20122 Milano  
tel. e fax 02/804909  
e-mail [segreteria@allievicvc.it](mailto:segreteria@allievicvc.it)  
<http://www.allievicvc.it>

c/c 18860  
BCOD IBAN:  
IT 72 V 03111 01646 00000018860  
UBI BANCA Corso Italia 22 Milano  
intestato ad "Associazione Istruttori Volontari e Allievi CVC"

conto corrente postale  
n° 53248209  
intestato a:  
Associazione Istruttori Volontari e Allievi CVC  
Via Crocefisso, 5 - 20122 Milano

### Tariffe pubblicitarie:

#### Formati standard in mm e costo

Spazio	b x h	b/n
Pagina al vivo	165 x 235	€ 450
Doppia pagina al vivo	330 x 235	€ 800
2 colonne in gabbia	95 x 200	€ 400
1/2 pagina in gabbia	118 x 165	€ 300

#### Posizioni speciali

a colori b/n 2° di copertina € 1.200  
3° di copertina € 1.000  
4° di copertina € 1.500

**Sconto di agenzia di pubblicità: 15%**

#### Diffusione:

1700 (media per numero) + diffusione numeri speciali (variano a seconda delle manifestazioni)

### In copertina

Camilla Bruché in navigazione fra i mulini a vento olandesi.

Dentro e fuori da  
**Porto Palma**  
Pubblicazione trimestrale edita da  
Associazione Istruttori Volontari ed Allievi  
Centro Velico Caprera

Via Crocefisso, 5 - 20122 Milano  
Tel. e Fax 02.804.909 ore 14.00 - 18.00  
Cod. Fisc. 80151510155  
Part. IVA 06871030158  
C/C Postale: 53248209  
COD IBAN:  
IT 72 V 03111 0164600000018860  
UBI BANCA Corso Italia 22 -  
Milano - intestato ad  
"Associazione Istruttori  
Volontari e Allievi CVC"

Decr. Reg. Trib. Milano n° 447  
del 23/12/1977

#### Direttore Responsabile

Annalisa Bianchi

#### in Redazione

Carmen Di Nardo

#### Hanno collaborato

Ruggero Arena  
Laura Babbi  
Italo De Mas  
Enzo De Pasquale  
Massimiliano Marchese  
Alessandro Mazzetti  
Paolo Raugei  
Saverio Vella  
Riccardo Veltri

#### Per le fotografie:

Ruggero Arena  
Laura Babbi  
Chicco Corti  
Enzo De Pasquale  
Massimiliano Marchese  
Alessandro Mazzetti  
Paolo Raugei  
Riccardo Veltri

#### Stampa e Prestampa

Althea Grafiche  
Milano

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

Nessun materiale sarà restituito.  
Gli articoli firmati non rispecchiano  
necessariamente l'opinione  
dell'AIVA CVC.



## IL PRESIDENTE

EMILIO PALLADINI

# AIVA E CVC SODALIZIO VINCENTE

Carissimi tutti ringrazio ancora una volta tutti i partecipanti della nostra Associazione in occasione delle celebrazioni a Caprera del cinquantennale. È stata una giornata fantastica, come quando dopo una veleggiata con maestrale nelle bocche di Bonifacio ci si ritrova tutti assieme la sera con i commenti e le emozioni di aver superato una prova impegnativa e aver assaporato quello spirito di avventura e - perché no - anche un po' di incoscienza che hanno fatto dello "spirito di Caprera" un sentimento che una volta scoperto ti porti con te tutta la vita. La nostra Associazione è viva più che mai, ha interpretato in tutti questi anni la passione per chi va per mare e non solo, ma come tutte le Associazioni porta con sé le problematiche relative al tempo che passa e delle finalità che si devono obbligatoriamente aggiornare con le esigenze quotidiane. In particolare si devono prevedere le giuste strategie di medio, lungo periodo. In questi ultimi anni non

tutto è stato positivo ed è impensabile non fare errori di valutazione, come diceva un grande costruttore di auto da corsa "non sbaglia mai chi non fa mai nulla". Quando ho accettato la Presidenza di AIVA ho redatto un programma di guida accettato da tutto il Consiglio che metteva al primo posto un rinnovato impegno nei confronti del CVC per un rinnovato nostro contributo per la gestione della scuola. Le celebrazioni del cinquantennale hanno pienamente dimostrato quanto sia indispensabile il socio AIVA per la continuità del CVC. Abbiamo raggiunto una meta importante ma per continuare, ovvero per non perdere quello che abbiamo, anzi di più: per progredire, è necessario e indispensabile invitare e appassionare i giovani a una più intensa partecipazione alla nostra Associazione, che si abituino un po' alla volta a condividere le finalità dello statuto di AIVA e del CVC e che portino quelle innovazioni indispensabili per un rinnovo di entusiasmo trovando una Asso-

ciazione aperta e disponibile ad ascoltarli. AIVA ha comunque in programma da anni l'obiettivo di trasformare il CVC in una fondazione, questo ritengo sia il progetto più importante per la continuità della scuola ed è la garanzia che quello "spirito di Caprera" possa essere garantito alle generazioni che arriveranno dopo di noi e che possano condividere la grande fortuna che abbiamo avuto noi di conoscere Caprera. Tutto ciò è un patrimonio che non dovrà essere sottovalutato né altresì dimenticato, quando, in primavera, rinoveremo i nostri organi statutari. Grazie a tutti e (come diceva mia mamma...) "buon cammino"!

*Emilio*



SAVERIO VELLA

## OLTRE L'ORIZZONTE

L'immagine di copertina dice chi siamo: Camilla è ritratta durante una navigazione in Olanda della nostra associazione. Sfoggia (con molto grazia...) il logo del CVC. Perché è questa l'Associazione: soci che portano nel cuore (sul cuore) la scuola. AIVA e CVC, una cosa sola.

Le celebrazioni del 50° AIVA, svoltesi lo scorso ottobre a Caprera e Maddalena e illustrate con tante belle immagini in questo numero, testimoniano quanto l'AIVA ci tenga a sostenere la scuola, a rafforzare sempre più e sempre meglio i suoi rapporti con le istituzioni locali: comune de La Maddalena, Ente Parco dell'Arcipelago, Marina Militare, Guardia di Finanza e così via.

L'AIVA è certamente la "memoria storica" della scuola, ne custodisce la tradizione e i valori fondanti, e guarda avanti, per aggregare i giovani che escono entusiasti dai corsi attuali a Caprera e non vogliono perdersi di vista, vogliono navigare insieme come

insieme hanno vissuto a Caprera, rinnovando altrove e con altre persone le emozioni forti vissute a Caprera (Paolo Raugei racconta in questo numero la commozione di ritrovare nel proprio figlio a Caprera gli stessi sentimenti forti da lui provati a Caprera 25 anni fa). AIVA vuole offrire ai caprerini occasioni per navigare insieme, mettendo a frutto gli insegnamenti della scuola, in equipaggi che condividono lo stesso "spirito" comune, e navigare davvero "per tutti i mari". Guardate in questo numero il planisfero con tutte le offerte di navigazioni dell'AIVA per il 2020 !

Lo sforzo di questo Consiglio Direttivo è proteso tutto a "innovare nella tradizione": da poco è stato attivato il nuovo sito WEB, in cui è ora possibile rinnovare on-line le tessere associative o iscriversi alle varie attività offerte ai soci: corsi, navigazioni e così via. Anche la presenza sui social è cresciuta molto: frequentateli, sono una ...Terrazza Martini virtuale!

Siamo ricchi: abbiamo una tradizione e un orizzonte da raggiungere e superare. Raggiungere e superare come sempre. Tutti insieme.

*Saverio*



ITALO DE MAS



## AIVA E LA MADDALENA PASSIONE INFINITA

Quando racconti un raduno, una festa, una ricorrenza la regola è narrare come tutto è nato, come si è svolto e poi come si è concluso.

Per i 50 anni dell'Associazione Allievi e Istruttori è forse più opportuno iniziare dalle conclusioni che permettono di segnare con più chiarezza il valore dell'iniziativa. Il futuro del Centro Velico Caprera è basato su un equilibrato rapporto con il territorio. La festa del compleanno è stata soprattutto un atto di gratitudine verso l'Arcipelago de La Maddalena. Perché la scuola è nata, è vissuta e vivrà solo grazie a un corretto equilibrio di relazioni

con le amministrazioni locali e della Sardegna.

La cerimonia a Punta Coda – l'inaugurazione della Rotonda a Cala Gavetta – la grande cena al Circolo Ufficiali de La Maddalena: gli interventi nel glorioso Ponente a Punta Coda di sabato 5 ottobre hanno confermato una volta di più il ruolo fondamentale di supporto che l'Associazione svolge per la valorizzazione del Centro Velico Caprera.

Nella cerimonia il Presidente Paolo Bordogna ha avuto infatti l'opportunità di raggiungere e informare un pubblico composto dai principali amministratori e autorità mi-

litari che reggono la gestione dell'Arcipelago, alcuni dei quali non avevano mai visitato il CVC.

I collaboratori del Centro Velico di oggi e del passato hanno ricevuto un segno di gratitudine che ha sottolineato il prezioso valore del loro ruolo nel supporto di una attività sportiva, dove il volontariato degli istruttori e l'ampio sviluppo delle presenze degli allievi richiede un supporto professionale valido e continuativo.

