

*dentro e fuori da*

**PORTO  
ALMA**



**AIVACVC partecipa alla**



# Capodanno alle Eolie

*In evidenza*

**Carissima app**

*Storia & cronaca*

**Jeremy Irons, velista non per caso**

**Il giardinetto, perché si chiama così?**

*Tecnica*

**L'armo**

*Il cuoco a bordo*

*La foto*



43° 23', 81 N • 10° 25', 52 E

**MCDM**

**MARINA CALA  
DE' MEDICI**

CASTIGLIONCELLO - ITALY

WE CARE FOR  
**EXCELLENCE**  
IN NAUTICAL TOURING



**SAILOR.TEX**  
sailingchartercompany

**YIB®**

M I L A N O

F I R E N Z E

**LO STORE ITALIANO**

per l'abbigliamento Nautico | Yachting

**Sconto del 30%** a tutti membri  
AIVA CVC per ogni acquisto  
in Store e On Line  
(Codice Sconto **AIVACVC**)

Codice valido anche per il  
Noleggio Barche

MENSILE

**BOLINA®**

**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

I Soci potranno scegliere la **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 nel nostro Shop on-line](#)



## 4 IL RITORNO DEL BUON VENTO

## 5 AIVA CVC PARTECIPA ALLA RAN 2022!

## 6 CAPODANNO ALLE EOLIE

Il fascino fuori stagione delle  
"Perle del Mediterraneo"  
Gianluca Marcon

## 10 CARISSIMA APP

## 12 JEREMY IRONS

Velista non per caso

## 14 IL GIARDINETTO

## 16 TECNICA: L'ARMO

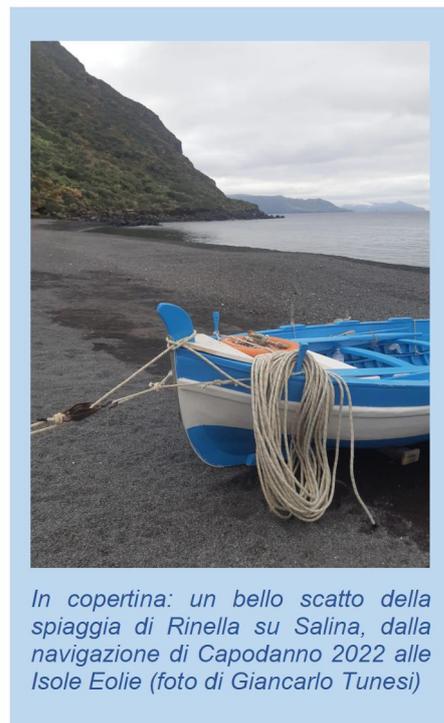
## 18 IL CUOCO A BORDO

La pizza Garibaldi  
Massimo Della Rocca

## 20 LA FOTO

"La Divina" in barca

## 21 CONTATTA I QUADRANTI



In copertina: un bello scatto della spiaggia di Rinella su Salina, dalla navigazione di Capodanno 2022 alle Isole Eolie (foto di Giancarlo Tunesi)

"Dentro e fuori da Porto Palma" è disponibile anche online su <https://www.porto-palma.com/>



### Dentro e fuori da Porto Palma

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

Via Pantano, 8 - 20122 Milano  
Segreteria tel. 02 804909  
lunedì - venerdì, ore 14:00 - 18:00  
email: [segreteria@allievicvc.it](mailto:segreteria@allievicvc.it)  
sito: [www.allievicvc.it](http://www.allievicvc.it)

Codice fiscale: 80151510155  
Partita IVA: 06871030158

IBAN: IT 16 W 03069 017911  
00000004096  
c/o Intesa San Paolo

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

Gianluca Marcon  
Emanuela Farneti  
Massimo Della Rocca  
Salvatore Gulisano

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)

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%



*Dove saremo!*

2022



## *Il ritorno del buon vento*

Nel 2020 AIVA CVC ha optato per una linea di assoluta prudenza che ci ha fatto decidere di cancellare tutti i corsi e le navigazioni. Sappiamo che altre organizzazioni (anzi, la quasi totalità) hanno scelto altrimenti, ma da sempre la nostra Associazione (che, giova ricordarlo, non ha scopo di lucro) ha come priorità la sicurezza. Un termine che si declina in molti modi: sicurezza in mare e a bordo ovviamente, ma anche in senso più esteso: e ciò non è mai stato tanto vero come negli strani e - si spera - unici anni che ci hanno visti a tu per tu con un nemico sconosciuto.

Nel 2021 abbiamo messo la testa fuori dal tambucio ("adelante con juicio" per dirla con Manzoni) con bellissime navigazioni in Bretagna, Svezia, Corsica e Sardegna, Grecia, Golfi partenopei. L'andamento sempre più incoraggiante della situazione sanitaria ci ha portato a organizzare il tradizionale Raduno annuale (dove ci siamo divertiti tanto... se avete dubbi rileggetevi [il numero di dicembre 2021](#)) e la navigazione di Capodanno nelle isole Eolie, di cui trovate il resoconto in questo numero del Notiziario.

