dentro e fuori da
PORTO PALMA

Una stagione di fede assoluta

intervista a Enrico Bertacchi, Segretario Generale del CVC

Clinic Class 40

una collaborazione vincente

L'estate dei Quadranti

Tiki e dintorni

parte seconda

Trofeo Baratti

La battaglia di Trafalgar

apoteosi e fine di un genio militare

Notiziario della Associazione Istruttori Volontari ed Allievi Centro Velico Caprera
Anno XLIV n. 2 - settembre 2020

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

Quest'anno con una importante novità!

*I Soci potranno abbonarsi alla **TRADIZIONALE** versione cartacea, oppure optare per la versione **SMART** (l'edizione digitale) o la versione **PREMIUM** (che combina il cartaceo e il digitale). Infine, la versione **SOSTENITORE** combina l'abbonamento cartaceo, digitale, e diversi interessanti benefit.*
Abbonarsi a BOLINA abilita inoltre allo sconto del 20% su tutti i titoli della Editrice Incontri Nautici, e dà diritto a interessanti convenzioni.

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

SOMMARIO

Anno XLIV n. 2 - settembre 2020

4 CARICHE SOCIALI

5 UN AUTUNNO DI SFIDE
Emilio Palladini

6 UNA STAGIONE DI FEDE ASSOLUTA
intervista a Enrico Bertacchi, Segretario Generale CVC

10 CLINIC CLASS 40
una collaborazione vincente

11 LA BASE DI DONGO
sempre la stessa, sempre diversa
Giancarlo Tunesi

13 LA BASE DI BRACCIANO
una scommessa vinta
Raffaele Valobra

14 TIKI E DINTORNI
parte seconda
Mario Marti

16 DI NUOVO IN ACQUA!
il Trofeo Baratti vissuto in prima linea
Lorenzo Rondelli

18 LA BATTAGLIA DI TRAFALGAR
apoteosi e fine del più grande genio navale militare di tutti i tempi
Massimo Della Rocca

21 IL MOTTO
Joseph Conrad

22 CONTATTA I QUADRANTI

In copertina: *una splendida planata con gennaker taggato AIVA CVC, a bordo di un altrettanto splendido Laser 3000. Foto di Raffaele Valobra presso la base nautica del Quadrante Capitolino AIVA CVC - Bracciano.*

A questo numero del Notiziario è allegata la monografia "Il varo" di Enzo De Pasquale

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

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

Codice fiscale: 80151510155
Partita IVA: 06871030158

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

C/C Postale n° 53248209

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

Direttore Responsabile
Luisa Fezzardini

In Redazione
Giovanni Bottini, Carmen Di Nardo

Hanno collaborato a questo numero
Enrico Bertacchi
Massimo Della Rocca
Mario Marti
Lorenzo Rondelli
Giancarlo Tunesi
Raffaele Valobra

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

Scrivete a *notiziario@allievicvc.it*

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

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

Diffusione: 1200 copie (media per numero)

Tariffe pubblicitarie

Formati standard in mm e costo

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

Posizioni speciali

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

Sconto di agenzia di pubblicità: 15%

Cari amici e compagni di vela,

i risultati della recente votazione dei documenti istituzionali e l'elezione degli organi istituzionali della Associazione vi sono stati resi noti tramite le Newsletter.

- Questi sono i risultati della votazione dei documenti istituzionali, tuttora disponibili per consultazione nel sito dell'AIVA-CVC in questa pagina e relative sotto-pagine.

Titolo documento	Approvo	Non approvo	Mi astengo	Scheda bianca	Scheda nulla
1. Relazione del Consiglio Direttivo	136	1	16	3	-
2. Bilancio consuntivo 2019	135	0	18	3	-
3. Orientamenti programmatici 2020	131	3	19	3	-
4. Bilancio preventivo 2020	132	2	19	3	-
5. Ratifica quote associative 2020	135	4	14	3	-
6. Regolamento attuativo votazione telematica	144	0	9	3	-

- I membri eletti del Consiglio Direttivo e del Collegio Revisori sono elencati di seguito. Durante la prima riunione del neo-eletto Consiglio Direttivo sono stati eletti il Presidente, il Vicepresidente e il Segretario dell'Associazione. Le cariche sociali sono pubblicate nella pagina Cariche sociali del nostro sito.

Consiglio Direttivo

Presidente
Emilio Palladini

Vicepresidente
Saverio Vella *

Segretario
Saverio Vella *

Consiglieri
Giovanni Bottini **
Massimo Della Rocca
Luisa Fezzardini
Sergio Lopez
Massimiliano Marchese
Francesco Mirabelli
Emilio Palladini
Lionello Petruccioli **
Saverio Vella *

Collegio Revisori

Revisori effettivi
Mariella Ariatta Olivani
Roberto Oberti
Giuliano Ramella

Revisori supplenti
Luca Bruché
Eleonora Tesser

* rappresentante AIVA CVC presso il Comitato Esecutivo del Centro Velico Caprera

** rappresentanti AIVA CVC presso l'Assemblea del Centro Velico Caprera

Emilio Palladini

Un autunno di sfide

una bella immagine dal Raduno annuale AIVA CVC 2015 a Cala de' Medici

Cari amici e compagni di vela,

eccoci di nuovo, dopo una stagione estiva che è stata diversa sotto tanti punti di vista. Soprattutto, non è stato possibile per tutti vivere il mare e la vela come avremmo desiderato.

Vi sono state notevoli eccezioni: il Centro Velico Caprera ha riaperto i battenti a fine giugno, tardi rispetto alla programmazione consueta, ma la stagione è stata e continua ad essere estremamente positiva nonostante i tanti ostacoli dovuti al Covid-19. **Vi invito a leggere l'intervista a Enrico Bertacchi, Segretario Generale del CVC**, che segue questo mio editoriale. Enrico ha descritto con puntualità e molto vividamente tutte le difficoltà e le incertezze di un periodo decisamente anomalo, ma dove la voglia di esserci da parte di tutti (organizzatori, istruttori, e soprattutto gli allievi del CVC) ha prevalso su ogni ostacolo.

Non posso non citare **le recenti votazioni**, che hanno eletto i membri del Consiglio Direttivo e del Collegio Revisori dell'Associazione Istruttori Volontari e Allievi CVC: tutte persone di sicuro valore e fortemente motivate. Come già siete stati informati tramite la nostra Newsletter #12, il Consiglio Direttivo mi ha riconfermato in carica come Presidente, e di ciò li ringrazio, ma ringrazio soprattutto voi per la fiducia riposta nei neo-eletti. Lavoreremo al nostro massimo per traghettare l'Associazione attraverso le molte difficoltà di questo periodo, e contiamo su di voi per supporto e idee.

La prossima sfida è senz'altro **il Raduno Annuale**. Come potete immaginare stiamo - come tutti - navigando a vista tra disposizioni vecchie e nuove, e non sappiamo ancora cosa ci porterà l'autunno. Stiamo lavorando per organizzare il Raduno - di cui sentiamo tutti un gran bisogno, per ritrovarci e confrontarci. Vi terremo aggiornati, e contiamo sulla vostra disponibilità e flessibilità, doti che sicuramente si renderanno necessarie in un anno così anomalo. Del resto, chi va per mare è abituato ad adeguarsi rapidamente a seconda delle condizioni...

Sono infine molto lieto di concludere menzionando **una iniziativa congiunta AIVA CVC - Centro Velico Caprera** che ha riscosso successo oltre le aspettative. Mi riferisco al **Clinic Class 40 in collaborazione con Luca Sabiu - MasterSail Vivere La Vela**, che in pochissimi giorni ha fatto il tutto esaurito. Vi invito a leggere l'articolo dedicato in questo numero.