La Rotonda a Cala Gavetta ha ricevuto nel pomeriggio il commosso ringraziamento della popolazione attraverso le parole del Sindaco e la pre-



Il Capitano di Vascello Filippo Marchetti Comandante Scuola Sottufficiali della Marina Militare a La Maddalena. Alla sua destra Marzio

Da sinistra: Emilio Palladini, Paolo Bordogna, Marzio Rotta Quirico Sanna, Assessore Regionale al Patrimonio, Beni Ambientali e Demanio, durante le celebrazioni militare e religiosa sulla Terrazzamartini

senza di numerosi componenti del consiglio comunale. È un'opera che non vuol essere mero monumento, ma un preciso omaggio da parte degli Allievi del CVC di tutti i tempi, una testimonianza per gli abitanti, un'utile segnaletica in uno degli spazi più vivaci della città.

La cena ospitata dal Circolo Ufficiali con oltre cento presenze ha riunito istruttori e allievi, insieme ai collaboratori del Centro, con i rappresentanti degli enti locali e delle autorità militari.

Emilio Palladini, presidente dell'Associazione Allievi e Volontari del Centro Velico Caprera ha ringraziato tutti coloro che hanno contribuito al successo di questo evento e in particolare Marzio Rotta, Capo Base

del Centro Velico Caprera dal 1968 al 2011, che ha dedicato la sua ben nota operosità per ricordare le energie espresse da AIVA CVC con la complessa gestione degli avvenimenti.

La conferma di una missione: è sufficiente una rapida verifica dell'articolo 5 dello Statuto di AIVA CVC per confermare come l'attività sviluppata per il 50° prosegue una corretta attività di

collaborazione e promozione del Centro Velico Caprera svolta nonostante gli ostacoli che negli ultimi anni hanno reso più ardua la gestione associativa.

Il consenso che la Presidenza del CVC ha espresso nei giorni del 50° fa ben sperare di tradursi a breve in nuove iniziative di integrazione fra il vertice della Scuola, i soci fondatori e AIVA CVC

**Art. 5**

L'Associazione è apolitica e senza fini di lucro e persegue scopi culturali quali:

- a) sviluppare la cultura marinara, la preparazione teorica e pratica dei propri Soci in materia di navigazione a vela, curando il loro addestramento, aggiornamento e perfezionamento;
- b) partecipare, unitamente ai Soci fondatori del C.V.C. (L.N.I. - sezione di Milano e T.C.I.) ed in conformità allo statuto di questo, alla gestione ed allo sviluppo del C.V.C. stesso, contribuendovi con il proprio patrimonio di esperienze e di quadri tecnici volontari, per preservarne e tramandare i valori.

Per perseguire gli scopi di cui sopra l'Associazione si propone di:

- fornire al C.V.C. contributi di natura gestionale, amministrativa, commerciale, tecnica, didattica, attraverso l'opera di gruppi di lavoro qualificati in tali specifici ambiti;
- promuovere i corsi del C.V.C.;
- sostenere economicamente e finanziariamente il C.V.C. con il proprio patrimonio e attraverso raccolte pubbliche di fondi finalizzate a tale scopo, realizzate nel rispetto delle leggi vigenti;
- mantenere e rafforzare la coesione fra coloro che hanno frequentato il C.V.C. o il C.N.G. (Centro Nautico Glénans), ed offrire loro, anche dopo la scuola, l'opportunità di praticare attività legate alla vela ed al mare, mantenendo viva e rinnovando l'emozione provata frequentando la scuola, nel solco della sua tradizione e della sua identità.
- costituire equipaggi per la prosecuzione fra i Soci dell'attività velica iniziata al C.V.C. o al C.N.G., ed a tal fine anche acquistare e gestire mezzi nautici sociali, sia natanti che imbarcazioni immatricolate;
- promuovere la partecipazione dei Soci a crociere, regate, raduni velici e predisporre le inerenti attrezzature;
- raccogliere ed elaborare esperienze e contributi in materia di attività velica, sicurezza e mutua assistenza in mare, manutenzione delle imbarcazioni e del materiale, didattica, legislazione nautica, nonché formulare proposte in merito;
- esaminare e sperimentare imbarcazioni, attrezzature ed accessori nautici;
- organizzare conferenze, dibattiti, convegni nel settore velico;
- promuovere l'adesione a Federazioni nazionali o internazionali che perseguano finalità affini alle proprie;
- redigere e diffondere tra i Soci un notiziario di informazione, sia esso indifferentemente in forma cartacea e/o in forma telematica.

Nessuna attività dell'Associazione potrà essere in concorrenza con quelle del C.V.C. o dei soci fondatori dello stesso.



La tromba puntuale e generosa di Paolo Loi della Protezione Civile suona il Silenzio d'Ordinanza per chi non c'è più



Il picchetto d'onore della Marina con gli onori al fischio dell'alzabandiera

# TUTTI ALLA ROTONDA



Da sinistra: Paolo Bordogna (presidente CVC), Emilio Palladini (presidente AIVA), Guido Colnaghi (fondatore CVC e AIVA), Luca Carlo Montella (sindaco de La Maddalena), Marzio Rotta (storico Capo Base del CVC)



Guido Colnaghi con Italo De Mas ed Enrico Bertacchi



Emilio Palladini con Giovanni Bottini ideatore della Rotonda Rosa dei Venti



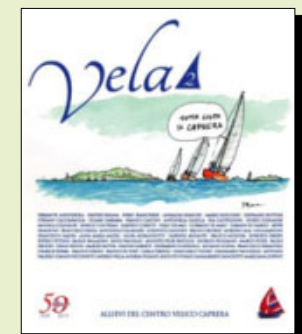
Emilio Palladini e Luca Carlo Montella (sindaco de La Maddalena) scoprono la targa sulla rotonda donata da AIVA a La Maddalena



## VELA 2 - Tutta colpa di Caprera

254 pagine, 215 foto e illustrazioni  
€ 30 / € 25 per acquisti multipli

**bonifico AIVA CVC:**  
**IBAN IT46C031110164600000002537**  
**ordina a: [segreteria@allievicvc.it](mailto:segreteria@allievicvc.it)**





Giancarlo Cucca realizatore della Rosa dei Venti in granito nella Rotonda in Cala Gavetta



Giuseppe Rotta, Capo Base del CVC a Caprera riceve il monito storico di Franco Brambilla da affiggere e conservare a Punta Coda.



Francesco Frisia, Guido Colnaghi, Emilio Palladini, Antonio Sartori, Roberto Oberti, Augusto Felix Pasculli: una bella rappresentanza dei 14 Presidenti che hanno diretto l'Associazione Allievi dal 1969 ad oggi.



Massimiliano Guccini assessore al Turismo del Comune di LMD



Saverio Vella, vice-presidente AIVA CVC ha condotto, in simbiosi con Marzio Rotta, il progress delle manifestazioni per il 50°



Alberto Mureddu, vice assessore ai Lavori Pubblici di LMD: ha promosso l'approvazione e installazione della Rotonda



Il Circolo Ufficiali della LMD, sede storica ideale per ospitare la cena celebrativa, su generosa proposta dell' Amm.Franco Nove Ufficiali, Presidente del Circolo di LMD.



## QUADRANTE CAPITOLINO

Presidente: **Roberto Ferrara**  
 cell: 335.5959.269  
 e-mail: [capitolinoq@allievicvc.it](mailto:capitolinoq@allievicvc.it)  
 sito: [www.quadrantecapitolino.it](http://www.quadrantecapitolino.it)



incontri tutti i giovedì da ottobre ad aprile  
 dalle ore 19,00 alle 21,00  
 a Roma in via Veio 4B presso Anticafé

## QUADRANTE DANNUNZIANO

Presidente: **Sergio Lopez**  
 Viale della Riviera, 149 - 65123 Pescara  
 tel: 085.41.72.495  
 fax: 085.41.72.496  
 cell: 349.84.33.540



Vicepresidente: **Antonio Angelone**  
 cell: 347.89.07.439  
 e-mail: [dannunzianoq@allievicvc.it](mailto:dannunzianoq@allievicvc.it)

## QUADRANTE LOMBARDO

Presidente: **Giancarlo Tunesi**  
 cell: 335.68.45.238



e-mail: [lombardoq@allievicvc.it](mailto:lombardoq@allievicvc.it)  
 contatti tel.: segreteria 393.070.28.05  
 sito: [www.delegazione-lombarda.net](http://www.delegazione-lombarda.net)

## QUADRANTE TOSCANA

Presidente: **Saverio Vella**  
 cell: 335.28.07.25  
 e-mail: [info@quadrantetoscana.it](mailto:info@quadrantetoscana.it)  
 Cons. attività nautiche: **Alessandro Degli'Innocenti**



e-mail: [toscanaq@allievicvc.it](mailto:toscanaq@allievicvc.it)  
**SEDE INCONTRI SETTIMANALI**  
 tutti i mercoledì sera - ore 21,30  
 presso la LEGA NAVALE ITALIANA di Firenze  
 via Raffaello Sanzio, 26 - Firenze

## QUADRANTE VENETIA VELA

Presidente: **Luca Stivani**  
 cell: 349.31.57.678



e-mail: [venetiavela@allievicvc.it](mailto:venetiavela@allievicvc.it)  
 sito: [www.venetiavela.com](http://www.venetiavela.com)