Sembra proprio che il 2022 (con tutti i debiti scongiuri) sia l'anno che ci vedrà tornare a quanto di più vicino alla normalità che noi tutti ricordiamo. E quindi perché limitarsi? Una serie di iniziative (alcune veramente

pionieristiche) ci vedono **in Grecia e alle Grenadine in primavera e di nuovo in Bretagna, Irlanda, Islanda e Corsica in estate** (i dettagli sono disponibili nella pagina [Navigazioni](#) del nostro sito). A tutto ciò si aggiungono i **corsi tecnici**, che mai come quest'anno hanno visto una nutrita adesione, il che sta a testimoniare come i nostri Soci ci tengano ad arrivare preparati agli appuntamenti in barca: meteo marino, GMDSS, manutenzione motore, i weekend di manovre a motore... e altri sono in preparazione! (l'elenco è disponibile nel nostro sito nella pagina [I Corsi Tecnici](#)).

**La primavera ci vedrà inoltre partecipare alla prestigiosa regata d'altura RAN 630 della Marina Militare!** Trovate più informazioni nella pagina successiva.

**...e altre iniziative sono in cantiere!** Restate sintonizzati con le nostre Newsletter per essere aggiornati su tutte le novità. Dopo quasi due anni, rileggendo l'articolo di apertura del numero di giugno 2020 (vedi [I nostri colori solcheranno ancora il mare](#)) ci rendiamo conto di quanta strada abbiamo fatto. Auguriamoci quindi a vicenda buon vento! e che stavolta non cali mai.



*nell'immagine: il poster della RAN 2021*

Durante il Raduno nazionale AIVA CVC dello scorso novembre 2021 abbiamo avuto il piacere di ospitare il bellissimo sloop *Gemini* della Marina Militare con il suo fantastico equipaggio al comando del C.F. Gian Luigi Cantini ([link all'articolo](#)). In tale occasione il **Comandante Alessandro Bausone**, Capo Ufficio Regate dell'Accademia Navale, ha invitato la nostra Associazione a **partecipare alla RAN 2022** (<https://ran630.it/>), la prestigiosa Regata d'altura che è parte integrante del più ampio evento Settimana Velica Internazionale Accademia Navale – Città di Livorno (<https://www.settimanavelicainternazionale.it/>).

La RAN 630 è una regata d'altura tra le più lunghe del Mediterraneo: oltre 600 miglia sulla rotta Livorno, Porto Cervo, Capri, Livorno. Organizzata dallo **Yacht Club Livorno in sinergia con l'Accademia Navale**, la competizione è quest'anno alla quinta edizione e vede confermate le tradizionali **date di svolgimento, dal 23 aprile al 1° maggio**.

Una importante novità è che **da quest'anno la RAN 630 entra a far parte del Campionato Italiano Offshore di vela**: un'occasione ancora più unica per **la nostra Associazione, che parteciperà con due imbarcazioni**. I due equipaggi saranno impegnati per un periodo che comprende - oltre alla settimana della Regata - anche diversi giorni precedenti da dedicare agli allenamenti.

Siamo naturalmente onorati dell'invito a prender parte ad un evento così prestigioso. Vi terremo informati sui progressi dei nostri equipaggi, ai quali sin d'ora auguriamo buon vento!



Gianluca Marcon

# Capodanno alle Eolie

## Il fascino fuori stagione delle "Perle del Mediterraneo"

Vuoi leggere l'articolo corredato da video e più immagini? Questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online: [Capodanno alle Eolie \(porto-palma.com\)](http://porto-palma.com)

*Le Isole Eolie (o Lipari) si trovano a Nord Est della Sicilia e rappresentano una straordinaria testimonianza di nascita ed evoluzione di isole vulcaniche. Nonostante l'attività vulcanica ancora in corso, o anche grazie ad essa, le Eolie sono isole affascinanti, un ambiente naturale ricco di flora e fauna con meravigliose spiagge, cale, grotte, insenature, faraglioni, e con una grande varietà e ricchezza di fondi marini. Nel 2000 sono state riconosciute Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco. AIVA CVC le ha scelte per la sua tradizione navigazione di Capodanno.*

ma in grande espansione e gestito con grande professionalità dal dinamico armatore Roberto Corpina, che è un caprerino! La calorosissima accoglienza riservatoci ha previsto cannoli siciliani e passito per gli equipaggi oltre a una "dotazione di sicurezza" che prevedeva per ogni barca una cassa di arance e limoni del frutteto dell'armatore...

Il Sun Odyssey 440 è un 13 metri spaziosissimo (4 cabine doppie e due bagni) grazie al baglio massimo quasi del tutto a poppa. In coperta la circolazione è ul-



il Marina di Capo d'Orlando

Avremmo potuto andare a sciare! Avremmo potuto, ma invece ci ritroviamo a **Capo d'Orlando** per imbarcarci su due Sun Odyssey 440 alla volta delle isole Eolie per la consueta crociera di Capodanno AIVA CVC, in barba ai "farà freddo!" e i "ma sarà tutto chiuso!".

Per le barche (recentissime!) ci siamo affidati a [Eolian Sailing](http://EolianSailing.com), un charter con base a Capo d'Orlando, recente

riormente agevolata dai passavanti che si abbassano verso poppa fino al piano di calpestio del timoniere e dalla posizione delle lande: quelle delle sartie alte sono in falchetta, mentre quelle delle sartie basse sono sulla tuga.