Vi ringrazio ancora tutti per le tante testimonianze di supporto e amicizia ricevute durante questa difficile stagione: l'AIVA CVC non è un qualsiasi club di vela, è una vera famiglia. Mi rendo conto che è un termine quantomai abusato, ma in questo caso non è che la semplice constatazione di un dato di fatto. Ci conosciamo e, anche se in alcuni casi non ci siamo mai incontrati di persona, "sappiamo" di avere sperimentato le stesse esperienze, le stesse difficoltà, le stesse emozioni, e questo ha un valore che va oltre i problemi contingenti questo periodo così anomalo.

Auguro a tutti un ottimo autunno e, sempre, buon vento!

Enrico Bertacchi

Una stagione di fede assoluta

intervista al Segretario Generale CVC Enrico Bertacchi

Chi ha visto il bel film "Scoprendo Forrester" ricorderà questo titolo: si trattava di un articolo di giornalismo sportivo, riferito ad una squadra di baseball che aveva affrontato la stagione con ogni possibile condizione avversa, ma poi - contro ogni previsione - ce l'aveva fatta.

Ci è sembrato perfetto per introdurre questa intervista a **Enrico Bertacchi, Segretario Generale del CVC**, **che insieme a tantissime altre persone del Centro Velico Caprera ha dovuto affrontare una situazione che definire complicata è poco.**

AIVA CVC: L'emergenza Covid-19 ha rappresentato per tutti un momento di grave criticità, e per il CVC ha comportato la necessità di annullare tutti i corsi di aprile, maggio e giugno. Quali sono stati gli aspetti più difficili da affrontare: la contrazione del bilancio economico? la gestione del personale? la gestione della sicurezza sanitaria alle basi ?

EB: In generale è stato un momento molto complesso. Intanto per l'indeterminatezza di quello che stavamo affrontando: quanto dura, di che portata è, riapriremo? Quindi la prima cosa che abbiamo fatto, ancora nel mese di febbraio, è stato di annullare tutti gli investimenti e di congelare tutte le attività che stavamo per intraprendere e che erano costi certi a fronte di un ricavo ancora sconosciuto.

Per noi la stagione era già partita, di lì a 20 giorni avremmo dovuto ospitare il primo C3 a Caprera.

Naturalmente il budget dell'anno è cambiato più volte. Siamo partiti non troppo negativi, poi lo abbiamo dovuto rivedere al ribasso (in maniera considerevole) provando a simulare anche la situazione di "non apertura", che però era infattibile.

Infine ci siamo attestati su un budget prudenziale che tenesse in conto una nostra riapertura il 27 giugno al 70% di riempimento.

> ***"E' stato un lavoro di squadra, riuscito grazie alla professionalità, disponibilità e pazienza di tutti."***

Quel budget lo stiamo rispettando.
È stato un lavoro di squadra che ha implicato una grande pianificazione ed è riuscito solo grazie alla professionalità, la disponibilità e la pazienza di tutti i collaboratori che si sono messi subito a disposizione ed hanno atteso il momento in cui si potesse tornare a lavorare.

Da metà aprile abbiamo poi iniziato a lavorare su un nostro protocollo di sicurezza. **Chi conosce Caprera sa perfettamente come sia complessa la vita nell'arco di tutta la giornata.**

Il lavoro è stato lungo, quasi 200 ore di lavoro, ha coinvolto 10 persone tra cui il sottoscritto e il Capo Base, che aveva il compito di calare operativamente le direttive degli esperti verificando che quanto teorizzato fosse realmente applicabile.

AIVA CVC: Raccontaci dei mesi di lockdown, quando ancora non si sapeva se i corsi di Caprera avrebbero potuto iniziare, e se sì come e quando. Come è stato vissuto quello strano periodo al CVC?

EB: Periodaccio. Anche perché in molti mi chiedevano: che si fa? E io non è che avessi proprio chiaro quale bordo prendere, però lo dovevamo almeno immaginare. Per cui abbiamo fatto vari scenari, differenti simulazioni e organizzato tutto il lavoro in funzione di cosa sarebbe successo.

Per fortuna il nostro modo di lavorare è ben schedulato e le attività sono sincronizzate tra Milano e Caprera. Durante il mese di marzo, via via che le informazioni erano più chiare, abbiamo confermato la Cassa Integrazione, ridotto al minimo i costi, mantenuto molto alto il messaggio positivo del CVC sui social (ricordate le campagne Torneremo, Stiamo tornando ecc.).

Abbiamo avviato la raccolta fondi per La Maddalena, raccogliendo quasi 30.000 euro tutti spesi per l'acquisto di mascherine e gel lavamani. Ed abbiamo atteso la seconda data importante, che era quella subito dopo Pasqua.

> ***"...in molti mi chiedevano: che si fa? E io non è che avessi proprio chiaro quale bordo prendere, però lo dovevamo almeno immaginare."***

A quel punto era chiaro che non avremmo potuto aprire neanche a inizio maggio e, per essere sicuri di non "sprecare" energie inutilmente, già in quel periodo avevamo azzardato una riapertura certa per il 27 giugno. Quella pianificazione si è rivelata azzeccata e vincente.

La segreteria di Milano, in smart working già dal 2 marzo, ha fatto un lavoro enorme per reinventarsi il lavoro, per chiamare tutti gli allievi, per spostare le prenotazioni cercando di ridurre al minimo **le disdette che, ora lo possiamo dire, sono state veramente molto poche.**

I ragazzi a Caprera sono rimasti a casa per tutto aprile e maggio e quando sono rientrati, il 4 di giugno, hanno dovuto svolgere il lavoro di tre mesi in tre settimane e mezzo. Un lavoro immane, organizzato per basi e per barche, dando la priorità alle derive che sarebbero partite prima.

Quando sono arrivato a Caprera il 22 giugno nessuno rideva. Per la concentrazione e la tensione che si era creata si lavorava tutti a testa bassa, fino a sabato 27 giugno, quando stavano per arrivare gli allievi ma ancora non erano stati montati i cartelli segnaletici previsti dalla nuova procedura.

Ma quando è arrivato il Caronte tutto era pronto. Tutte le norme rispettate. I volontari già tutti in base. E sono sbarcati i primi 110 allievi sui 124 massimo che possiamo contenere quest'anno per ogni settimana. **Un grande successo di una squadra caparbia, tenace, professionale.**

AIVA CVC: ...e quando finalmente si è avuta conferma che si poteva aprire la stagione, anche se tardi rispetto al solito, si è trattato di farlo garantendo la sicurezza di tutti: dipendenti, istruttori volontari, allievi. Come è stato possibile e sulla base di quali regole?

EB: Come dicevo in apertura, non è stato facile perché **Caprera unisce veramente tante situazioni differenti**: la vita in comune in camerata, la mensa, le ore di lezione teorica, le uscite in mare, ecc. ecc.
L'unico modo era far studiare una procedura realmente applicabile da professionisti esperti ma anche profondi conoscitori del CVC.

Per cui abbiamo chiesto aiuto ai nostri volontari ed **abbiamo selezionato una squadra fatta da quattro medici coinvolti nel mondo Covid-19, un avvocato e un esperto di sicurezza sul lavoro**. Abbiamo scritto una prima versione del manuale sulla base delle indicazioni che avevamo (era fine aprile) e poi lo abbiamo tenuto aggiornato e lo abbiamo modificato via via che si chiarivano meglio le norme, le regole, i divieti.

L'imbarco sul traghetto per La Maddalena, una delle belle immagini che hanno sancito la riapertura del CVC.

A fine maggio eravamo pronti salvo attendere le norme della Regione Sardegna, che sono uscite il 14 giugno e quindi ci hanno imposto di aspettare ancora qualche giorno.

Ancora oggi è un manuale che sta funzionando. Ho girato un po' per la Sardegna e mi sono confrontato con altre scuole, enti di accoglienza. Nessuno ha un documento così accurato e dettagliato. Il manuale a fine luglio ha subìto una minima rettifica, ma è ancora

"...la realtà era, ed è, la grande voglia di tornare a Caprera. Anche con le restrizioni, l'incertezza, le nuove norme."

assolutamente valido ed è il documento che ci ha permesso di scrivere il *Vademecum Allievi* ed il Vademecum Istruttori che trovate anche sul sito.