# Calendario 2020

Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
1 M	1 S	1 D	1 M	1 V	1 L	1 S	1 S	1 G	1 D	1 M	1 M
2 G	2 D	2 L	2 G	2 S	2 M	2 D	2 D	2 V	2 L	2 M	2 M
3 V	3 L	3 M	3 V	3 D	3 M	3 L	3 L	3 G	3 S	3 M	3 G
4 S	4 M	4 M	4 S	4 L	4 G	4 M	4 M	4 V	4 D	4 M	4 V
5 D	5 G	5 G	5 D	5 M	5 V	5 D	5 S	5 S	5 L	5 G	5 S
6 L	MALTA AVA naz	6 V	6 L	6 M	6 S	6 L	6 D	6 D	6 M	6 V	6 D
7 M	7 V	7 S	7 M	7 G	7 D	7 M	7 L	7 L	7 M	7 S	7 L
8 M	8 S	8 D	8 M	8 V	8 L	8 S	8 M	8 M	8 G	8 D	8 M
9 G	9 D	9 L	9 G	9 S	9 M	9 G	9 D	9 M	9 V	9 L	9 M
10 V	10 L	10 M	10 V	10 D	10 M	10 V	10 L	10 G	10 S	10 M	10 G
11 S	11 M	11 M	11 S	11 L	11 G	11 S	11 M	11 V	11 D	11 M	11 V
12 D	12 M	12 G	12 D	12 M	12 V	12 D	12 M	12 S	12 L	12 M	12 S
13 L	13 G	13 V	13 L	13 M	13 S	13 L	13 G	13 D	13 M	13 V	13 D
14 M	14 V	14 S	14 M	14 G	14 D	14 M	14 V	14 L	14 M	14 S	14 L
15 M	15 S	15 D	15 M	15 V	15 L	15 M	15 S	15 M	15 G	15 D	15 M
16 G	16 D	16 L	16 G	16 S	16 M	16 D	16 D	16 M	16 L	16 M	16 M
17 V	17 L	17 M	17 V	17 D	17 M	17 V	17 L	17 G	17 M	17 M	17 G
18 S	18 M	18 M	18 S	18 L	18 G	18 S	18 M	18 V	18 M	18 M	18 V
19 D	19 M	19 G	19 D	19 M	19 V	19 S	19 M	19 S	19 L	19 G	19 S
20 L	20 G	20 V	20 L	20 M	20 S	20 G	20 D	20 M	20 M	20 V	20 D
21 M	21 V	21 S	21 M	21 M	21 D	21 V	21 L	21 L	21 M	21 S	21 L
22 M	22 S	22 D	22 M	22 M	22 L	22 M	22 M	22 M	22 G	22 D	22 M
23 G	23 D	23 L	23 G	23 S	23 M	23 G	23 D	23 M	23 V	23 L	23 M
24 V	24 L	24 L	24 V	24 D	24 M	24 V	24 L	24 G	24 S	24 M	24 G
25 S	25 M	25 S	25 S	25 L	25 G	25 S	25 M	25 V	25 D	25 M	25 V
26 D	26 M	26 G	26 D	26 M	26 V	26 D	26 M	26 S	26 L	26 G	26 S
27 L	27 G	27 V	27 L	27 M	27 S	27 L	27 G	27 D	27 M	27 V	27 D
28 M	28 V	28 S	28 M	28 G	28 M	28 M	28 V	28 L	28 M	28 S	28 L
29 M	29 S	29 D	29 M	29 V	29 V	29 M	29 S	29 M	29 G	29 D	29 M
30 G	30 L	30 L	30 G	30 S	30 M	30 G	30 D	30 M	30 V	30 L	30 M
31 V		31 M		31 D		31 V	31 L		31 S		31 G

## GUARDA CHE PROGRAMMA 2020!



Grenadines

Malesia

Grecia

Malta

Irlanda

Isole Ebridi

Arcipelago di Stoccolma

Raduno annuale

Canada - Ontario



**ALESSANDRO MAZZETTI**

## NAVIGAZIONE COI FIOCCHI FRA I PRATI IN OLANDA

I Paesi Bassi hanno una tradizione marinara ultracentenaria e oggi ci sono oltre mezzo milione di barche nei numerosissimi porti del mare interno olandese, patrimonio mondiale dell'UNESCO. La presenza dei mulini a vento è una garanzia: in Olanda il vento non manca mai! Insieme con Giancarlo del Quadrante Lombardo abbiamo organizzato dunque una navigazione lassù. Due i motivi: navigare in un luogo per noi diverso dal solito e navigare su una barca diversa dal solito. In Olanda

noleggiano barche a vela veramente particolari, fra cui il modello "Wanderer 40" progettato nel 2015 dall'architetto olandese Martin Bekebrede. È una barca dal look "retrò", ma altamente tecnologica, con deriva retrattile, timone a comando idraulico ed elica trasversale sia a prua sia a poppa con comando a joystick. Curioso anche il tavolo da carteggio, con doppia seduta e doppio tavolino (rivelatosi comodissimo). Abbiamo preso in locazione due barche uguali con imbarco in porti diversi, ma siamo riusciti a

congiungere la flottiglia fin dalla prima serata, prenotando un ormeggio sotto allo spettacolare castello di Medemblik. La navigazione nel Markermeer e l'IJsselmeer (si pronuncia Eiselmer) è caratterizzata da chiuse, canali, ponti levatoi e bassi fondali. Salpati da Medemblik, abbiamo fatto rotta verso Enkhuizen, che fu una delle città più ricche dell'Olanda nel XVII secolo, dove abitavano i comandanti dell'Antica Compagnia Olandese delle Indie Orientali. Siamo quindi approdati a Hoorn, paese di naviganti

La nostra barca

Da sinistra: Elisabetta Cilento, Camilla Bruchè, Alessandro Mazzetti, Emilio Di Maria, Marinella Principe e Ludovico di 12 anni



che diedero il nome al famoso Capo Horn in Terra del Fuoco. Nei porti olandesi, come in tutti quelli del Nord, non esistono trappe e non si usa ormeggiare con la poppa alla banchina. Le barche sono sempre ormeggiate con la prua alla banchina per un motivo non tecnico ma sociale: loro gradiscono la privacy quando stanno in pozzetto. La mancanza della trappa ha invece una motivazione tecnica: quando sale la marea la prua rischierebbe di essere "tirata in basso" dalla trappa. Quindi i porti olandesi sono spesso strutturati con pontili galleggianti e con briccole. Il bello della bricola è che devi prenderla al volo mentre la barca entra, con un gesto tipo lazo dei cowboy! Finalmente la perturbazione è passata, spunta il sole e svela un cielo blu scuro come quello di montagna. Siamo a Volendam (si pronuncia Folendam), fondata nel 1357, meta prediletta dai pittori del XIX secolo. Proseguiamo la nostra rotta verso Marken, antico villaggio di pescatori, con un porticciolo al posto della piazza centrale. La navigazione prosegue fino all'approdo

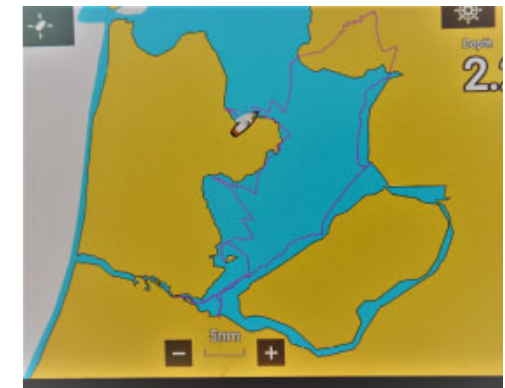
nella capitale d'Europa. Amsterdam non ha bisogno di presentazioni perché è risaputo che è una delle più belle e vivaci città d'Europa. Ci fermiamo una notte al marina Aeolus, prendiamo le biciclette e pedaliamo fra i canali del centro come veri turisti armati di fotocamera.

La navigazione nel mare antistante ad Amsterdam è difficoltosa, perché ci sono alghe semi-affioranti, quindi bisogna rispettare i canali appositamente scavati, dove c'è un gran traffico di chiatte mercantili. Sono chiatte lunghissime e basse, progettate per passare sotto ai ponti; curiosamente ogni chiatte ha a poppa un'automobile, probabilmente la macchina del padroncino. Procediamo quindi per il canale principale e poi deviamo per raggiungere Muiden, un paese genuino dove il "Harbour Master" ci fa ormeggiare proprio davanti allo spettacolare castello costruito nel 1285, oggi dotato di pontili per poterlo visitare arrivandoci in barca.

Mappa Olanda



La nostra traccia sul GPS



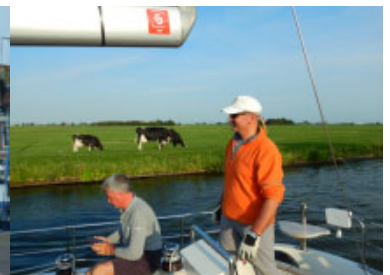
Anche oggi, come tutti i giorni della settimana, il vento è 15-20 nodi da sud-ovest, non è un libeccio per il semplice motivo che a sud-ovest dell'Olanda non c'è la Libia ma il Belgio (!). Issiamo dunque randa, yankee e trinchetta e ci dirigiamo spediti verso la costa orientale dell'IJsselmeer. Sulla carta nautica vediamo