Lasciamo il Marina di Capo d'Orlando senza vento e, a motore, teniamo i 6,5 nodi. La bellezza di questo

arcipelago risalta ancora di più nelle brevi giornate invernali e il vento non si fa desiderare. L'affollamento estivo è solo un ricordo e la nostra rotta si snoda fra questi antichi vulcani, alla ricerca di avventura. Sia lo Stromboli che Vulcano sono in attività, ma ovunque il respiro della terra si fa sentire e arricchisce di sapore i suoi frutti: arance dolcissime, capperi e olive aromatiche. Tutto appare particolare quaggiù!



A metà mattina arriva il ponente, prima sui 7 nodi poi a 10 nodi e pure oltre. Non fa freddo, c'è il sole e, col vento in calo, diamo fondo per il pranzo nella **cala di ponente su Vulcano**.

La "vaporosa Vulcano" è in piena attività vulcanica e quindi inaccessibile se non per i residenti.



Lasciamo Vulcano col maestrale in arrivo (vedi foto so sopra). Pigramente sotto fiocco **raggiungiamo Lipari** ed atterriamo a Porto Pignataro. Perfezioniamo l'ormeggio delle due barche in previsione del rinforzo di maestrale e

poi ci avviamo verso il paese per rabboccare la cambusa e fare lo struscio in Corso Vittorio Emanuele.

Latte macchiato da Viola e cena a bordo: zuppa di legumi e spiedini di pesce spada.

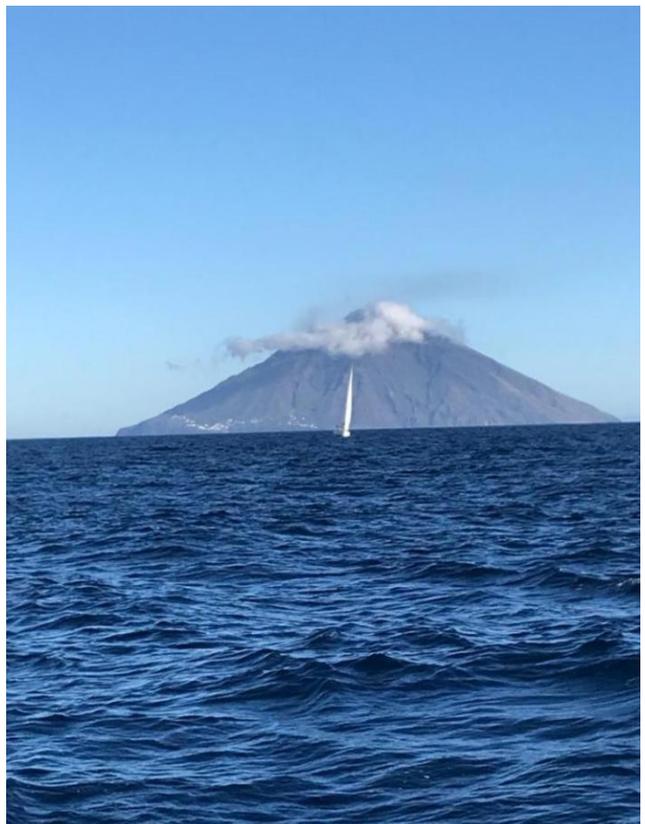
Il mattino dopo alle nove in punto siamo **in rotta per Panarea** con il maestrale a 20 nodi, ma con due mani di randa e genoa ridotto avanziamo veloci e sicuri a 7-8 nodi. Usciti dal ridosso di Lipari l'onda sui due metri ci investe al traverso e quindi orziamo per tenere l'onda al mascone.

Gli stratocumuli coprono il cielo e piove a tratti, ma l'umore a bordo è ottimo: cantiamo a squarciagola le hit dell'estate! Raffiche a 30 nodi!

All'altezza di Capo Milazzese giù randa e affrontiamo l'atterraggio sotto fiocco; individuiamo il molo dell'aliscafo e, disturbati da violente raffiche catabatiche, diamo fondo a sud del molo e portiamo con difficoltà le cime in banchina. Oggi le condizioni meteomarine impediscono l'arrivo degli aliscafi e quindi non dovremmo avere problemi.

La risacca però è insopportabile e violenti strattoni mettono alla prova le nostre linee di ormeggio. Una cima da 14 mm si trancia di netto e passiamo la notte in centrifuga, nonostante tutti i tentativi di perfezionare l'ormeggio.

Dopo una notte non proprio tranquilla, alle otto del mattino ne abbiamo abbastanza della risacca di Panarea e salpiamo **alla volta di Stromboli**. La giornata è perfetta: 10-15 nodi da nordest, il sole splende tiepido e l'unica nuvola si attarda a fare da cappello alla vetta dello Stromboli.





I bordi si alternano veloci e sfiliamo in coppia davanti alla "sciara del fuoco". Ogni tanto il borbottio del vulcano sembra darci il benvenuto. A vele piene arriviamo sul lato orientale e afferriamo un gavitello che Alessandro, un gentilissimo isolano, ci mette a disposizione.



Pranziamo frugalmente e ci spogliamo per godere del sole, aspettando il gommoni con Alessandro che ci accompagna a riva per salire sul vulcano.

Angelo, la guida locale, indispensabile per arrivare in quota, ci fornisce di casco e lampada frontale e ci scorta fino alla bocca dello Stromboli. Arriviamo al tramonto e, con il buio, scorgiamo i bagliori della lava che rotola giù per la sciara del fuoco.