AIVA CVC: In tutto questo, gli allievi come si comportavano? Scrivevano, chiamavano per avere notizie?

EB: **Hanno continuato ad iscriversi** facendo molto poche domande. Considera che il mese di febbraio era stato il migliore di sempre, forse per la bella estate del 2019 o per il nuovo sito, ma quando abbiamo aperto il booking il 7 febbraio abbiamo ricevuto in una settimana l'equivalente delle prenotazioni dello stesso mese dell'anno precedente.

Poi inevitabilmente tutto si è quasi fermato. Da metà maggio invece le prenotazioni sono ripartite molto bene e ci hanno permesso di ottimizzare le settimane di luglio e agosto.

Tante telefonate, molte per sapere come ci saremmo comportati ma tantissime anche per sapere come si faceva a prenotare i viaggi, cosa si dovevano aspettare in aereoporto, eccetera. Insomma **ci hanno letteralmente ingolfato i centralini** che già avevano un super lavoro per spostare le tante prenotazioni.

Ma la realtà era, ed è, la grande voglia di tornare a Caprera. Anche con restrizioni, anche con l'incertezza del viaggio, gli spostamenti degli aerei che quest'estate hanno fatto molto tribolare, con le nuove norme comportamentali sull'isola.

Devo dire che questo punto un po' ci spaventava perché non avevamo idea come l'avrebbero presa gli allievi, soprattutto quelli nuovi che conoscevano come fosse la Caprera di sempre. E invece è andato tutto bene.

AIVA CVC: Finalmente è arrivata la prima settimana di corsi...

EB: Sì. Ci siamo arrivati veramente di rincorsa. Grazie al super lavoro fatto da tutti i ragazzi di Caprera e ai volontari che sono arrivati prima per dare una mano. Come sempre preziosissimi.

Il primo briefing con i volontari della settimana 27 e tutto il personale è stato emozionante. Ho visto per la prima volta realmente la base confrontarsi con chi stava arrivando, mettere in campo le nuove procedure, provarle insieme: da come gestire le comandate, alla mensa, alla cucina, i nomi sui letti, i turni nei bagni, i turni a colazione, la misurazione della febbre, lo sbarco dal Caronte.

I primi giorni sono stati incredibili. Anzi **ne approfitto per ringraziare tutti i volontari di quella settimana perché veramente si sono messi a disposizione al 200%** per rodare quello che era stato pensato e per suggerire modifiche che potessero dare un contributo migliorativo alla situazione.

AIVA CVC: Ora la situazione si può definire rodata. Si può cominciare a tirare qualche somma, se pure con cautela? Come sta andando questa stagione anomala?

EB: Ora abbiamo una base che sta funzionando molto bene. CI sono stati casi di non rispetto delle regole puniti con l'espulsione dalla base. Ci sono stati casi di febbre gestiti con professionalità e calma dal nostro personale e che poi si sono rivelati casi non Covid. Noi abbiamo spessissimo casi di insolazione, infezioni, disturbi di altra natura che possono dare febbre.

Il monitoraggio mattutino fa emergere tutti i casi, peraltro quest'anno molto pochi, e li abbiamo gestiti con attenzione per capire se potessero esserci altri sintomi tipici del Covid-19.

Ormai essendo chiuso agosto possiamo dire che i due mesi sono andati molto bene. Abbiamo raggiunto gli obiettivi di ricavo che ci eravamo dati per cui, scongiuri facendo, se riusciamo a portare avanti anche settembre e ottobre come si sta prospettando, potrebbe essere una stagione che non chiude neanche troppo male.

Grazie al grande taglio di costi da marzo a maggio possiamo infatti permetterci di fatturare meno ma di tenere sempre la scuola in sicurezza.

Ci spiace che molte iniziative organizzate per i mesi di maggio, giugno e luglio siano saltate. Abbiamo recuperato qualche cosa in agosto con le regate Formenton e Vela Cup ma non come avremmo voluto e non con i programmi previsti.

AIVA CVC: Quest'anno la stagione durerà più a lungo. Ce ne vuoi parlare?

EB: Quest'anno abbiamo ipotizzato la chiusura per l'8 dicembre. Sfruttando il ponte di Sant'Ambrogio abbiamo ipotizzato un weekend lungo un po' come Pasqua Vela. Abbiamo già qualche iscrizione.

Il mese di ottobre sarà ricco di appuntamenti.

Chiudiamo i corsi Deriva la settimana 41, quella che termina il 10 ottobre, con un ospite di eccezione: viene a trovarci per tre giorni di allenamento **Giulia Conti**, olimpionica di 49er, allenatrice olimpica, gran personaggio.

Grazie ad AIVA CVC abbiamo introdotto tre settimane di Clinic Class40 che ha avuto un grande successo e in tre giorni è andato sold out *(vedi l'articolo seguente, nd.r.).*

Continueremo con i corsi cabinati per tutto novembre, abbiamo molte prenotazioni per i C4 nel mese di ottobre.

Speriamo che il tempo regga e che si possa assistere alle meravigliose settimane di ottobre che negli ultimi anni ci sono state regalate. La sfida è di vedere alla base qualche corso ancora per il mese di novembre. Lo so che è difficile ma **quest'anno è ricco di sfide** e quindi stiamo programmando anche questo mese in attesa di vedere gli sviluppi dell'autunno.

AIVA CVC: Enrico, grazie e buon lavoro a te e a tutto lo staff del CVC!

Clinic Class 40

una collaborazione vincente

Quando l'AIVA CVC ha proposto al Centro Velico Caprera una collaborazione per offrire ad Allievi e Istruttori CVC esperti un Clinic Class 40 in collaborazione con Luca Sabiu, non ci sono stati dubbi. Per parafrasare una celebre frase manzoniana, il responso è stato "questo matrimonio s'ha da fare", e **il connubio CVC - AIVA CVC da una parte e Luca Sabiu - MasterSail Vivere La Vela dall'altro ha preso forma rapidamente**.

Del resto **Luca ha alle spalle una storia nautica come pochi:** allievo CVC, quindi "caprerino" come noi, sailing coach, comandante di navi da diporto, professionista oceanico e navigatore solitario, istruttore FIV e formatore esterno per la scuola Vivere La Vela e fondatore del team di eccellenza MasterSail, collaboratore di diverse riviste del settore sul tema della sicurezza in mare e della importanza di un atteggiamento responsabile e metodico verso il mare.

E la barca, beh, la barca parla da sola: **Flow è un Pogo 40 S2** nato per le regate oceaniche, e ideale per corsi di altura, navigazione strumentale, utilizzo delle grandi vele di prua e in generale per chi vuole mettersi alla prova con una imbarcazione molto tecnica, pur rinunciando a qualche comfort (del resto, a Caprera non si va perché ci si aspettano comodità e relax; anzi... l'adrenalina è la benvenuta).

Il risultato è stato un Clinic articolato in cinque turni da una settimana, con partenza da Caprera, che **nel giro di pochi giorni ha fatto il tutto esaurito e ha riempito le liste di attesa**. Al punto che si sta già pensando all'edizione per la prossima stagione.

I turni a programma vanno dalla settimana 40 alla 44. I contenuti del Clinic vanno dal meteo alla pianificazione della rotta e dei suoi "piani B"; dalla gestione della cambusa e dell'equipaggio ai turni e alle navigazioni notturne; dalla ottimizzazione di spazi, risorse ed energia alla ricerca della centralità del comandante. Il tutto condito da tante miglia.

Tutti i dettagli su
https://aivacvc.wordpress.com/

Nel numero di dicembre di questo Notiziario vi porteremo le testimonianze di chi ha partecipato a questa opportunità unica di formazione e accrescimento tecnico.