Mulini di oggi



Le ville dei comandanti di Hoorn



Navigazione tra le mucche della Frisia



Il porticciolo di Marken



Una farfalla coi fiocchi



Il quadrato della barca

un ampio rettangolo indicato come zona vietata alla navigazione, e avvicinandoci capiamo il perché: è un immenso parco eolico con centinaia di generatori a pala piantati in mezzo al mare. Ci dà un gran senso di piacere pensare che quello spettacolo apparentemente sgradevole fa risparmiare tonnellate di sporco petrolio. Ma oltre ai mulini a vento moderni, la nostra rotta prevedeva di transitare nelle vicinanze di alcuni mulini a vento storici per fare qualche foto ricordo emblematica dell'Olanda. Ammainiamo dunque la randa e con solo fiocco ci inoltriamo fra i canali che portano a Sloten, pittoresco paesino dominato da un maestoso mulino del XVII

secolo: ormeggiamo, visitiamo e beviamo una birra ...pardon caffelatte (l'unica flottiglia nella storia dell'umanità in cui entrambi gli skipper preferivano il caffelatte alla birra!). Fin qui era stato uno scherzo, ma ora la navigazione si fa dura. Non nel senso che ci sia il mare grosso, nemmeno nel senso che il vento sia forte. Qui la navigazione si fa dura perché... navighiamo sulla terra! La Frisia è la regione a nord-est dei Paesi Bassi dove la terra è stata strappata al mare pompando l'acqua fuori dalla diga. Nel 1920 a Lemmer è stata realizzata la più grande pompa del mondo, una stazione di pompaggio a vapore tuttora in funzione e oggi patrimonio

UNESCO dell'umanità. In Frisia, oltre a campi, città e strade, ci sono numerosi laghi collegati fra di loro da canali navigabili che formano una rete di collegamento anche col mare. Solleviamo la deriva basculante delle nostre barche e ci avventuriamo. Non è il caso di navigare a motore, nei canali si può benissimo navigare a vela (nei limiti della deriva ridotta). La navigazione è poetica, soprattutto per l'odore di cacca di mucca che ci pervade e ci dà un retrogusto di montagna. La navigazione procede silenziosa e tranquilla con centinaia di barche in fila indiana nei canali, in lontananza c'è una regata di derive, dietro all'isoletta sul lago si cela un porticciolo



**RICCARDO  
VELTRI**

## CICLADI DUE SETTIMANE DA RICORDARE

Le due settimane d'agosto nelle Cicladi sono volate nel vero senso della

NAVIGAZIONE ESTIVA 2019  
27/07/2019 - 24/08/2019

### CICLADI

*Le più belle isole dell'Egeo  
e Meltemi.....con giudizio*

*La locandina della crociera alle Cicladi  
organizzata dall'AIVA.*

parola (e non solo metaforicamente, per quella ... leggera brezza chiamata meltemi che non ci dava tregua neppure di notte). Ogni giorno un'avventura. Qui mi limito a riportare quelle che per me sono state le tre più belle situazioni in ogni settimana, non solo marinaresche: proprio così, la crociera sulla *Marisol* (un Oceanis 41.1, come le altre nostre due barche) ci ha regalato "perle" anche nei momenti in cui eravamo in rada o su terraferma. Uno dei momenti memorabili l'ho vissuto durante l'attraversamento dello stretto tra l'isola di Kithnos e capo Sunio. Ho



*Ludovico guarda le automobili che passano sotto la barca.*

naturale col prato al posto della banchina. Alla fine della nostra navigazione guardiamo la nostra rotta tracciata sul GPS e rimaniamo attoniti: la nostra traccia misura 145 miglia di cui 120 sul mare e 25 sulla terra! Da che mondo è mondo i ponti sono una cosa in cui le barche passano sotto e la macchine sopra. Ma in Olanda non è così! Ci sono ponti in cui le barche passano sopra e le macchine sotto. Sono ponti correttamente indicati sulle carte nautiche olandesi come "aqueduct". Noi stavamo facendo una farfalla coi fiocchi quan-

do abbiamo passato l'acquedotto (nel senso che eravamo a secco di randa e con yankee e trinchetta a farfalla). Quindi esperienza positiva e coinvolgente.

Navigare in un mare diverso dal Mediterraneo ci fa tornare arricchiti di nuove sensazioni. L'anno prossimo

continueremo con la formula "Esplorazioni a Vela" e troveremo un'altra destinazione altrettanto intrigante.



*Il tavolo da carteggio*



*L'ormeggio prua a terra con briccole*

avuto la fortuna di timonare in questo tratto, veramente una splendida esperienza, meltemi stizzoso, onda che rompeva le scatole, portacontainer galleggianti (tanti) che ci obbligavano a fare slalom, barca sbandata, tutte componenti che hanno dato – a me neofita la sensazione di navigare in mare aperto. E dopo le peripezie, la tensione e il freddo, ecco materializzarsi il tempio di Poseidone (ancora abbastanza in forma nonostante gli anni...), che dalla cima della collinetta sembrava aspettarci e controllare cosa stavamo combinando. Una meraviglia, un'emozione unica. Nei suoi 2500 anni di vita, quanti marinai, quanti equipaggi questo tempio ha visto passare e approdare. Adesso nel gruppo ci siamo anche noi, ho pensato con compiacimento. Spettacolare la rada nella baia di Kitnhos, specialmente al tramonto, e soprattutto se visto dal ristorante sulla spiaggia, davanti a un bicchiere di



Tramonto sulla baia di Kitnhos

ouzo e a un piatto di acciughe fritte. Un aperitivo che mi è rimasto nel cuore, eravamo su una spiaggia uguale alla Spiaggia dei Due Mari a Caprera, perché ti dà l'impressione di essere su un'isola, chiusa dal mare com'è. Indimenticabile anche il

momento dell'aperitivo nella splendida baia di Mylopotas, dove con la mia amica Giulia ho preparato gustosissimi *feet cheese*, ovvero feta frita. Un bel ricordo è anche il momento in cui abbiamo incontrato, sulla banchina del porto di Serifos, il nostro capoturno, Paolo:

*Ho iniziato ad amare e frequentare il mondo della vela grazie al CVC, passione cresciuta grazie a persone meravigliose che ho conosciuto a Caprera e durante le "scampagnate" nautiche organizzate da AIVA. Queste persone mi hanno permesso di costruirmi un bellissimo mondo di amicizie vere e compagni di viaggio in splendide avventure. Ogni volta ho vissuto una vacanza fatta non solo di mare vento e navigazione, ma anche di buon cibo, gente stupenda, momenti fantastici. Da consigliare alla grande.*

(rv)



Capitano sotto effetto Ouzo



Baia e porto di Serifos

una situazione un po' fantozziana, ma erano solo le 6.45, per fortuna in rada e poi in porto dormivano tutti. Scaraventati dalle cuccette dal nostro capobarca che, insonne, aveva visto un posto in porto appena lasciato libero, ancora in pigiama e semiaddormentati abbia-



Capo Sounion

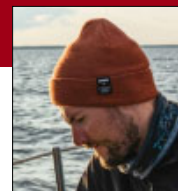
mo manovrato dalla rada al porto, dove Paolo ci aspettava per aiutarci a ormeggiare. Era in pigiama pure lui ma che stile! Mentre terminavamo le operazioni d'ormeggio, ha tolto dalla tasca un pettine e ha cominciato a lisciarsi la chioma d'argento, continuando a osservare dal molo i nostri gesti con evidente interesse.

Devo ammettere che non sono mancate le occasioni per divertirci, complice, a volte, la nostra maldestrezza. Come per esempio nel porto di Ios. Ci eravamo diretti verso il porto con una miniregata fra le barche della flottiglia e, per sicurezza (!), avevamo gettato l'ancora al centro dell'entrata. Il cazziatone della capitaneria di porto è stato inevitabile. Ma anche questa tappa è stata divertente: il giorno dopo, noleggiati dei quad, abbiamo scorazzato per l'isola.



*Mylopotas: la quiete prima dell'ingarbugliamento.*

*Gita in quad a Ios*



**RUGGERO  
ARENA**

## SUL BALTICO CON FRIDA SPLENDIDA CINQUANTENNE

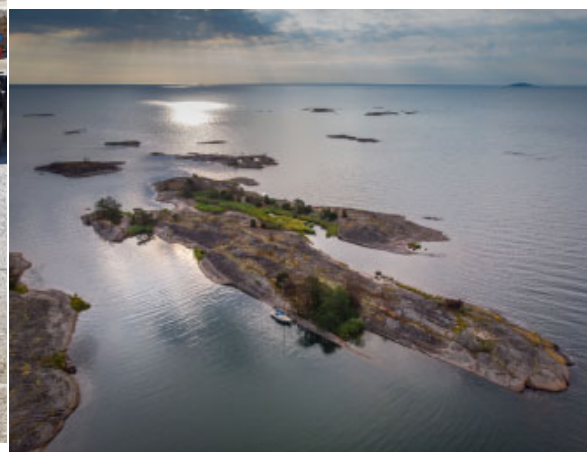
Ci incontriamo una mattina di fine marzo a Copenhagen. Neve e tira un ventaccio che ghiaccia qualunque voglia di stare fuori. Riconosco subito la sagoma grigia che avevo visto sulla foto dell'annuncio. È meravigliosa: in una frazione di secondo decido che lei sarà la mia prima barca. *Frida* ha i fianchi stretti, il muso affilato e metà del peso nella sua chiglia lunga. Qui in Scandinavia la chiamano semplicemente IF boat, abbreviazione di International Folkboat, un cabinato svedese in vetroresina

di otto metri. Finalmente arriva l'estate anche in Danimarca. Dopo una settimana di preparazione in porto partiamo verso la Svezia. È molto tempo che *Frida* non naviga e ora sembra contenta di aver ripreso il mare. Nonostante le vele abbiano la stessa età della barca, quasi cinquantenne, filiamo veloci verso sud. La barra è sempre morbida come pure il passaggio sulle onde, bisogna solo stare attenti al traffico di navi. Dopo due giorni e una notte di navigazione ancoriamo in

puro stile Mar Baltico. Si getta l'ancora di poppa e poi lentamente, di prua, ci si avvicina agli scogli di granito. In molti posti ci sono degli anelli di acciaio ai quali attaccarsi; negli ancoraggi più selvaggi si approfitta di un albero oppure si usa un picchetto ben infisso in una fessura della roccia. Sbarchiamo la piccola cucina a cherosene e ci prepariamo la cena sulla "nostra" isola. Dopo una settimana dalla partenza, risalendo verso nord tra la costa est e l'isola di Gotland facciamo

*Frida all'ormeggio solitario*

*Alla sera si apprezza il riscaldamento in cabina*



una sosta nella tranquilla cittadina di Kalmar. Il marina è affollato e ne approfittiamo per fare amicizia con gli equipaggi di altre barche: tutti ci danno preziosi consigli per continuare la navigazione.