Nell'oscurità torniamo alla base e ci infiliamo in un grazioso ristorante che per venti euro a testa ci serve antipasti misti, spaghetti con tonno fresco e pomodorino e fritto misto! Stanchi ma felici torniamo a bordo sotto una stellata indimenticabile.

Il giorno dopo è l'ultimo dell'anno ma sembra Ferragosto:



il sole splende caldo in un cielo sgombro di nubi. Colazione in pozzetto e lasciamo la boa di Stromboli. Rotta a Sudovest, ma ci teniamo discosti dalle pendici del vulcano che ci copre dal ponentino che si sta alzando (10-12 nodi che poi diventano 15). Ci mettiamo di bolina a vele piene e il vento ci spinge a 6-7 nodi, non possiamo chiudere l'anno in modo migliore!

Alle 15:30 atterriamo nel **porto di S. Marina a Salina** (vedi foto sotto), quasi deserto, ma il marinaio del Marina ci fa trovare la doccia bollente.

Gironzoliamo per il piccolo centro e già meditiamo per il cenone. Sul far della sera musica in quadrato e pentole sui fornelli su tutte e due le barche.

All'indomani noleggiamo una Panda per scorrizzare per l'isola ma in salita ci tocca metter fuori le gambe come i Flintstone. Rischiamo più volte di non tornare vivi e capiamo finalmente il detto che "per i marinai il pericolo è la terra"!

Comunque ci godiamo l'incantevole **baia di Pollara** e non possiamo non ricordare il mitico Troisi. Poi è la volta dell'incantevole **borgo di Rinella** e, lesti, torniamo alla base visto che la nostra utilitaria mostra inquietanti spie rosse.

Il primo dell'anno 2022, sopravvissuti alla gita a Salina, riprendiamo il mare **verso la vicina Filicudi**. Le nubi a strati preannunciano pioggia e, senza vento, navighiamo a motore fino al lato sud. Arriviamo così a **Pecorini a mare** e esploriamo un eventuale ormeggio al molo dell'aliscafo, ma in testa al molo i fondali sono impraticabili per dare fondo in sicurezza, mentre sul lato orientale gli scogli sembrano chiudere il passo.

Ma all'improvviso un pescatore si sbraccia dal molo con i suoi guanti gialli (sembra Topolino!): "Isolano sono! Vi dico che potete mettervi qui senza problemi!" E gli scogli? "Se vi dico di stare qui vi dovete fidare!" Quindi, con un atto di fede nell'isolano, filiamo ancora a pochi metri dagli scogli ed ormeggiamo sulla banchina a est.

Siamo appena arrivati e già qualcuno ha prenotato la cena a terra: gnocchetti ai pomodorini e ricotta, pennette al pesce e gli immancabili, deliziosi involtini di spada. 25 euro compresi taxi, contorno e dolce! Evviva la bassa stagione!

All'indomani, con grande malinconia, mettiamo la prua su Capo d'Orlando. Si torna a casa! Ma è solo un arrivederci a questo magnifico arcipelago e all'altrettanto magnifico equipaggio.



**Gianluca Marcon** è Capobarca AIVA CVC e naviga da sempre. Ama scrivere e disegnare e i suoi reportage illustrati di navigazioni sono stati più volte pubblicati dal periodico di settore "Bolina". Ha recentemente partecipato con successo alla mostra internazionale "Matite in viaggio" e ha già in cantiere diversi progetti che coniugano la passione per la vela e per le arti figurative. Per questo Notiziario ha illustrato il Vendée Globe 2020-2021, trovate le sue tavole nell'articolo [Il Vendée in inchiostro di china](#).





# *Carissima app*

## *Le app nautiche e i siti che ci facilitano la vita a bordo*



Ormai ci sono app per tutte le attività umane e la nautica non fa certo eccezione. Cerchiamo di orientarci fra le tante app e siti disponibili, tenendo conto che quasi sempre il loro utilizzo presuppone la presenza della rete internet e del segnale GPS.

### OLTRE AL PORTOLANO



**Navily** è una specie di Trip Advisor del mare. Aiuta a trovare gli ancoraggi, a contattare i porti, ma il suo vero punto di forza è la community: ognuno può contribuire con informazioni sui fondali, i ridossi e altre utili indicazioni. Link per saperne di più: [Navily - La guida nautica più innovativa](#)

### MAPPE E PIANIFICAZIONE



**Navionics** è tra le app di cartografia nautica più note ed utilizzate (è un marchio Garmin). Pur essendo un utilissimo supporto per la pianificazione della navigazione, occorre tenere presente che l'app integra i dati ufficiali provenienti dagli Istituti idrografici nazionali (gli unici ad avere dati idrografici con controllo di qualità e margine di errore) con dati provenienti dagli utenti senza indicazioni del margine di errore. Link per saperne di più: [Navionics](#)



**C-Map** è un ottimo strumento per la creazione di mappe concettuali disponibile sia in forma gratuita che a pagamento. Link per saperne di più: [Home | C-MAP](#)



**OpenSeaMap** offre la possibilità di scaricare gratuitamente mappe estremamente dettagliate. Link: [OpenSeaMap: Download carte](#)



**MarineTraffic** consente di visualizzare in tempo reale tutte le imbarcazioni dotate di AIS (Automatic Identification System) in tutto il mondo. Consente inoltre di tracciare posizione e velocità della propria imbarcazione, monitorare arrivi e partenze in oltre 4mila porti e altro ancora. Link: [MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence | AIS Marine Traffic](#)