Nel frattempo, buon vento a tutti i fortunati che parteciperanno!

Raffaele Valobra

Giancarlo Tunesi

L'estate dei Quadranti

Una estate come quella appena passata, ce la ricorderemo a lungo. Non c'è abitudine o scelta che non sia stata in qualche modo impattata dal Covid-19. Anche le basi nautiche dei nostri Quadranti hanno ovviamente dovuto adeguarsi alle norme sanitarie vigenti, ma ciò non sembra aver avuto particolari effetti negativi sulla voglia dei nostri Soci di godersi delle belle giornate tra planate, virate e strambate.

Giancarlo Tunesi, presidente del Quadrante Lombardo, e Raffaele Valobra, responsabile derive del Quadrante Capitolino, ci hanno raccontato un po' della "loro" estate. Considerazioni valide anche per le altre due basi sul lago di Santa Croce (Quadrante Venetiavela) e presso la base nautica 'Nicolino Fabiani' di Pescara (Quadrante Dannunziano).

LA BASE DI DONGO

sempre la stessa, sempre diversa

di Giancarlo Tunesi

"Pronto? Segreteria del Quadrante Lombardo? Ciao, siamo in quattro e vorremmo prenotarci per sabato. Ma… si può uscire in due? E.. con la mascherina o senza?"

Queste le domande che ci arrivavano appena c'è stato il via alla riapertura , anche se contingentata, della base di Dongo.

In maggio, il primo giorno, non essendo ancora certi della normativa, abbiamo concesso uscite solo in singolo anche su derive da doppio (sic!) ma era veramente frustrante.

Qualche giorno dopo è finalmente arrivato il protocollo F.I.V., che è stata preso come riferimento un po' da tutti gli operatori, noi compresi.

Da quel momento a equipaggi " standard" le iscrizioni si sono moltiplicate. Ingressi comunque contingentati e solo su prenotazione.

Lo staff di **Marvelia ASD, il circolo che ci ospita**, è stato molto rigoroso ed efficiente e con la loro collaborazione tutto è andato per il meglio.

Le partecipazioni hanno gradualmente raggiunto i livelli delle ultime stagioni. C'è stata una comprensibile flessione nella scelta del weekend completo, che prevede il pernottamento, evidentemente legato alla situazione di precedente elevato rischio.

Il mese di agosto ha registrato inoltre più partecipanti, anche per il fatto che molti sono rimasti in Lombardia, o comunque in Italia, a fare vacanza.

L'attività che ha risentito maggiormente è quella di cabinato.

Sir Brandolph, il nostro J24 non ha potuto ovviamente partecipare alle attività di regata, il campionato ORC del Lario in primis, cancellate causa Covid-19, ma comunque siamo riusciti a realizzare alcuni stage di ripasso manovre base e un buon numero uscite giornaliere.

Stante la situazione di incertezza abbiamo rinunciato all'acquisto di una nuova deriva da aggiungere alla già completa flotta.

Il prossimo acquisto si orienterà alla sostituzione del motore del nostro gommone assistenza.

In ogni caso la base derive di Dongo si è riaffermata come il fiore all'occhiello del Quadrante.

E' il punto di partenza della frequentazione di tanti giovani Allievi che poi scoprono le altre attività del Quadrante quali le navigazioni in mare, gli incontri, i raduni.

Link al sito del Quadrante Lombardo AIVA CVC

Derive armate pronte per uscire.

A sinistra Nicola Cislaghi, il capo della base nautica Marvelia che ospita il Quadrante Lombardo. A destra, il presidente del Quadrante Lombardo, Giancarlo Tunesi.

Pierluca Bertolotto, responsabile delle attività di deriva del Quadrante Lombardo.

L'ingresso della base nautica di Dongo, presso il Marvelia.

LA BASE DI BRACCIANO
una scommessa vinta
di Raffaele Valobra

L'impresa era audace: cambiare sede per le derive ed andare via dal luogo dove praticamente siamo nati, e verso il quale avremo sempre gratitudine.

Ma i tempi cambiano… e rischiare a volte è necessario. Interpretare le rinnovate esigenze degli allievi, offrire la possibilità di organizzare stage addestrativi in aula e con gommoni, coccolare eventuali accompagnatori con ogni comfort ed avere anche la possibilità ed il piacere di restare a dormire in riva al lago, tutto questo costituiva una sfida da cui non volevamo più esimerci. **Una scommessa sul futuro che poteva anche tramutarsi in una sonora scuffia… ma che ha invece ha gettato le basi per una splendida planata.**

Spostare le barche in pieno inverno, riorganizzare completamente la veleria, trovare i posti più adatti negli ambìti spazi del Planet Sail, proprio accanto ai velocissimi Laser 4000 ed i loro fortunati proprietari (tutti istruttori del Centro Velico Caprera peraltro) non è stato un gioco da ragazzi.

L'emergenza pandemia, come è ovvio, ha ostacolato in modo importante l'inizio dei lavori e la data di apertura, ma ha anche azzerato ogni progetto legato ad una inaugurazione che doveva essere, nelle nostre intenzioni, in grande stile.

Ma la straordinaria passione che contraddistingue lo staff derive del Quadrante Capitolino ed il grande impegno profuso in questo nuovo progetto, anche da parte della dirigenza del Planet Sail, ha consentito di scendere in acqua, nel totale rispetto delle norme, già il 28 maggio!!

Stiamo continuando in questi giorni la nostra attività in deriva ed anzi siamo nel pieno di richieste dovute al "mal di Caprera". **Il nostro impegno si protrarrà fino ai primi di novembre, complice un meteo che confidiamo sarà favorevole.**

Siamo nella zona del lago proprio sotto al celebre Castello di Bracciano: una delle coste più belle ed uno dei circoli più prestigiosi, e vi aspettiamo!

Link al sito del Quadrante Capitolino AIVA CVC

La base nautica del Quadrante Capitolino sul lago di Bracciano, presso Planet Sail Bracciano SSD

Mario Marti

Tiki e dintorni
(parte seconda)

nella foto: campeggio nautico con i Tiki organizzato da AIVA CVC

Capitolo terzo: *dove si valutano i pro e i contro dei Tiki e volutamente non si giunge ad una conclusione per non influenzare il lettore con una clamorosa dichiarazione di amore per gli stessi.*

TIKI, PERCHE' SI'

Si tratta di un catamarano che, secondo la consolidata formula di James Wharram *(vedi Tiki parte prima nel Notiziario n.1 n.d.r.)*, è sicuro, veloce, comodo.

- La sicurezza, la prima cosa, è stata testata da traversate atlantiche.
- La velocità verificata di oltre 12 kn (irraggiungibile dai monoscafi di pari dimensioni dell'epoca).
- La comodità determinata dagli ampi spazi all'aperto che moltiplicano la dormibilità e danno la possibilità all'equipaggio non addetto alle manovre di stendersi a pelle di leopardo un po' dovunque.
- **Le aree di stivaggio sono numerose**, a partire dallo spazio sotto le cuccette continuando cogli ampi gavoni in pozzetto e a prua.
- La barca inoltre è dotata di grande tenda che trasforma il pozzetto in un salotto.

...inoltre, si prestano molto bene per stendere il bucato...

- Tutte le manovre fisse e correnti sono a portata di mano, compresi i particolari incappellaggi in testa, fatti in modo che sartie e strallo scarichino gli sforzi su tutta la circonferenza dell'albero.
- Le cimette che rendono solidali scafi e traverse sono sempre sott'occhio e facilmente sostituibili.
- **La mancanza di derive e timoni salienti consente il passaggio su bassi fondali** (un errore che di solito si paga a caro prezzo) generalmente senza conseguenze.
- La stessa mancanza **consente di atterrare su spiagge disabitate e spesso bellissime**, per passarci alcune ore o per sfuggire al maltempo.