Ancora un paio di giorni con il vento al traverso e raggiungiamo l'entrata di un lunghissimo fiordo. Lasciamo il mare per inoltrarci in una miriade di canali tra scogli e isole di ogni dimensione. Spesso tra gli abeti si intravede una casetta rossa con le cornici delle finestre bianche. A volte la testa scura e lucida di una foca emerge tra le onde. Le coppie di cigni con i pulcini al seguito spiccano chiare contro le pareti di granito scuro. La navigazione si fa interessante: in certi canali il vento soffia fortissimo, in altri un'isola più alta crea una calma improvvisa. Boliniamo tra passaggi strettissimi cercando il

tempismo e l'angolo giusto per passare attraverso la prossima strettoia. Ci divertiamo così tanto da non accorgerci neppure che un tramonto lunghissimo ha già lasciato spazio alla notte luminosa. Prendiamo al volo una boa trovata per caso e ci addormentiamo di colpo. Già alle quattro sorgerà il sole.

Dopo dieci giorni di navigazione da Copenhagen, eccoci all'entrata del Gotakanal. Il canale è stato scavato per motivi commerciali nella prima metà dell'Ottocento per collegare i due grandi laghi con la costa est. Un ragazzo con t-shirt gialla e salvagente ci accoglie e ci spiega come funzionano le chiuse. Oltre a questa ne dovremo superare altre 57. Sotto un sole implacabile *Frida* attraversa la bellissima campagna svedese. Foreste, campi di grano, qualche pescatore e tanti bambini che si

tuffano nell'acqua verde. C'è un grande via vai di barche a motore e a vela. Molti tedeschi e svedesi. Qualche barca norvegese e nessun italiano, salvo noi. La nostra bandiera è sconosciuta: i curiosi si avvicinano per chiedere a che nazione appartenga, probabilmente gli stemmi delle repubbliche marinare li disorientano.

Per attraversare il grande lago Vänern, il terzo più grande lago in Europa, ci mettiamo due giorni con una sosta nella graziosa città di Marienstad. Ora si tratta di scendere verso il mare percorrendo altre 44 miglia nel canale Trollhattan. Qui transitano anche le grandi navi e le chiuse sono enormi con dislivelli fino a dieci metri. Il piccolo fuoribordo da cinque cavalli degli anni Novanta non perde un colpo e così in altri due giorni di navigazione a motore, con circa un nodo



Incontro con un battello storico (1912)



Ancora di poppa e cime a terra

di velocità in più regalatici dalla corrente, ormeggiamo nel marina turistico di Goteborg. Facciamo grandi pulizie alla barca, nuove scorte di acqua e viveri e ripartiamo verso sud.

Una grande depressione sul Mare del Nord ci costringe a vari giorni di navigazione di bolina. Ormai siamo vicini a Copenhagen, ma nel canale tra Svezia e Danimarca la corrente contraria è troppo forte e ci respinge. Siamo costretti a fermarci un paio di giorni per attendere il vento e la corrente

favorevoli. Così scopriamo il piccolo porto di pescherecci di Glommen e il paesino di Torekov. In quest'ultimo la gente si muove tranquillamente in accappatoio, che sia a passeggio con il cane o che vada a fare la spesa in bicicletta: tra una incombenza e l'altra ci scappa sempre un tuffo in mare.

Arrivando a Copenhagen dobbiamo schivare decine di imbarcazioni. Davanti a noi si sta svolgendo una regata di *optimist*, a dritta passa volando sui foils un catamarano tutto nero mentre a sinistra è anco-

rata una bella goletta di altri tempi. Con grande perizia, e con tutta la nostra ammirazione, tra i pontili del marina passano veleggiando degli sloop d'epoca con la poppa a canoa e il fasciame sovrapposto, come i *drekar* vichinghi.

Dopo questa - per noi insolita - "circumnavigazione" della Svezia, lascio riposare *Frida* nel porto di Copenhagen sperando di poterla raggiungere di nuovo prima che inizi il lungo inverno nordico.

Navigazione nei canali



Ormeggio al gavittello



Cena in rada



Baia solitaria



PAOLO  
RAUGÈ

## CALA CORSARA UN DELIRIO DI EMOZIONI

Riceviamo e pubblichiamo:

*Ho frequentato insieme a mia moglie circa 25 anni fa tutti i corsi del Centro Velico Caprera, dalla deriva all'ultimo corso di crociera. Lo scorso luglio nostro figlio Cosimo di 15 anni, ha iniziato questa stessa meravigliosa esperienza con il corso quindicinale. In quel periodo scrissi questo racconto breve che allego: "Cala Corsara". All'epoca fu pubblicato sul notiziario degli allievi del CVC. Quando lo scrissi, Cosimo non esisteva nemmeno lontanamente.*

*Nel frattempo, sono diventato anche uno scrittore affermato e ho avuto recentemente la proposta di creare un audiolibro con la voce di Alessandro Quasimodo (attore di teatro e poeta, il figlio del premio Nobel) proprio inserendo anche "Cala Corsara" in questa raccolta.*

*Sono contento di questo riconoscimento, ma sono convinto anche che il pubblico non riuscirà ad entrare in quello stato d'animo, perché le emozioni di Caprera si possono solo vivere, non leggere o ascoltare...*

*La breve (da adolescente) telefonata di Cosimo da Caprera mi ha fatto tornare con tanta commozione indietro nel tempo a quella mia entusiastica spensieratezza.*

*Mi ha parlato anche dei suoi bravissimi istruttori. In effetti, diventano quasi delle divinità, quando con il loro grande carisma riescono a farti affrontare il mare e il vento.*

*Ho pensato agli istruttori miei e di mia moglie; loro sono immortali e me li voglio immaginare in uno spazio metafisico tridimensionale, non in terra o in mare, ma in terra, in mare e anche in aria, lassù, a dosare il giusto vento per i ragazzi di Caprera. (pr)*

**(...) Così tra questa Immensità  
s'annega il pensier mio:  
E il naufragar m'è dolce  
in questo mare. (g.l.)**

L'ultimo giorno del corso di vela, una giornata di sole con vento forte rischiarata e dichiarata le nostre idee: la voglia di una trasgressione e l'inizio della nostalgia, nostalgia di questo totale abbandono dei luoghi comuni, del déjà vu, ogni istante diverso dall'altro.

È allora che i riflessi del sole sull'acqua generarono fantasmi e ricordi in una piacevole allucinazione.

Il nostro istruttore voleva renderci quel giorno un sogno indimenticabile, trasformandolo in una manovra aggressiva, frutto di una coordinazione perfetta tra le nostre quattro barche, pericolosa per tutti. Era una difficile manovra dei pirati che in quel modo si catapultavano improvvisamente a terra per fare razzie.

Vento da sud-ovest, libeccio, 30-35 nodi direttamente perpendicolare a Cala Corsara (isola di Spargi). Un'ondata di animali-bagnanti rovesciata dai traghetti del turismo di

massa già brulicava nel turchese di quell'angolo un tempo incontaminato. Era nel nostro immaginario quello il mondo che tra due giorni ci avrebbe travolto, lasciandoci in mano solo una fiammella tremolante, ma inesauribile, di quel sacro ardore di fuoco di una settimana alla scuola di vela di Caprera. Il rispetto e l'adorazione del mare, l'abbandono della civiltà intesa come manipolazione della natura, essere parte di un unico sentire, parlare con lo sguardo, vivere gli equilibri del vento e del mare con la loro postura, essere in intimità con gli elementi essenziali della vita, chiudere gli occhi e farsi riempire da un vortice di emozioni; riaprirli e vedere i propri compagni che fremono in questo orgasmo dei sensi.

Ognuno di noi aveva in mente questo e la realtà di quel mare a Cala Corsara, popolato da gente con ombrelloni e asciugamani, con le merende, con le palette e i palloni...



Cala Corsara

L'istruttore capo turno quella mattina aveva una strana luce negli occhi, tra commosso e trepidante. Gli altri tre istruttori in silenzio, attenti, pensierosi, si erano tutti di tanto in tanto il mare al di sopra del canniccio della capanna delle lezioni e riguardavano la lavagna, consci di essere parte di un rito quasi sacrificale. Nessuno di noi si appoggiava alle transenne, un rinnovato vigore dopo quella settimana di fatiche ci permeava; il cuore in gola, gli occhi puntati su quelle quattro barche che in linea di fronte, vento al gran lasco, sarebbero entrate a Cala Corsara minacciando i bagnanti e, a pochi metri da riva, prua al vento, avrebbero fatto una virata improvvisa e all'unisono, per fermarsi e tornare alla realtà. I timonieri erano stati scelti, erano orgogliosi, commossi per quest'incarico, emanavano un'energia vitale che ci elettrizzava tutti. Ma non eravamo allegri, eravamo caricati e ansiosi di fare bene, l'angoscia di distruggere quelle quattro barche in un incidente per gli altri ridicolo non ci sfiorava nemmeno.