**Donia** è destinata a diportisti, sub, pescatori ed è principalmente basata sulle segnalazioni degli utenti.

## METEO



**3B Meteo** è un app sulle previsioni meteo precisa ed affidabile con grafici chiari e foto in tempo reale. Si può restringere la ricerca all'area di interesse e previsioni sintetiche per la notte e il mattino successivo. Link: [3BMETEO.com](http://3BMETEO.com) > [Meteo e Previsioni del tempo in Italia](#)



**The Weather Channel** è un marchio storico che fornisce accurate previsioni meteo. Nato come canale televisivo popolarissimo negli USA, è stato acquisito da IBM ed è ora disponibile sia su desktop che come app. Link: <https://weather.com/it-IT/>



**Windy** è tra le app più utilizzate in tutto il mondo e, pur fornendo informazioni su diversi aspetti meteo, è prevalentemente incentrata sulle previsioni del vento. Disponibile sia in versione desktop che come app. Link: [Windy: Wind map & weather forecast](#)



Luisa Fezzardini



## Jeremy Irons Velista non per caso

Vuoi leggere l'articolo corredato da più immagini? Questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online:  
[Jeremy Irons \(porto-palma.com\)](http://porto-palma.com/Jeremy-Irons)

È lo stesso Jeremy Irons a dichiarare di essere cresciuto navigando e in effetti era quasi un destino. L'attore è infatti nato nel 1948 **sull'Isola di Wight, a Cowes**: un nome denso di significato per qualunque amante della vela (basti ricordare lo sterminato archivio fotografico [Beken of Cowes](#) che da fine '800 documenta eventi velici e imbarcazioni che sono passati alla storia) e suo padre è stato tra i fondatori del locale club di vela.



Irons si è fatto le ossa sui dinghy (nella foto: una sua immagine giovanile in deriva) e si è poi evoluto su imbarcazioni più grandi e sofisticate. Nonostante gli impegni professionali, il premio Oscar (nel 1991 per "Il mistero von Bulow") non ha mai abbandonato l'amore per il mare. Nel 2000 è stato parte dell'equipaggio dell'LG

**Flatron nella competizione "BT Global Challenge"** (il giro del mondo da est a ovest) nel tratto Wellington-Sydney nel durissimo Mar di Tasmania, dove l'imbarcazione arrivò seconda ("per cinque secondi!" come ci tiene a sottolineare l'attore). Nel 2015 ha preso parte al "Baltimore Wooden Boat Festival" e alla "Round Island Race" nell'equipaggio di Conrad Humphreys sul suo catamarano da 40 piedi.



Irons ha ovviamente la sua barca, **lo yawl Willing Lass**, col quale partecipa regolarmente alle manifestazioni d'epoca e bordeggia lungo la costa di West Cork (dove vive nel castello di Kilcoe, da lui comprato e restaurato). West Cork è una località irlandese che, pur essendo rinomata turisticamente, non ha perso la sua connotazione rurale e in molti tratti ancora selvaggia, il



che si sposa bene col carattere piuttosto introverso e decisamente informale dell'attore britannico.



Insomma, un marinaio a tutto tondo!

Una curiosità: nonostante la sua indubbia passione per il mare, l'unica imbarcazione sulla quale l'attore sia mai salito durante le riprese è... **una gondola**!! Ebbene sì, nel film "Il mercante di Venezia" del 2004. Certo, tutt'altra cosa rispetto alle sue abitudini!

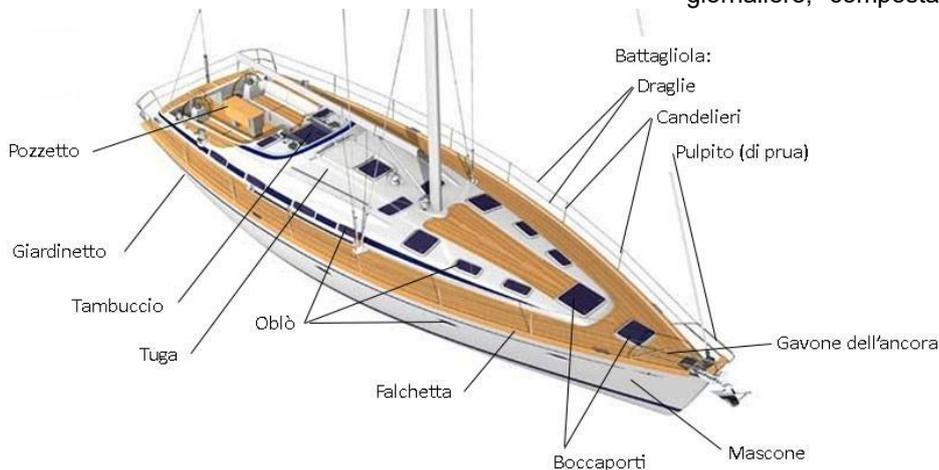




## Il giardinetto Perché si chiama così?

Vuoi leggere l'articolo corredato da più immagini? Questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online:  
[Il giardinetto \(porto-palma.com\)](http://Il giardinetto (porto-palma.com))

Come si sa, si indica con **giardinetto** la parte poppiera e laterale dell'imbarcazione (definizione volutamente generica...). Il suo omologo di prua è il **mascone**. Per entrambi i termini, è corretto indicare un giardinetto (o mascone) di sinistra o di dritta.