- **Le riparazioni possono essere fatte da chiunque** abbia un po' di dimestichezza col legno e l'epossidica.
- Per rafforzare la sicurezza attiva, sia il fiocco che la randa sono dotate di terzaroli; quest'ultima può essere ridotta anche navigando in poppa ed è priva di boma.

TIKI, PERCHE' NO

- Nascono **molto spartani**, privi di wc; per cucinare ci si deve affidare ad un fornello esterno in pozzetto, il che obbliga generalmente ad alzare la tenda.
- Le cuccette sono dei loculi: in caso di bel tempo è molto meglio dormire *à la belle étoile*, eventualmente protetti dalla grande tenda.
- La navigazione non è mediata dalle forme dello scafo: a bordo **in caso di maltempo arrivano rovesci d'acqua** che, unitamente al vento, sottraggono calore al corpo e rendono necessario navigare con cerata e maschera da sub
- Le stesse forme degli scafi che garantiscono un'elevata stabilità di rotta e la mancanza di appendici salienti **rendono spesso la virata lenta ed incerta** ed obbligano talvolta alla manovra col fiocco a collo (e quindi ad una consistente perdita di velocità)

Ma... il nostro *Frankenstein*, a Monteroni di Lecce, è diventato custom grazie a wc e cucinotto nello scafo di sinistra.

E *Chandrika*, a Pisa, alle foci d'Arno, è dotato di gennaker e scaletta d'attracco...

e la storia continua...

Lorenzo Rondelli

Di nuovo in acqua!

il Trofeo Baratti vissuto in prima linea

una immagine d'insieme della competizione

Il nostro socio Lorenzo Rondelli, insieme al partner Stefano Pecchenino, ha partecipato al Trofeo Baratti, la regata Fireball a livello nazionale che si è tenuta gli scorsi 1 e 2 agosto presso il Centro Velico Piombinese. I nostri due eroi sono stati citati nel sito ufficiale del Trofeo come segue: "Si può parlare ormai di coppia fissa (…e che coppia!) per i bricoleur Pecchenino/Rondelli, che tra una riparazione e l'altra, un cacciavite a croce e uno spaccato, danno importanti segni di crescita e mostrano di avere una barca veloce in grado di aspirare a risultati migliori."

Il Trofeo Baratti è l'occasione per tornare in acqua dopo diversi mesi passati chiusi in casa davanti al computer. Il lavoro dipendente dà assuefazione e come da tradizione riesco a partire solo alle 20:20 di venerdì sera.

Almeno a terra riesco a superare la prestazione di Mattia Bordon: il suo "partiti per ultimi" non tiene conto del sottoscritto. Per fortuna il mio timoniere Stefano è più saggio di me ed è arrivato un giorno in anticipo: considerando che l'ultima volta a Viverone abbiamo montato il vang in acqua.

Arrivo dopo mezzanotte, un buon risultato se si considera che i 385 chilometri sono stati percorsi con un'auto che ne ha alle spalle (e spero davanti) altri 363.000. Non ho corso il pericolo del colpo di sonno: in auto ospitavo 4 pneumatici nuovi di zecca, che mi rendevano il favore del passaggio emanando quel profumo caratteristico dei magazzini dei gommisti.

Il Centro Velico Piombinese è in una pineta spettacolare e pieno di barche di alto livello: Hobie Cat di tutte le misure (15, 16, 18, Tiger), un Tornado, 420 e 470. Di fronte a tanta abbondanza è normale che il Fireball desti forte impressione: due soci lo ammirano così tanto ("hai visto che bello l'FD?") che non abbiamo il coraggio di interrompere l'emozione.

La domenica pomeriggio avremmo avuto anche la possibilità di parlare di Giorgio La Pira (*) con uno degli organizzatori che fu suo studente.

Il Comitato organizzatore ci riconosce subito come facenti parti del nutrito gruppo dei peones navigantes e propina a Stefano una maglietta senza la scritta Fireball. Il mio timoniere se ne accorge in tempo e otteniamo quanto ci spetta. Non saremo altrettanto reattivi in acqua, ma non si può avere tutto dalla vita (o dalla vela, decidete voi).

Sabato si parte vicino alla nave dei pirati. Probabilmente sono i lestofanti più timidi di tutto il Mediterraneo perché gli bastano tre regate Fireball per alzare le tende e non farsi più vedere domenica. **Zorzi-Bordon fanno il vuoto (due primi ed un secondo) mentre noi battagliamo nelle retrovie con Daniele Liberati.** Piccola consolazione: dei buoni passaggi di boa. I primi non sono così lontani come lo erano in passato, al posto di un binocolo da Marines ce ne basta uno da teatro (molto più fine, per giunta).

(*) *Il sindaco santo di Firenze nonché il vero creatore di quella fantastica azienda che è la Nuovo Pignone: convinse Enrico Mattei, non proprio l'ultimo arrivato, a far rinascere quell'azienda motivando la richiesta come proveniente dalla Madonna, comparsagli in sogno.*

Il campo di regata non è banale: in meno di tre ore il vento è girato di 90°, giocoforza per il Comitato di Regata spostare la boa di bolina. Qualcuno si accorge anche della corrente (noi no, ma sarà per la prossima volta).

Rientriamo convinti che il fiocco sia troppo rigido in condizioni di poco vento (la finestra rimaneva piatta) e decidiamo che il giorno dopo avremmo provato gli altri due fiocchi, che da diversi mesi fanno la muffa nel carrello. Potranno raccontare ai loro amici fiocchi che anche loro hanno avuto i quindici minuti di celebrità promessi da Andy Wharol.

La birra e la schiacciata offerte dal Centro Velico Piombinese ci consola dei mediocri risultati in acqua. Solo alle 19:39, a pochi minuti dalla cena, ci poniamo la fatidica domanda: "alle 15:30 avevamo finito tutte le prove, la barca era armata e noi eravamo pronti: perché non siamo rimasti in acqua a provare i due fiocchi?".

Lorenzo e Stefano durante la gara, sul loro Fireball

Ancora una volta (ma ce n'era bisogno?) capisco come la differenza tra chi improvvisa e chi pianifica è direttamente proporzionale alla distanza tra le posizioni rispettivamente occupate nella classifica finale.

Occupiamo la domenica mattina con la scelta di uno dei due fiocchi: verifichiamo lo stato del tessuto e della finestra, il numero di grinze, i timbri di stazza (magari uno è molto più nuovo dell'altro), le dimensioni sovrapponendoli.

Alla fine, scegliamo quello che ha già la scotta. **Anche se siamo arrivati alla stessa conclusione di un neofita, siamo orgogliosi di aver seguito un processo razionale.** Si vive (o si regata?) di piccole soddisfazioni.

L'ottima preparazione a terra porta subito i suoi frutti: dobbiamo tornare in spiaggia perché la stecca alta sta uscendo dalla tasca. Si vede che non riusciamo a pensare contemporaneamente a fiocco e randa.

Il nuovo fiocco sembra fare miracoli: **nella prima prova arriviamo a poche lunghezze dai primi tre.** La progressione è impressionante, neanche Rocky Balboa sulla neve bolscevica avrebbe potuto fare altrettanto: sesti alla boa di bolina, quindi alla boa di poppa, quarti al traguardo.

Siamo convinti che il buon risultato (il mio migliore dal 2009, fate voi i conti) non sia venuto per caso: abbiamo provato la linea (era preferibile partire in boa), verificato che la nostra bussola fosse coerente con quella del comitato di regata (10° di differenza, ci può stare), deciso quale fosse il bordo buono (di bolina mure a dritta), scelto di virare sempre nel caso in cui fossimo stati sotto le vele di altri equipaggi (con nove barche c'è spazio per tutti) e strambare quando la nuova rotta ci avrebbe permesso di farci spingere dalle onde. **La regata più ragionata degli ultimi anni, insomma.**

Per fortuna il Presidente Cocuzza ci richiamerà alla realtà (o all'ordine?) a terra: il suo eloquente "ho capito che vi serve un pesce pilota: finché seguivate me andavate bene, quando facevate di testa vostra no (= siete tornati negli ultimi posti)" ci lascia senza parole (anche perché in quella magnifica regata lui è arrivato due posizioni dietro di noi).