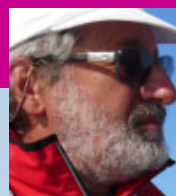
Ci avvicinammo non facilmente all'isola di Spargi: il vento forte ci impose di ridurre le vele a tormentina e randa svedese. Eravamo al limite, ma nessuno di noi voleva cedere. Spuntò alla nostra prua Cala Corsara, volti grigi e lisci di crema, con foulards e costumi variopinti e i cestini con le merende, i giornali in mano, gli occhiali da sole. Noi il vento sugli orecchi, da dietro; il sole, il mare sulle labbra. Già da un miglio eravamo in linea di fronte, nessuno parlava, quattro metri di

acqua tra una barca e l'altra, voglia di arrivare, il cuore in gola. Le onde lunghe e il vento forte al gran lasco ci facevano anche planare; una scia bianca, profonda di ricordi ci seguiva come il primo dei nostri spettri. Poi, in quel silenzio mistico e rituale, la trasfigurazione del nostro desiderio cominciò a manifestare gli altri spettri: i compagni di gioco di tanti anni fa, le prime avventure da ragazzi; amici e parenti che non erano più su questa terra e su questo mare; le persone care che avresti voluto con te in quell'attimo di estasi; i figli che non saranno... e la barca era stracolma di volti, bianchi e trasparenti come luce. Io non respiravo nemmeno più per non perdere il suono del loro fruscio: era come musica, era il Requiem di Mozart, il Tannhauser, il Rach 3. Ognuno di noi ai propri posti aveva accanto a sé uno o più spettri quando eravamo ormai all'imbocco della cala. Il brulicare si stava animando, avanzavamo veloci, il vento un po' calato, dritti come per investire la sabbia, gli scogli e chi usurpava quei luoghi. 40 metri, 30, 20 ... Mano a mano che ci avvicinavamo, sentivamo distintamente le grida della gente, lo stridere distorto del loro stupore, lo smarrimento. Noi filavamo dritti, ciascun timoniere circondato dai suoi spettri in attesa del gesto del compagno adiacente. A 10 metri dalla spiaggia, con perfetta sincronia, senza sfiorarsi (e non sarebbe stato possibile tanto eravamo in una dimensione metafisica), virammo di 180°, prua al vento, arrestando quasi immediatamente la nostra corsa. Una volta fermi, il brontolio della catena dell'ancora ci riportò alla realtà e gli spettri svanirono tuffandosi in quel limpido turchese rosato. Eravamo ormeggiati nella sabbia, qualcuno della folla applaudiva stupito, pensando a uno scherzo, a una brava. Non c'era più musica. Noi eravamo pallidi, madidi di sudore, gli occhi all'infinito nell'attesa del prossimo anno di corso, del prossimo Viaggio nel vento.

## CALE CORSARA



I Mosquetaires



SAVERIO VELLA

## «IO SPERIAMO CHE ME LA CAVO» A CAPRERA

florilegio di "castronerie" raccolte da Saverio Vella  
dalle bocche degli allievi del CVC

Il timoniere al prodire: **"mettiti il fiocco al collo"**

Il prodire al timoniere di bolina stretta: **"attento, stai andando sul morto!"**

L'istruttore: **"cosa dovete fare per virare in prua?"**

l'allievo: **"dobbiamo andare all'orgia"**

L'istruttore: **"che nodo devi fare per la scotta del fiocco?"**

l'allievo: **"una gassa di diamante"**

L'istruttore: **"qual è la più piccola vela di prua?"**

l'allievo: **"la tremendina"**

L'istruttore: **"come si chiama la parte dello scafo che sta in acqua?"**

l'allievo: **"il corpo vivo"**

Il timoniere al resto dell'equipaggio: **"ora dobbiamo aizzare la randa"**

Il timoniere al resto dell'equipaggio: **"prima di ammainare la randa, dovete cazzare il lamantino"**

L'istruttore al timoniere: **"se vuoi, puoi usare lo stick"**

il timoniere, perplesso...: **"per le labbra?"**

L'istruttore all'equipaggio: **"qual è l'ultima cosa da fare nella sequenza di presa dei terzaroli?"**

un membro dell'equipaggio: **"legare i mafioni"**

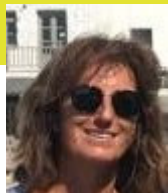
L'istruttore all'equipaggio: **"cosa dobbiamo fare per andare dalla banchina al gavittello?"**

un membro dell'equipaggio: **"dobbiamo tonnare la barca"**

Il timoniere al prodire, prima di virare in poppa: **"attento alla sprangata del boma!"**

Il timoniere, timoroso per l'aumento del vento, chiede all'istruttore: **"dobbiamo prendere la mano di quartaroli?"**

Il timoniere stanco, che vuole un cambio: **"chi prende la sbarra del timone?"**



**LAURA  
BABBI**

## IN CORSICA. E CHE STRANO DOVERCI INFINE SEPARARE

Seconda puntata per la costituenda Delegazione Ligure, dopo la tappa Tag Heuer di Santa Margherita: è il 24 agosto, le 16 più o meno, e noi sette ci ritroviamo qui al porto di San Vincenzo, che abbiamo scelto come ottima base di partenza per la Corsica.

Il Dufour 405 chiamato Legolas, in attesa all'ormeggio, si rivelerà una barca comoda e anche piacevole da condurre in navigazione. Dopo il check-in, la cambusa e una buona cena a bordo, considerato il meteo favorevole e stabiliti i turni di due ore, partenza per la notturna, direzione la riserva di Finocchiarola.

La navigazione è a vela per una buona parte del percor-

so, rischiarata da uno spicchio di luna.

A ogni ora riportiamo le annotazioni sul libro di bordo. Le buone condizioni di vento e di mare mantenutesi per l'intera settimana, con l'alternanza di bonaccia e venti più freschi, ci hanno consentito di dare fondo in rade incantevoli, trascorrendovi anche la notte come a Ghignu, punto estremo del nostro percorso, ma anche di divertirci assaporando una bella bolina con 25 nodi risalendo il canale della Giraglia.

Proseguendo il nostro viaggio da Finocchiarola doppiamo la Giraglia, spettacolare punto di questo Mare nostrum che immaginiamo sferzato dal maestrale.

Scendendo lungo l'aspro lato

ovest della Corsica, solcato a mezza altezza dalla strada costiera a precipizio sul mare, diamo fondo a Centuri, il giorno 25, sbarchiamo e visitiamo il caratteristico paesino di pescatori pieno di ristoranti; il giorno successivo sosta a Marina di Giottani e pernottamento a Ghignu.

Il 27 sosta a Saleccia, partendo dopo il pranzo con prua su Saint Florent, unica notte in porto utile per fare acqua, gasolio e rifornire la cambusa di un po' di prodotti freschi. Cogliamo l'occasione anche per goderci un'abbondante doccia nei bagni del porto sopra la capitaneria.

Il mercoledì si continua verso nord e il rinforzo di



Capraia Castel San Giorgio

vento che troviamo da Centuri crea le condizioni ottimali per farci decidere di proseguire la navigazione fino a Capraia, precisamente a Cala Mortola, riparata dal vento di sud-est.

Il giorno seguente, come da previsioni, il vento cala. Decidiamo quindi di vedere la costa est dell'isola navigando a motore, fermandosi a fare il bagno nelle varie cale, giù fino a Cala Rossa, la più scenografica. Il bagno programmato però purtroppo

po salta a causa delle numerosissime meduse.

La sera diamo ancora davanti al porto, prima del campo boe e ci concediamo il lusso di una cena a terra al ristorante "La garitta", bellissimo posto con terrazze sul mare e buona cucina.

Venerdì 30, dopo un ultimo lungo bagno, prua per 85°, destinazione San Vincenzo. Mentre il profilo di Capraia perde nitidezza allontanandosi, uno scampolo di vento ci consente di dare ancora

una volta vela. Assaporiamo le ultime miglia alternandoci al timone.

Alla fine sembra strano doverci separare, dopo diversi giorni di totale condivisione. Dopo gli abbracci di rito, diamo metaforicamente prua verso casa.

Un grazie a tutto l'equipaggio: Alberto, Andrea, Claudio, Fabio, Marco, Pablo. Un'esperienza da ripetere presto, magari ancora insieme, magari per un'altra eccitante destinazione!



Alberto Pistoni



DA SINISTRA Andrea D'Elia, Laura Babbi, Marco Pierani, Claudio Granata Fabio Calderoni Pablo Daini



Saint Florent



Baia di Finocchiarola



**MASSIMILIANO  
MARCHESE**

## REGATE

# CETACEI 2019 ABBIAMO VINTO!

E anche quest'anno la partecipazione dell'Aiva alla Regata dei Cetacei si è conclusa con successo. L'equipaggio è composto da alcune persone che avevano già partecipato all'edizione 2018, mentre altre hanno avuto il loro battesimo su tutta la linea: regata lunga, aver visto e fatto il giro di boa alla famosa Giraglia (che dà il nome ad alcune regate), aver avvistato una balena e addirittura aver sentito il sapore della competizione. Per chi non la conoscesse, si tratta di una regata Off-shore, ovvero una

lunga, con partenza da Carrara, navigazione lungo costa sino al Tino e poi giù fino alla Giraglia, per rientrare poi a Carrara. Lunghezza complessiva del percorso: circa 150 miglia, che richiedono quindi almeno una navigazione notturna che, a seconda delle condizioni meteo, possono diventare anche due. Non è quindi una regata eccessivamente impegnativa, anche per chi è alla sua prima esperienza.