E' però interessante vedere **perché il giardinetto si chiama così**, e per capirlo occorre fare un salto indietro nel tempo, quando i galeoni facevano viaggi che duravano mesi o addirittura anni.

Non erano certo delle crociere. L'alimento principe nella cambusa erano **le gallette**: pesavano poco, si stivavano comodamente e duravano a lungo. Imbevute di un po' d'acqua e di olio, venivano consumate con carne essiccata, fagioli, e in alcuni casi formaggio. La dieta

veniva poi integrata con i frutti della pesca, quando era possibile.

Gli storici hanno stimato che a bordo delle navi del XVI-XVII secolo la razione fosse di circa 3900 calorie giornaliere, composta di 70% di carboidrati, 15% di grassi, e il rimanente di proteine. Un pasto energetico, ma non c'era certo di che ingrassare, specie considerando gli sforzi fisici e psichici a cui era sottoposta la ciurma.

Nonostante a livello quantitativo fosse un pasto soddisfacente, i marinai soffrivano di carenze alimentari, tra cui **lo scorbuto era la più diffusa**: una malattia devastante, che causa anemia, disturbi digestivi, emorragie diffuse, e può facilmente portare alla morte. Si tratta di una delle più antiche malattie conosciute, ma si è dovuto attendere il 1932 per identificarne chiaramente l'origine, ovvero **una grave carenza di acido ascorbico (vitamina C)**.

Bastano 10 milligrammi al giorno di vitamina C per prevenire il manifestarsi dello scorbuto, un quantitativo veramente minimo. Ma la C è una vitamina fragile, che si perde durante la cottura. Per questo motivo **lo scorbuto è stato a lungo una malattia tipica dei marinai**, privati di vegetali freschi durante le interminabili traversate

oceaniche. (nella foto in testa all'articolo: la poppa dell'"HMS Surprise", una replica esatta del "Rose", una fregata del 18mo secolo della Royal Navy britannica )

Ma - e qui arriva il punto - gli ufficiali erano stranamente meno colpiti della ciurma da questa grave malattia. Eppure, a parte la disponibilità di vino un po' migliore e vasellame più decente, i pasti che venivano loro serviti erano gli stessi dei marinai. Alcuni comandanti, tra cui Cristoforo Colombo, addirittura mangiavano in coperta con l'equipaggio. E quindi?

E quindi, **la differenza la faceva proprio il giardinetto**: che era il nome del piccolo orto pensile posto sulla ruota di poppa, all'altezza della cabina del comandante, in cui veniva coltivata quella poca verdura di cui godeva il comandante stesso e (per sua concessione) gli ufficiali.

**James Cook (1728-1779, nella foto il ritratto di Nathaniel Dance-Holland, 1775), il leggendario navigatore, esploratore e cartografo britannico, fu il primo capitano di mare a preservare i suoi equipaggi dallo scorbuto.** Egli viene associato a volte alla scoperta degli antiscorbutici (come sono chiamati i cibi che servono a curare lo scorbuto) ma il suo risultato più importante era il risultato degli alti livelli di dieta e di igiene che si sforzò di mantenere a bordo di tutte le sue navi.



Gli standard meticolosamente elevati da lui realizzati ebbero come conseguenza condizioni di salute eccezionalmente buone e una mortalità estremamente ridotta fra i suoi uomini.

I risultati da lui raggiunti furono riconosciuti dalla [Royal Society](#) quando gli conferì la sua massima onorificenza, [la medaglia d'oro Copley](#) (il più antico e prestigioso premio della Royal Society, assegnato annualmente dal 1731 ad oggi per "rilevanti risultati conseguiti nella ricerca e nella scienza"), non per le sue pur eccezionali imprese nautiche, bensì per avere dimostrato che lo scorbuto non era un flagello inevitabile nei lunghi viaggi oceanici.

**I metodi di Cook erano semplici**: egli sosteneva che si doveva mantenere la pulizia in tutta la nave, anche negli

alloggi dei marinai; tutto il personale doveva lavare regolarmente i propri indumenti, aerare e fare asciugare coperte e materassi quando il tempo lo permetteva, fare disinfestazioni con il fumo fra un ponte e l'altro e in generale mantenere la nave in perfetto ordine. Quando non era possibile procurarsi frutta e verdura fresche, che riteneva necessarie per una dieta equilibrata, imponeva ai suoi uomini di mangiare i crauti acidi che aveva incluso nelle provviste della nave. Cook toccava terra ogni volta che poteva per reintegrare le provviste e raccogliere erbe locali o piante con cui faceva preparare infusi.

Tra queste erbe è probabile fosse incluso il **crescione selvatico**, un'aromatica ricca di zolfo e dall'odore di senape dalle molte proprietà tra cui la più importante è l'elevata quantità di vitamina C, tanto che nei secoli passati veniva chiamato "erba da scorbuto".

La dieta imposta dal capitano Cook non godeva di grande favore presso l'equipaggio, abituato ai pasti soliti in marina e riluttante a provare qualsiasi novità, ma egli era inflessibile. Anche lui e i suoi ufficiali si attenevano a questa dieta, e se il suo regime fu seguito fu anche grazie al suo esempio, alla sua autorità e alla sua determinazione.