Le due prove successive gli avrebbero dato ragione, a dimostrazione che nel Fireball viene premiata la meritocrazia.

Alla fine, siamo (meritatamente) penultimi, ma con un buon distacco dall'ultimo. L'osservazione di Zorzi ("per qualche momento eravate primi… vedevamo una barca davanti ma non capivamo chi fosse") non sminuisce la lucida analisi di Umberto e fa il paio con la nostra auto analisi ("se Zorzi, che sono due anni che vince praticamente tutto, non sapeva chi fossimo, figuriamoci se potevamo essere in grado di saperlo noi!").

Per il "conosci te stesso" servirà tutta la prossima stagione agonistica...

Massimo Della Rocca

La battaglia di Trafalgar

apoteosi e fine del più grande genio navale militare di tutti i tempi

"La battaglia di Trafalgar" di William Clarkson Stanfield

Questa famosissima battaglia navale si svolse il 21 ottobre 1805 davanti alle coste spagnole a sud di Cadice, nei pressi di capo Trafalgar, tra la flotta inglese e la grande squadra navale franco-spagnola. **La battaglia segnò la definitiva supremazia inglese nei confronti di tutte le marinerie militari dell'epoca, sancendone il predominio globale nei secoli a venire**. Tuttavia, al di là dell'aspetto storico ed agiografico, ciò che la rende particolarmente significativa risiede nella **originalità della soluzione tattica adottata dall'artefice della vittoria, l'ammiraglio inglese Horatio Nelson** *(qui nel ritratto di Lemuel Abbott).*

All'epoca le flotte navali militari si confrontavano tradizionalmente sui campi di battaglia disponendo i propri vascelli in lunghe linee di fila contrapposte e cannoneggiandosi l'un l'altra. In tali circostanze risultava quindi spesso determinante la potenza di fuoco (ovvero le dimensioni e il numero dei vascelli implicati) oltre la precisione balistica degli artiglieri.

Va detto che nella circostanza la flotta franco-spagnola era decisamente prevalente numericamente: l'ammiraglio Nelson poteva contare su un totale di 27 vascelli, 6 fregate 16820 uomini e 2164 cannoni; mentre il suo avversario, l'ammiraglio francese Pierre Charles Silvestre de Villeneuve, comandava 18 vascelli 7 fregate, 12500 uomini e 1564 cannoni, ai quali andavano aggiunte le forze dell'ammiraglio spagnolo Federico Carlo Gravina, che consistevano in 15 vascelli iberici, 9080 uomini e 1326 cannoni.

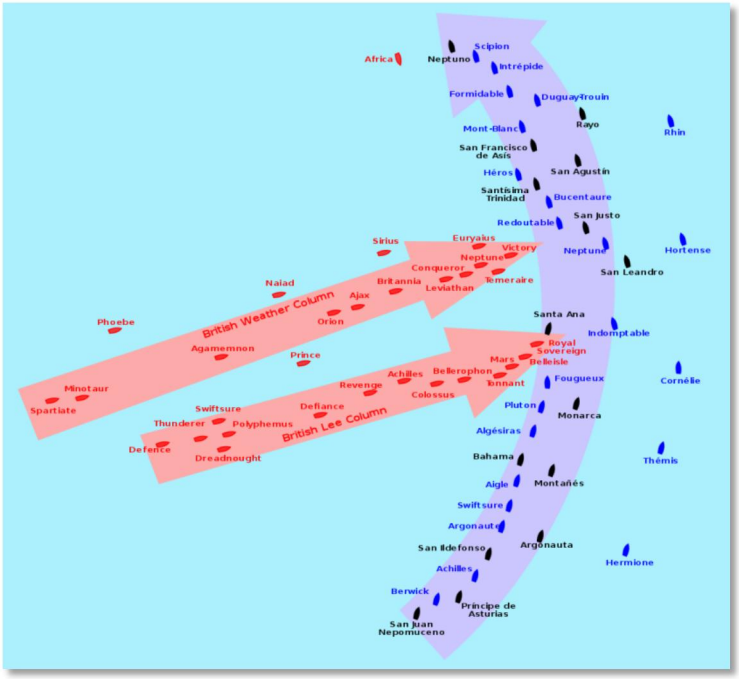
In totale dunque i francesi avevano un vantaggio quantitativo notevole, sia per quanto riguarda le imbarcazioni, sia al livello d'artiglieria.
Scontri di quel genere tuttavia, con un confronto diretto di tante unità navali, non erano così frequenti.
Le ostilità tra le potenze impegnate erano caratterizzate prevalentemente da scontri occasionali in mare aperto tra poche unità isolate: nell'Oceano Atlantico per la difesa o la riconquista di territori d'oltremare, di cui è testimonianza la tipica toponomastica delle diverse isole caraibiche alternativamente di retaggio e lingua francese o inglese; mentre in Mediterraneo o sulle coste atlantiche europee era frequente da parte degli inglesi l'attuazione di massicci blocchi navali davanti ai principali porti avversari allo scopo di prevenirne sortite di grandi squadre eventualmente destinate ad una temutissima invasione delle isole britanniche.

La battaglia di Trafalgar scaturisce da questa esigenza strategica. Infatti, venuto a conoscenza di una cospicua concentrazione di vascelli della neo costituita alleanza franco-spagnola nel porto di Cadice, Nelson aveva prontamente raggiunto le costa spagnola incrociando al largo del porto con i propri

vascelli. lasciando alle fregate il compito di sorvegliare da vicino le mosse nemiche. Nel frattempo Napoleone ordinava alla flotta in Cadice di dirigersi verso Napoli per sbarcarvi le fanterie di Marina da impiegare nelle battaglie di terra. Di conseguenza, la flotta franco-spagnola mollava gli ormeggi dirigendosi con rotta sud-est verso lo stretto di Gibilterra.

Secondo tradizione, Villeneuve si dispose subito in una stretta linea di fila parallela alla costa iberica, lunga circa 5 miglia, intervallando navi francesi e spagnole a 300 metri l'una dall'altra.

Nelson, invece, la cui squadra stazionava al largo, **adottò uno schieramento ed una tattica del tutto innovativi** e approfittando del fatto che il vento si era decisamente orientato tra il terzo ed il quarto quadrante schierò la sua flotta in due colonne: quella di sinistra (sopravvento) con 12 vascelli e la "sua" *Victory* in testa; quella di destra (sottovento) forte di 15 navi in linea con la *Royal Sovereign* in testa, comandata dall'ammiraglio Cuthbert Collingwood.



Queste due colonne avrebbero dovuto attaccare al centro il blocco francese con una favorevole andatura portante, diretta e veloce, per colpire in particolare le ammiraglie della flotta avversaria. **In tal modo avrebbero affrontato il nemico non più - come da tradizione - navigando paralleli allo stesso, ma con una rotta praticamente ortogonale alla linea dei vascelli avversari** che avrebbero poi affrontato incrociandoli uno alla volta, con la prevedibile conseguenza di isolare il centro della flotta avversaria dalla retroguardia.

Nelle prime ore del mattino del 21 ottobre le due flotte si avvistarono. Villeneuve, prevedendo l'inevitabile scontro, ordinò di invertire la rotta verso Cadice per facilitare il ricovero delle navi eventualmente danneggiate.

Gli inglesi assunsero, secondo il piano, una rotta di rapido avvicinamento, sempre ortogonale alla linea avversaria *(vedi lo schema)*.