L'anno scorso abbiamo affrontato la Cetacei con un Elan 410 armato da

regata, quest'anno la scelta è invece caduta su un Sun Fast 3600 armato con gennaker. Le condizioni meteo iniziali non promettevano bene, a causa di poco vento e mare formato. Durante l'inverno ho avuto la possibilità di provare questa barca, partecipando a due campionati invernali di regate In-shore, apprezzandone pregi e difetti. Ma la regata dei Cetacei è stata per me il banco di prova per capire come la barca si sarebbe comportata su una lunga. In condizioni di poco vento non esprime le sue migliori performance; inoltre, essendo la barca nuova e dunque in fase di affinamento dell'attrezzatura, mancherebbe ancora un fiocco light. Acquisto già in programma! Quindi, pessimo inizio. E infatti davanti a noi vediamo parecchie imbarcazioni. Durante la notte le condizioni sono rimaste abbastanza costanti, con poca aria e onda un po' formata, che ha fatto percepire a parte dell'equipaggio



*Elena Berardi, Roberto Spadotto, Massimiliano Marchese*

*Andrea Riva e Mario Lisa*



*Roberto Spadotto, alle sue spalle la Giraglia*



*In regata lungo costa avvicinamento al Tino (sullo sfondo).*

ENZO  
DE PASQUALE

## PIANI VELICI E TIPI DI ARMAMENTO



Roberto Spadotto col gennaker al ritorno verso Carrar

una certa nausea... Verso le due del mattino, prima avaria: una drizza del gennaker è rimasta incastrata in testa d'albero. La mattina seguente finalmente un rafforzamento del vento e, avvicinandosi alla Giraglia, le condizioni migliorano, con un deciso aumento del vento. Mentre eravamo in rotta per la Giraglia con il gennaker A0, improvvisamente si scalza la drizza, provocando la seconda avaria: restiamo senza drizze per gennaker, con conseguente ammainata dell'A0 e siamo costretti a procedere a vele bianche. Raggiunta la Giraglia, le giriamo intorno, per fare rotta verso Carrara con vento a circa 18-20 nodi e poca onda. A questo punto è stato necessario salire in testa d'albero per

recuperare la drizza: imbrago indossato e, via...su in cima all'albero! Il panorama da lassù è mozzafiato, ma non posso negare la paura, tra le oscillazioni dovute al beccheggio e la barca sbandata. Risolto il problema, si riarma l'A0 e si comincia la galoppata ad una velocità, in quelle condizioni di vento, di 10-11 nodi, puntando l'arrivo. E iniziano gli avvistamenti: la balena, prima lateralmente e poi in scia, ci mostra e ci fa apprezzare il suo dorso. Poi, nei pressi dell'isola di Gorgona, numerosi delfini si sono fatti sentire e ben notare, rumoreggiando sull'acqua con salti e esibizioni. Cambiano le condizioni, il vento diminuisce e ruota, come dei segugi siamo attenti ai mutamenti e

disarmiamo l'A0 per sostituirlo con il gennaker A1,5 che terremo quasi fino al traguardo. Cala il sole, la temperatura scende, e fa davvero freddo per il mese di aprile. Controlliamo gli avversari davanti a noi, e capiamo che ci sono solo tre barche, decisamente più grandi di noi e che quindi, in termini di tempo compensato, ci pagano. Iniziamo allora a fantasticare una buona posizione in classifica... Ormeggiamo, mangiamo e finalmente andiamo a dormire. Il mattino seguente ci accoglie con una sorpresa: siamo primi! Top! Veramente contenti! Ci si vede nel 2020 con una nuova sfida!

L'**armamento** di una imbarcazione, oltre che dal piano velico e quindi dalla forma e dalla disposizione delle vele e dell'alberatura, è costituito dall'insieme delle attrezzature necessarie alla manovra di esse.

I piani velici che oggi vediamo sui moderni yacht, sono frutto di una lenta e datata evoluzione, che ha portato alle sofisticate "ali" degli America's Cuppers.

Le prime testimonianze di navigazione a vela risalgono agli Egizi; i primi a navigare sul corso di un fiume sfruttando il vento.

Tutte le più grandi civiltà antiche, dai Cretesi ai Fenici, dai Greci ai Romani, dai Cartaginesi ai Vichinghi fecero la loro fortuna anche grazie all'utilizzo di imbarcazioni sempre più evolute che con il solo ausilio della vela permisero loro di navigare su tutti i mari, conquistare terre lontane e commerciare con altre genti.

Le vele di allora erano decisamente rudimentali e poco efficienti; si credeva inoltre

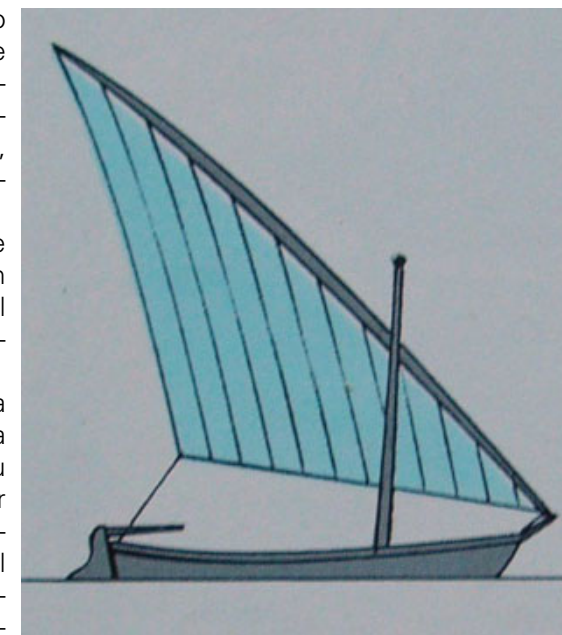
che il vento potesse essere sfruttato esclusivamente quando soffiava alle spalle, nelle andature portanti.

La portanza e le navigazioni con angoli stretti al vento erano soltanto intuizioni.

Sulle prime navi a palo la velatura era frazionata in più vele quadre. Per navigare con andature più strette del lasco, ciascun pennone, veniva orientato

al vento; in tal modo, questo tipo di velatura così frazionata, si adattava meglio alle esigenze. Essa aveva anche il vantaggio di poter essere ridotta in caso di vento fresco imbrogliando le vele dei quartieri più alti.

Sui Clipper, le più veloci navi a vela della storia, il piano velico era costituito da 3000 metri quadrati di tela, frammentati in oltre 25 distinte vele quadre, fiocchi e vele di



straglio.

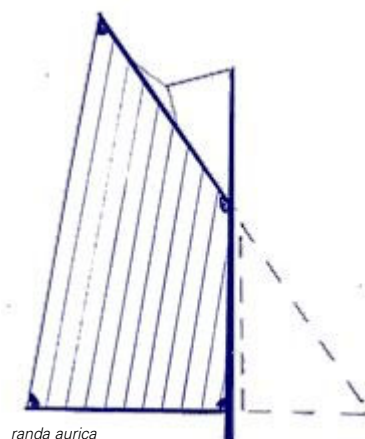
Negli ultimi cento anni l'evoluzione della forma delle vele per lo yachting, si è ispirata alla sagoma triangolare della vela latina, la più antica delle vele. Da essa, l'evoluzione della forma ha portato ad un'alta randa triangolare detta bermudiana. Per altre, come i catboats e le golette, si usano ancora rande di forma quadrilatera con picco.



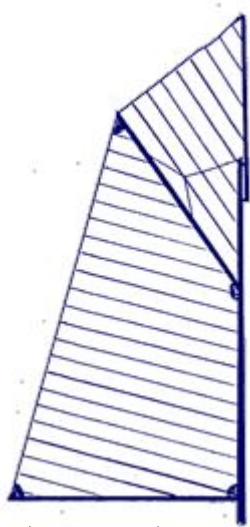
randa latina



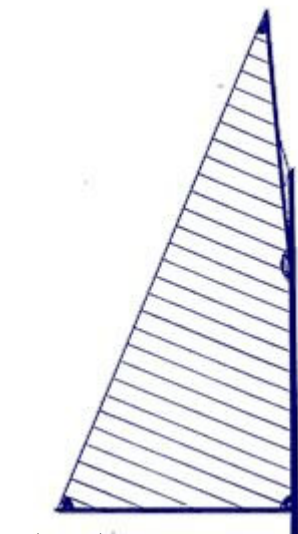
randa al terzo



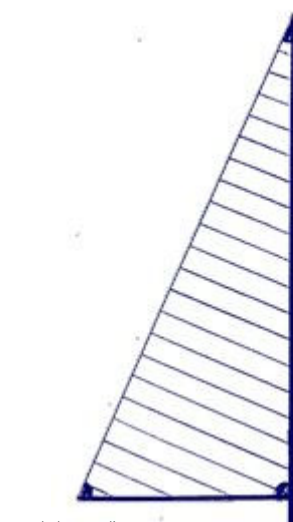
randa aurica



randa aurica con controranda



randa portoghese



randa bermudiana

La **randa bermudiana** (o marconi, per ricordare le altissime antenne usate per le trasmissioni radio da Guglielmo Marconi) è una delle più diffuse sui moderni sloop; efficiente, facile da manovrare e da ridurre senza doversi arrampicare a riva. La **randa aurica**, di origine molto più antica, è una vela

duttile e capace di stringere efficacemente il vento; sopra di essa viene alzata una seconda randa minore, la controranda, da ammainare se il vento rinforza. Essa è meno alta di una randa marconi, ma con una base più grande. Viene raramente impiegata su barche piccole ad un solo albero.