In epoche successive, la **scoperta delle vitamine e dell'alto contenuto vitaminico degli agrumi**, ed in particolare dei limoni, che si conservano facilmente anche per più di un mese, ridusse enormemente il flagello dello scorbuto e di conseguenza anche l'abitudine di coltivare i vegetali a bordo. Il giardinetto venne mantenuto, specie sui galeoni inglesi, solo per ingentilire con qualche fiore l'aspetto del ponte.

(nella foto: il "Vasa", il magnifico vascello svedese del 1680 a cui è dedicato un imperdibile museo; l'equipaggio che ha navigato nell'arcipelago di Stoccolma nel luglio 2021 lo ha visitato!)



Da ora in poi, quando nominate il giardinetto, pensate al ruolo cruciale che ha avuto nei secoli, spesso facendo la differenza tra la vita e la morte di tanti uomini di mare!

**N.B. Il giardinetto è anche un'andatura.** All'epoca in cui era un preciso posto fisico a bordo, "mare (o vento) al giardinetto" erano detti il mare (o il vento) che battevano appunto in corrispondenza della zona dove venivano coltivate le verdure. **Oggi viene detta "al giardinetto" un'andatura grosso modo equiparabile al gran lasco.**



## L'armo

nella foto: Orsa Maggiore, il bellissimo ketch della Marina Militare

Vuoi leggere l'articolo corredato da più immagini? Questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online:  
[L'armo \(porto-palma.com\)](http://porto-palma.com)

Le barche a vela monoscafo (distinte quindi dai catamarani e trimarani) vengono differenziate anche in base al cosiddetto armo (o armamento) ovvero il complesso delle componenti di coperta: albero (numero, tipo e posizionamento), tipi di vela, sartie, etc.

Questo elenco non esaurisce tutte le tipologie, racchiude solo le più comuni. Vi invitiamo quindi a leggere anche [l'interessante monografia disponibile sul sito AIVA CVC](#).

Premessa: nei tipi di armo elencati si citano vele bermudiane (o Marconi) e auriche.

- ✓ Il termine vela bermudiana o vela Marconi si riferisce alla tipica configurazione velica di gran parte delle moderne barche a vela. Sviluppata nelle Bermuda nel XVII secolo, il termine Marconi fu successivamente riferito all'inventore italiano Guglielmo Marconi, per la somiglianza con l'antenna della radio senza fili.
- ✓ La vela aurica è di forma trapezoidale che si stende a poppavia degli alberi. Viene inferita per tre lati sull'alberatura: sul lato prodiero all'albero, nella parte superiore sul picco e nella parte inferiore sul boma.

### Tipi comuni di armo



**Sloop** Il termine deriva dall'olandese *sloop*, da cui derivano anche il francese *chaloupe* e l'italiano scialuppa. Infatti nella navigazione storica lo sloop era un piccolo veliero veloce che portava ordini da un vascello all'altro. È la barca con l'armo più comune, caratterizzato da un solo albero con due vele: la randa, a poppavia dell'albero, inferita nell'albero e fissata al boma; e il fiocco (o genoa) a pruvavia dello stesso.



CUTTER

**Cutter** Simile allo sloop, ma con due o più vele di prua. Dispone unicamente di una randa e un albero; quest'ultimo si trova leggermente più dietro per consentire l'uso di due vele a prua sorrette da uno strallo e uno stralsetto. Le origini sono incerte ma il nome stesso ("cutter" significa infatti tagliatore) indica una imbarcazione veloce, in grado di "tagliare" le onde con agilità.



SCHOONER  
GOLETTA

**Schooner** "Scuna" o Goletta in italiano Barca a vela con due alberi e un bompresso. A differenza che nel ketch, l'albero più alto è quello più arretrato, ed è detto pertanto albero maestro, mentre quello più avanzato, che è sempre più basso, è detto albero di trinchetto. Il termine schooner è spesso tradotto in italiano con "goletta". Tuttavia, anche se molto simili, i due termini non sono sinonimi: lo schooner può avere anche tre alberi, e l'elemento caratterizzante è dato dall'avere l'albero di prua più basso degli altri alberi. La goletta ha due alberi armati con vele auriche, nel caso di goletta a tre alberi, goletta a palo, l'albero più piccolo è quello di mezzana a poppa.



KETCH

**Ketch** "Checchia" in italiano, anche se è un termine poco usato. È un veliero a due alberi dotato di vele bermudiane (ma esistono anche ketch armati con vele auriche): l'albero maestro più alto davanti e l'albero di mezzana più arretrato. Il ketch può essere anche armato a cutter con due o più vele di prua.



VELA LATINA

**Vela latina** È un tipo di vela che non deve l'origine del suo nome al popolo dei Latini ma alla sua forma triangolare ("vela alla trina" cioè a triangolo) per distinguerla dalle vele cosiddette "alla quadra", di forma rettangolare o trapezoidale. La struttura della vela latina è composta da un albero e da un'asta, detta antenna, che viene issata diagonalmente sull'albero. La vela inferita sull'antenna mediante i matafioni, in modo che l'antenna possa sostenerla per tutta la lunghezza.



YAWL  
IOLE



## *La pizza Garibaldi*

In Provenza, e con alcune varianti nel Ponente Ligure, era costume dei pescatori locali portarsi in mare una sorta di pizza o focaccia farcita, i cui ingredienti fondamentali erano costituiti dalle cipolle e dalla "pissala" (tipica salsa provenzale che deriva dal recupero dei "fondi" dei barili di pesce salato, come alici e sarde, diluito con olio d'oliva e aromatizzato con "fines herbes" ovvero prezzemolo, erba cipollina, dragoncello, cerfoglio, timo ecc.).