I rischi di questa innovativa tattica erano notevoli, poiché le navi del tempo non avevano cannoni a prora: i vascelli inglesi in avvicinamento sarebbero pertanto rimasti indifesi fino al contatto con le avversarie, ma Nelson confidava sull'inesperienza degli artiglieri avversari, sul fatto che avrebbero offerto al nemico la sagoma delle proprie prue (invece di quella più cospicua delle fiancate) e infine sulla maggior resistenza strutturale del “dritto” di prua ai colpi avversari eventualmente giunti a bersaglio.

La prima nave inglese a subire il fuoco nemico fu la *Royal Sovereign*, che tuttavia riuscì a passare indenne di poppa alla *Santa Ana* “a distanza di pistola” e a devastarla scaricando in quel preciso momento le sue batterie di sinistra caricate a doppia palla nella “tenera struttura poppiera”, provocando centinaia di morti ed il disalberamento dell’unità nemica.

Identico destino toccò a tutte le altre navi avversarie la cui rotta veniva incrociata dalle unità inglesi, come era stato argutamente prefigurato da Nelson.

La stessa *Victory* (la nave ammiraglia di Nelson) compì una manovra simile, passando di poppa alla *Bucentaure* (l’ammiraglia francese) spazzandone il ponte con i suoi pezzi.

Proseguendo la sua azione, la Victory attaccò con la stessa tecnica anche la nave di linea francese Redoutable, dalla quale par-

tì un fuoco di moschetteria inaspettatamente violento che falciò l'equipaggio britannico ammassato sul ponte di coperta, lasciando illesi soltanto 20 uomini. Lo stesso Nelson, colpito da una palla di moschetto si sarebbe poi spento dopo due ore.
Il piano progettato da Nelson riuscì, dunque, perfettamente e la linea franco-ispanica fu spezzata in due: la parte caudale venne distrutta e quella più a settentrione non riuscì ad invertire in tempo la rotta per sostenere il centro.
Alle cinque del pomeriggio lo scontro era definitivamente concluso. L'alleanza franco-ispanica aveva perso 18 vascelli e 7000 uomini tra caduti e feriti. Gli inglesi nessun vascello e 400 uomini tra caduti e feriti.

In conclusione, non si può parlare della nota battaglia e della superlativa soluzione tattica della stessa, senza aggiungere alcune note biografiche del personaggio che fu **l'artefice di quella smagliante vittoria, con la quale la marina inglese affermò definitivamente il suo indiscusso dominio su tutti i mari, ovvero l'Ammiraglio Horatio Nelson**, primo visconte Nelson e primo duca di Bronte (1758-1805).

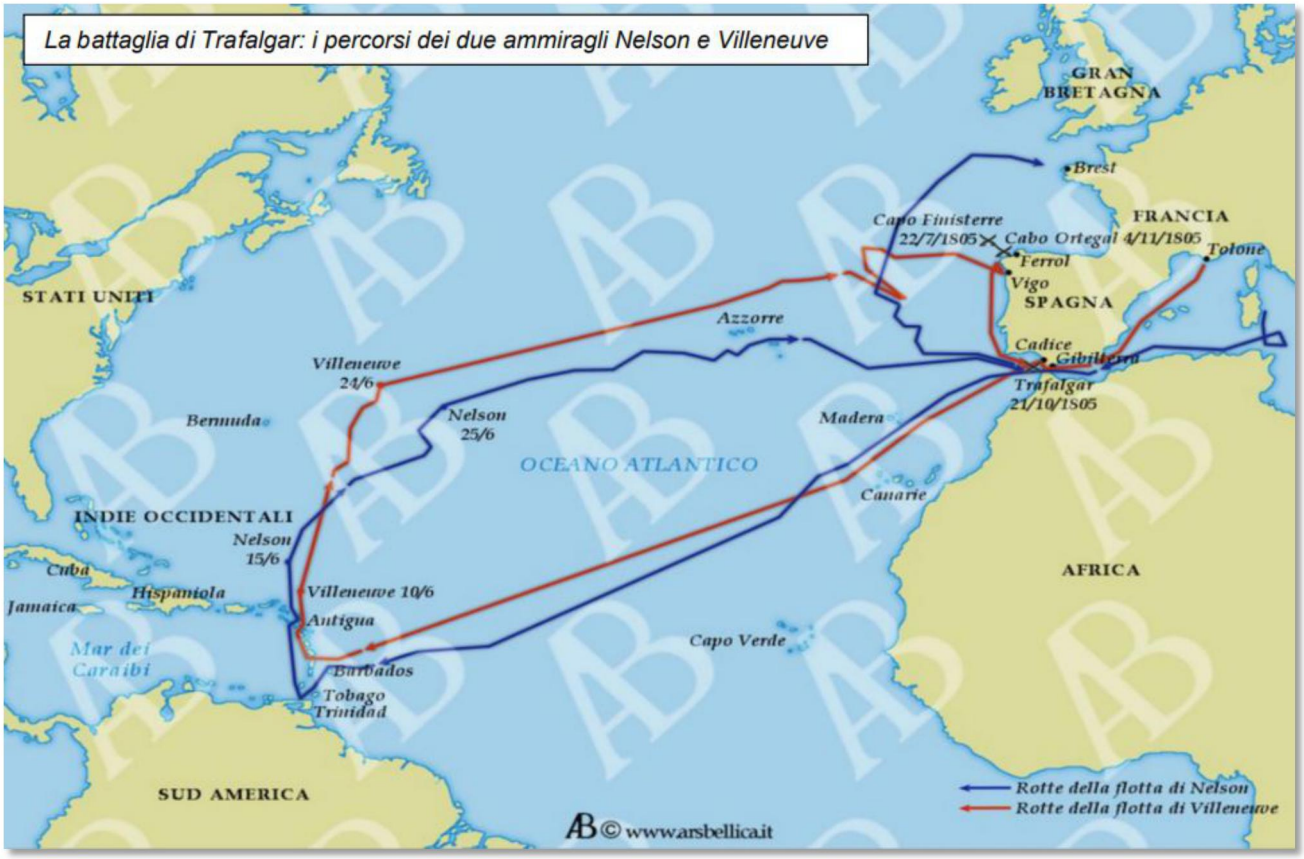
Sesto di undici figli era entrato nella marina reale inglese a 12 anni e ne divenne capitano a 20 facendo servizio nei Caraibi in Canada e nel Mar Baltico.