La **randa portoghese** viene impiegata come unica vela su imbarcazioni minori come i dinghy.

La **randa al terzo** ha una parte della vela che sporge a pruvia dell'albero e agisce come un fiocco nell'equilibrare la barca.

Il piano velico di uno yacht è equilibrato quando, con

qualsunque sbandamento, non vi è tendenza a stringere o ad allargare il vento o, anche, quando la barca passa sull'onda senza che la prua affondi o si alzi su quella successiva, oppure, nelle navigazioni portanti, quando la barca non solleva e sposta la poppa sull'onda. Inoltre, uno scafo equilibrato mantiene la massima dolcezza di manovra sia con mare calmo che con mare formato; esso deve essere stabile in rotta e docile alla manovra da potersi destreggiare nel mare mosso se le circostanze lo consentono.

Il mondo dello yachting, storicamente nato proprio intorno alla metà degli anni 800, si divise in due fazioni che elaborarono piani velici

ben distinti: il **Cutter** e lo **Schooner**.

Il primo, diffusosi nel Vecchio Continente, privilegiava decisamente le andature al vento. Il secondo, divenuto l'armamento tipico del Nuovo Mondo, preferiva le alte velocità che solo le andature portanti consentivano. Due fiocchi contro due rande: due diversi modi di pensare dello yachting intorno al 1850.

La prima Coppa America, mise in evidenza la superiorità dello Schooner, ma la storia non ha mai decretato il tramonto del Cutter, che è rimasto il piano velico preferito per le unità da lavoro grazie al loro perfetto bilanciamento. Lo Schooner

invece, è stato lentamente soppiantato da altri modelli a più alberi. Alternative più versatili, pratiche ed economiche, hanno consentito una frammentazione asimmetrica del piano velico diversamente da quello di una goletta.

La **goletta** ha l'albero di maestra più alto di quello di trinchetto, in quanto la randa maestra deve contribuire all'accostata di questi grandi bastimenti che hanno una superficie del timone molto modesta rispetto all'enorme superficie di deriva.

Nello yachting viene poi eliminato l'albero di trinchetto e compare l'albero di mezzana a poppavia di dimensioni minori dell'albero di maestra.



sloop



cutter



ketch



yawl



catboat



goletta aurica

Il piano velico più diffuso è quello a **sloop** con un unico altissimo albero che sostiene randa e fiocco; più manovriero del **cat boat** perché con superficie velica suddivisa in due vele e che lo rende anche il tipo di armamento più veloce, se ben progettato, in cui la massima velocità di andatura è con vento al traverso.

Il **cutter** ha un solo albero posizionato più a poppavia di quello di uno sloop, dove, usualmente, l'albero è posto a due quinti della lunghezza al galleggiamento da prua. In tal modo il cutter ha la possibilità di bordare sia il fiocco esterno che la trinchettina. Con questo tipo di attrezzatura e con albero più a poppavia, la randa è più piccola di quella di uno sloop delle

stesse dimensioni, ma la superficie velica totale è generalmente maggiore per il doppio fiocco.

Lo **yawl** ha un piano velico suddiviso su due alberi, con l'albero di mezzana posto a poppavia dell'asse del timone, sullo slancio di poppa. Oltre alla vela di mezzana, si possono bordare le stesse vele di uno sloop ed una carbonera allo straglio di mezzana. Con tempi maneggevoli, la randa di mezzana è utile a tutte le andature, tranne a quelle di lasco dove disturba il flusso d'aria diretta alla randa maestra. Con condizioni meteo più impegnative, la randa di maestra si può ridurre o imbrogliare completamente e la barca rimane comunque equilibrata anche con il solo fiocco e

la randa di mezzana oppure può mettersi in cappa con la sola mezzana. Alla fonda, la mezzana alzata, favorisce il mantenimento della prua al vento. Infine di bolina con mezzana ammainata, si può bolinare come uno sloop.

Il piano velico del **ketch** è simile a quello di uno yawl, con albero di maestra di altezza più contenuta ed albero di mezzana di dimensioni maggiori, posto a prua dell'asse di rotazione del timone in pieno pozzetto. Con questo armamento si ha una buona barca da crociera con vele suddivise di ragionevoli dimensioni e pertanto facilmente manovrabile. E' l'armamento preferito nella navigazione d'altura.

le manovre fisse, si tratta solo di non eccedere oltre i carichi di sicurezza del paterazzo che, a sua volta, regola la tensione dello strallo.

Nell'armo frazionato, dove l'albero è posizionato più a prua, al di sopra di strallo e sartie c'è una frazione più o meno consistente di albero. Questa porzione d'albero, di sezione rastremata rispetto alla parte bassa, può essere flessa agendo sul paterazzo, ma, piuttosto che controllare la tensione dello strallo, regola con precisione la freccia di flessione. La freccia è la distanza di scostamento che un punto dell'albero raggiunge sotto flessione, rispetto al suo punto di

riposo. Nell'albero rastremato la freccia è crescente verso la testa. Questo permette anche con piccole trazioni sul paterazzo di modificare sostanzialmente la forma della vela nella sua parte più alta e renderla più performante.

Gli alberi frazionati permettono notevoli possibilità di regolazione sui profili della vela, sono solitamente più esili dal punto di vista strutturale, usati quasi esclusivamente su imbarcazioni da regata o crociera costiera. È l'armo sportivo per eccellenza, richiede da parte dell'equipaggio una buona conoscenza delle regolazioni in genere, e una conoscenza



Cazzando il paterazzo, la rastrematura flette più dell'albero

specifico per ogni singola vela e barca.

L'armo in testa è un armo solido e robusto. L'assenza di regolazioni di fino, lo scar-

## Alberi ed alberatura

Nelle imbarcazioni a sloop è possibile individuare due grandi famiglie: **armo intero** ed **armo frazionato**.

È intero un armo in cui lo

strallo raggiunge la testa dell'albero, per questo detto anche armo in testa; è frazionato l'armo in cui lo strallo si ferma ad una frazione dell'albero, (9/10, 7/8, 4/5, 3/4) spesso indicati con la frazione di cui sopra. In questo caso il paterazzo, se presente, non ha funzione strutturale in quanto le crocette, che sono opportunamente acquistate, rinviano le sartie più a poppa rispetto al piede d'albero. Esse, insieme allo strallo, garantiscono l'equilibrio dell'albero con solo tre tiranti. Nell'armo intero, dove l'albero è posizionato a più di



due quinti della lunghezza al galleggiamento da prua, la testa d'albero può essere spostata leggermente verso poppavia, mettendo in tensione il paterazzo. Il controllo delle tensioni è abbastanza semplice; una volta regolate



so lavoro a flessione del profilo d'albero ne fanno la soluzione ideale per barche solide e robuste, fatte per navigare per anni in tutte le condizioni meteomarine.

La quantità dell'ordine di crocette dipende dall'altezza dell'albero, dalla larghezza dello scafo e deve essere tale da permettere alle sartie di lavorare correttamente con un angolo sufficientemente ampio rispetto all'albero. Una barca sportiva stretta e ben invelata non è ottimizzata con delle crocette lunghe in quanto esse impediscono di bordare sufficientemente il genoa a centro barca. Ben diversa l'esigenza per barca da crociera con albero meno alto e con minor pretese boliniere.

Con un maggiore numero di crocette, si riesce, dunque, ad ottenere una minor lunghezza di esse e quindi potenzialmente una migliore capacità di bordare il genoa a centro barca, ma con una complessità ed un costo dell'intera struttura superiore. Infatti, per ogni crocetta posta per deviare il tiro di una sartia alta, è necessaria almeno un'altra sartiola di richiamo alla base della crocetta stessa verso la coperta, per contrastare ed annullare lo svergolamento dell'albero dovuto alla compressione della crocetta su di esso.

In mancanza dello strallo, per rande molto allunate o per altre esigenze, vi sono le sartie volanti, che da una certa altezza dell'albero fanno via

verso la poppa dello scafo, creando un ulteriore vincolo oltre a quelli analizzati in precedenza. Nel caso di un armo frazionato con crocette senza quartiere, le volanti sono connesse all'albero all'altezza dello strallo, in modo da controventarlo; in tal caso sono dette strutturali perché essenziali per la stabilità dell'albero anche con venti medi.

Nel caso dell'armo in testa, le volanti sono dette non strutturali e servono solo a controllare la flessione della pancia dell'albero verso prua o a limitare il pompaggio dell'albero al passaggio sull'onda, infatti il punto di attacco è circa a metà albero all'altezza dello stralretto o baby-stay.

Ovviamente le volanti hanno senso soltanto per armi in testa con crocette senza quartiere.

In questi ultimi decenni, con gli alberi metallici, molto più flessibili di quelli in legno, la randa è stata maggiormente privilegiata rispetto alla vela di prua, meno modificabile nella forma. La randa può essere resa sia grassa e potente che magra con la semplice manovra del pate-razzo e delle sartie basse. Questo fatto ha visto un graduale aumento delle dimensioni della randa, con boma più lunghi ed allunamenti arditi ed uno spostamento dell'albero verso prua. I grandi genoa di prua si sono così ridotti a fiocchi, privi di sovrapposizione. Questo processo va lenta-

mente estremizzandosi con l'avvento degli alberi in carbonio che possono curvarsi come un arco e rendere così la randa piatta come una lama.

Le vele moderne, realizzate con tecnologia avanzata, rappresentano l'apice di questo processo evolutivo e la sintesi estrema di una lunga e datata ricerca.