L'appellativo "Niçoise" o "Nizzardo" evoca, credo in tutti noi, il richiamo ad una terra che un po' nostalgicamente ci "appartiene", ma ancor più ci ricorda il "Grande Nizzardo", il risorgimentale "Eroe dei due mondi", estimatore ed inquilino di Caprera, antesignano interprete dello "spirito" dell'isola come inteso nel costume marinairesco, spartano solidale e volontaristico del Centro Velico Caprera.

Cronache dell'epoca riportano che l'insediamento originariamente scelto da Garibaldi, fosse il promontorio di Capo Testa, ma un amico maddalenino lo avrebbe dissuaso poiché la zona era stata abusivamente eletta a pascolo per le proprie greggi da due pastori locali, pertanto il rischio di una "schioppettata" sarebbe stato assai elevato.

Il nostro eroe che di schioppettate ne aveva già prese tante, ultima quella esplosa da un bersagliere sabaudo sull'Aspromonte, ritenne pertanto indecorosa tale eventualità e "ripiegò" su Caprera.

*(nella foto a destra: la statua di Garibaldi nel centro di La Maddalena)*

La frugalità del "Generale", universalmente nota, era retaggio delle sue origini marinare e mi piace immaginarlo, novello Cincinnato, nel suo esilio volontario nell'isola che oggi è anche un po' "nostra", nell'atto di preparare questa pietanza con le materie prime da lui stesso prodotte. Da qui il sottotitolo da me liberamente adottato.



### Ingredienti per l'impasto (per una teglia 40x20cm):

500gr. farina 00  
20gr. lievito di birra (in cubetti)  
2-3 pizzichi di sale  
Acqua q.b.

Versate la farina a fontana in una capiente insalatiera, praticate una infossatura in centro, sbriciolatevi il lievito e scioglietelo lentamente con acqua tiepida cominciando ad impastare con l'aggiunta ulteriore di acqua fino ad ottenere un impasto elastico.

Completate l'impasto, preferibilmente su di una superficie piana e infarinata (a voi la scelta della superficie più idonea da sacrificare; si sconsiglia comunque il tavolo da carteggio...).

Quando l'impasto avrà raggiunto una consistenza elastica e setosa al tatto, mettetelo a lievitare nella teglia che poi utilizzerete per la cottura avendo cura di ungerne il fondo, coprite con un panno e lasciate riposare per almeno due ore in un luogo riparato.

A lievitazione avvenuta stendete l'impasto sul fondo della teglia facendone sopravanzare il bordo. Una parte eccedente il bordo sarà ripiegata parzialmente sull'impasto, l'eventuale ulteriore eccedenza potrà essere modellata per una guarnizione (vedi foto).

Per i più pigri: potete acquistare l'impasto bell'e fatto dal locale forno.

### Ingredienti per la farcitura:

5-7 cipolle  
10-15 alici salate (sempre per i più pigri: vanno bene quelle sott'olio)  
20 olive snocciolate (tipo olive "taggiasche")  
Due foglie di alloro  
Timo q.b.

Affettate le cipolle e fatele cuocere a fuoco lento in un tegame coperto, con un filo d'olio fino ad ottenere una sorta di marmellata.

Versate le cipolle sull'impasto, ripiegate il bordo periferico, disponete le alici a raggiera.

Aggiungete le olive, le foglie di alloro sbriciolate, il timo o altre erbe provenzali, guarnite con l'impasto eccedente e infornate a 200°-250° per circa 30 minuti.

Per quanto mi riguarda, questa ricetta rappresenta un valido passatempo per quelle obbligate soste in porto per troppo o troppo poco vento in giorni freddi e piovosi. dove la località (magari visitata infinite volte) non ispira più una passeggiata con stivali e cerata.

Non va inoltre sottovalutato il valore aggiunto (a parte il forte odore di cipolla, che potrebbe evocare una taverna di Bombay) di avere una barca piacevolmente asciutta e riscaldata dal forno!





Questa foto targata Getty Images ritrae Greta Garbo a bordo.

La grande attrice (vero nome: Greta Lovisa Gustafsson, Stoccolma 1905 - New York 1990), soprannominata "la Divina" per il suo grande fascino, era persona assai riservata e schiva. Per tutta la vita cercò di evitare stampa e obiettivi, e dopo il prematuro ritiro dalle scene vi si negò completamente.

Da svedese quale era, non poteva non amare il mare, e l'isolamento garantito dalla navigazione in barca si sposava molto bene con il suo carattere introverso.

Possedette diverse imbarcazioni (di cui una venne ritrovata nel 2005 al Lido degli Estensi in pessime condizioni) sulle quali cercava quella solitudine tanto agognata.



**QUADRANTE LOMBARDO**

Presidente: Giancarlo Tunesi  
tel. 335 6845238  
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)



**QUADRANTE TOSCANA**

Presidente: Saverio Vella  
tel. 335 280725  
Email: [info@quadrantetoscana.it](mailto:info@quadrantetoscana.it)





**Iscriviti ad AIVA CVC  
e regala l'iscrizione  
[link allo Shop online](#)**