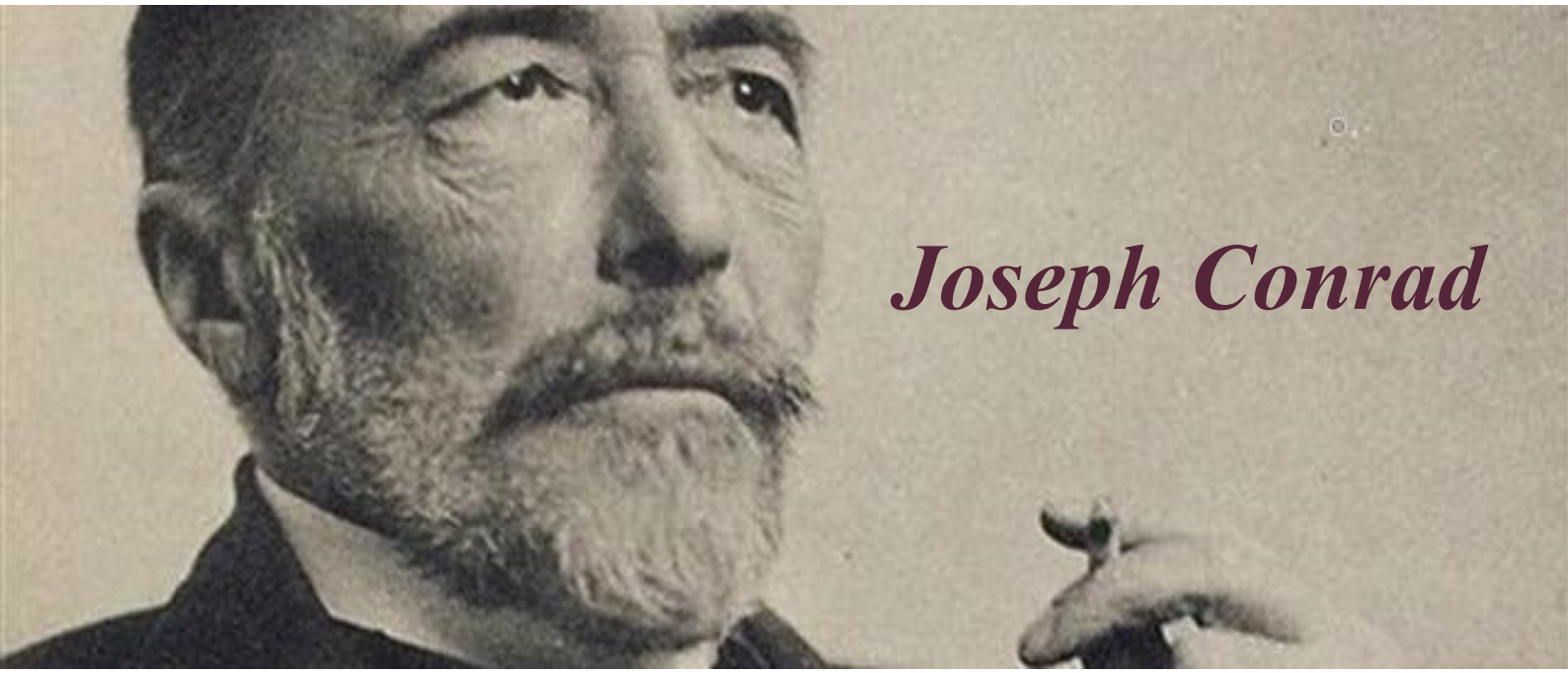
All'insorgere della guerra tra l'Inghilterra e la Francia rivoluzionaria nel 1793 a Nelson era stato assegnato il comando del vascello da guerra *Agamennon* con cui aveva svolto numerose missioni, sia nel Mediterraneo che ai Caraibi, contro la rivale marina francese, cui veniva tradizionalmente contesa la supremazia nel controllo di quelle aree strategiche. In tali circostanze dimostrò sempre grande intuito navale, oltre che audacia e sprezzo del pericolo, tanto che nel 1794 nella battaglia di Calvì per la riconquista della Corsica perse un occhio e successivamente nella battaglia di Santa Cruz (1797, Canarie) perse anche un braccio.

Oltre che per l'audacia egli fu noto anche per i suoi atti di insubordinazione, come quello avvenuto nella battaglia di Copenaghen (in cui affermò di non aver rispettato un ordine segnalatogli perché aveva osservato dal binocolo con l'occhio cieco...) che tuttavia gli furono sempre perdonati in quanto riconosciuto come elemento determinante per la vittoria: come ad esempio nella battaglia del Nilo (Abukir), in cui distruggendo la flotta francese rese problematica la campagna napoleonica d'Egitto, a causa dell'isolamento dalla madrepatria delle truppe ivi impiegate.

Infine la vittoriosa battaglia di Trafalgar del 1805, in cui perse la vita colpito da un fante di marina francese, **suggellò definitivamente il mito dell'Eroe Nazionale dell'Impero britannico.**

In quella circostanza si narra che Nelson avesse diramato l'ordine di attacco segnalando a tutte le navi il seguente comunicato: *"England expects that every man will do his duty"* (l'Inghilterra si aspetta che ogni uomo faccia il suo dovere). **Sembra inoltre che, per una sorta di presentimento, avesse deciso di indossare una marsina di colore rosso vivo, che avrebbe dovuto mascherare le tracce del sangue di una eventuale ferita, onde evitare lo sconcerto ed il disorientamento dei propri uomini.**





Un'ancora non viene mai 'gettata'. Il comando è uno soltanto - Fondo!

Prendersi delle libertà col linguaggio tecnico è un delitto contro la chiarezza, la precisione e la bellezza della perfetta espressione.

Nato in Polonia come Józef Teodor Konrad Korzeniowski e successivamente naturalizzato cittadino britannico, Joseph Conrad (1857-1924) è tra gli scrittori che più padroneggiarono la ricchezza e la proprietà della lingua inglese, nonostante fosse per lui la terza (dopo il natìo polacco e il francese).

Ebbe una vita a dir poco avventurosa, sempre impelagato in vicende insolite e spesso torbide (commercio di armi, cospirazioni politiche, problemi di gioco che lo portarono sull'orlo del suicidio, amori disperati).

Si imbarcò molto presto nella marina britannica, e anche in quel ruolo visse esperienze decisamente fuori del comune.

La figura di Conrad è indissolubilmente legata al mare, elemento in cui si riflette l'intero suo percorso artistico e biografico.

Il motto qui riportato lo qualifica all'istante non solo per il linguista rigoroso che era (per lui ogni parola andava usata correttamente nel suo contesto), ma anche e soprattutto come autentico uomo di mare, che non tollera ambiguità nel linguaggio di bordo.

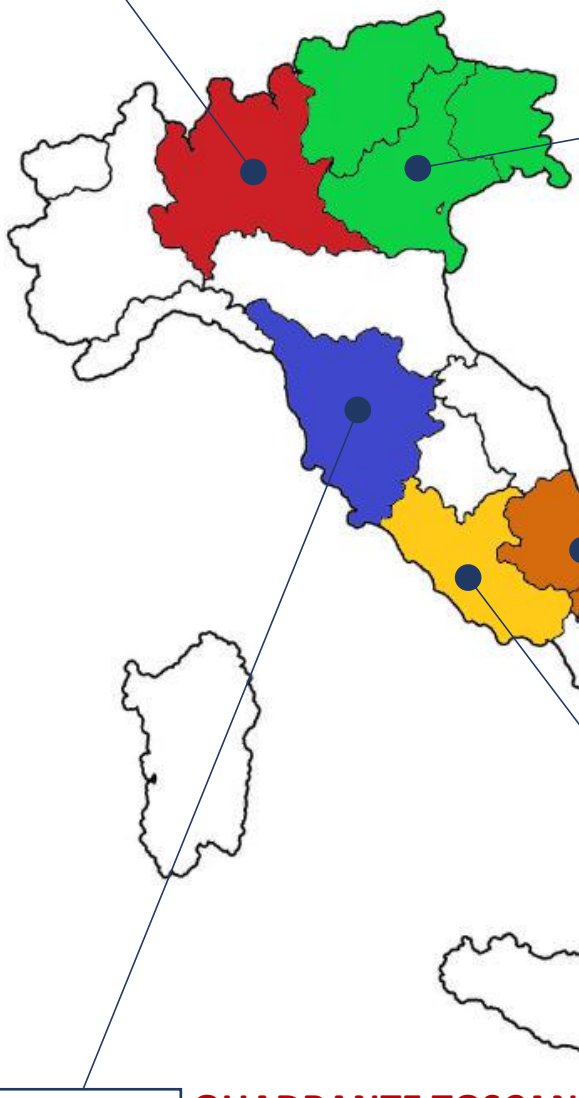
Non vi è praticamente libro di Conrad che non sia in qualche modo legato al mare e a chi lo naviga.

Trovate diversi suggerimenti di lettura di questo scrittore anomalo e molto moderno nella pagina *Libri & Letture* del sito AIVA CVC Nazionale.

CONTATTA I QUADRANTI

QUADRANTE LOMBARDO

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



QUADRANTE VENETIAVELA

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

QUADRANTE DANNUNZIANO

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

QUADRANTE CAPITOLINO

Presidente: Mario Di Capua
tel. 338 7598992
Email: capitolinoq@allievicvc.it
Sito: www.quadrantecapitolino.it

QUADRANTE TOSCANA

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

Sostieni l'AIVA-CVC!

Iscriviti per il 2020-2021 nello Shop on-line

https://www.allievicvc.it/it/shop/69-Iscrizione-2020-2021.html