

dentro e fuori da

**PORTO
ALMA**



Il capobarca AIVA
il valore aggiunto della nostra Associazione

15 uomini e una bottiglia di rum
da Lavrion a Creta e ritorno

Il viaggio di Ulixes

La Bretagna nel cuore

Equipaggi a confronto

La bussola quadrantale

AIVA CVC

3° RALLY VELICO D'AUTUNNO

Dal 7 al 9 novembre 2025, dalla Toscana/Lazio a Capraia, come ormai da tradizione!
Tutti i dettagli [QUI](#).





- 4 Il Capobarca AIVA
il valore aggiunto della nostra Associazione
Giancarlo Tunesi
- 6 15 uomini e una bottiglia di rum
da Lavrion a Creta e ritorno
Marco Silleni
- 16 Il viaggio di Ulixes
il giro d'Italia su una barca dal nome speciale
Gianluca Marcon
- 24 Bretagna nel cuore
Chiara Offer
- 30 Equipaggi a confronto
Giancarlo Tunesi
- 32 La bussola quadrantale
Enzo De Pasquale
- 37 I Quadranti



In copertina: il guidone di uno degli equipaggi della navigazione estiva 2025 in Croazia.



“Dentro e fuori da Porto Palma”

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

Via Pantano, 8 - 20122 Milano

Segreteria: tel. 02 804909
lunedì – venerdì
ore 14:00 - 18:00

Codice fiscale: 80151510155
Partita IVA: 06871030158

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

Direttore Responsabile:
Luisa Fezzardini

Hanno collaborato a questo
numero:
Chiara Offer
Enzo De Pasquale
Giancarlo Tunesi
Gianluca Marcon
Marco Silleni

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

Diffusione: 1200 copie
(media per numero)



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



Giancarlo Tunesi

Il capobarca AIVA, il valore aggiunto della nostra Associazione



una bella foto dalla navigazione estiva 2025 in Croazia

Cari amici, in questo ultimo periodo la nostra Associazione ha raggiunto molti degli obiettivi che si era posta, non ultimo a livello istituzionale, come sapete, l'acquisizione della personalità giuridica.

Ma altri successi hanno arricchito le due ultime stagioni associative.

Le navigazioni proposte, specie quelle dei mari del nord Europa, hanno avuto un grande apprezzamento e hanno davvero soddisfatto le aspettative dei nostri Soci. Tutto ciò è stato possibile grazie al contributo fondamentale di chi ha prestato la propria opera come Capobarca mettendo a disposizione competenza, passione e senso di appartenenza.

Da qualche tempo (anche grazie ai perimetri di navigazione alquanto interessanti e insoliti che proponiamo come AIVA CVC!) tanti ottimi Capibarca, sia Istruttori CVC che più semplicemente Soci molto esperti, si sono avvicinati alla Associazione e hanno trovato soddisfazione nel condurre le nostre barche e i nostri equipaggi in mari non sempre facili, ma forse per questo più attraenti.

Il nostro gruppo Capibarca si è quindi ampliato e il livello medio sia qualitativo che di esperienza si è molto elevato.

DAL PRESIDENTE

Le nostre navigazioni sono la degna prosecuzione dei corsi della nostra scuola, il "doposcuola" dove si mette in pratica l'esperienza dei corsi direttamente nella vita vissuta in mare. E spesso il circuito funziona anche al contrario: partecipanti che non sono mai stati a Caprera trovano spunto dalla esperienza in mare con AIVA CVC per motivarsi a conoscere il Centro Velico e iscriversi a un corso. D'altra parte in navigazione non si fa che parlare di quello...

Tutto parte comunque dalla voglia di trasmettere questa passionaccia, in primis dai nostri Capibarca, che in questa occasione mi fa molto piacere ringraziare pubblicamente.

Ci vediamo per le prossime navigazioni: a novembre le Eolie senza dimenticare l'evento clou del 2025: il 3° Rally Velico d'Autunno!

A presto



"Il mare non è fiume che sa il viaggio,
è acqua selvatica,
di sotto è vuoto scatenato e precipizio." *(Erri De Luca)*



Marco Silleni

15 uomini e una bottiglia di rum

Due settimane di navigazione pressoché continua, per fare un circuito in senso orario: Lavrion-Rodi (quasi)-Creta-Lavrion



Due Oceanis 51.1 molto recenti, simili ma non identici. Sul nostro, di nome *Tsuki*, con Peppe Salottolo come capobarca, siamo tutti uomini, 10 alla partenza con il cambio di 5 a Creta (ed ecco il totale di 15...). L'altra barca, *Bluescape*, era condotta da Giovanni Venturi e il suo supporto è stato prezioso.

Anche i noleggiatori erano diversi e in due porti diversi: Lavrion e Olympic Marina, anche se a poche miglia di distanza. Il tutto ha richiesto un'accurata organizzazione dei transfer in arrivo. Peppe come al solito aveva approntato una complessa tabella dei compiti assegnati, che si è rivelata preziosa per un'equa turnazione e una navigazione serena: dal Capobarca al Navigatore 1 e Navigatore 2, al Crew e alla Comandata, fondamentale per il vitto! Con tanto di tesorieri, contabili, cambusieri, manutentori, fotografi e cronisti. La nostra infatti è una "navigazione didattica".

Sabato 17 maggio arriviamo alla spicciolata all'Olympic Marina di Lavrion e in 5 decidiamo di andare a cena al discreto ristorante del marina alle 22.30, perché gli altri non vogliono fare tardi, ma quando rientriamo a bordo, devono ancora scolare la pasta!

Domenica 18 infatti sveglia alle 6 per essere fuori alle 7, in rotta verso Milos a Est (il portolano ci tiene a precisare che la Venere non è conservata lì...), indecisi se andare a Kythnos. Tempo bello ma fastidioso mare mosso al giardinetto a dritta. Ci fermiamo un'ora per il pranzo in rada a **Ormos Fikiada** ("ormos" significa cala in greco) dove l'isolotto di Agios Loukas (S. Luca) è collegato a terra da un sottilissimo istmo di sabbia. Nel pomeriggio arriviamo a **Milos**, splendido porto, riparatissimo.



Le scogliere di Kleftiko a Milos

Lunedì 19 colazione con yogurt greco, miele e frutta secca. Sulla nostra barca abbiamo cominciato con i vasetti piccoli e in due settimane siamo arrivati a consumarne più di 1 kg al giorno! (ma dicono tutti che fa tanto bene...)

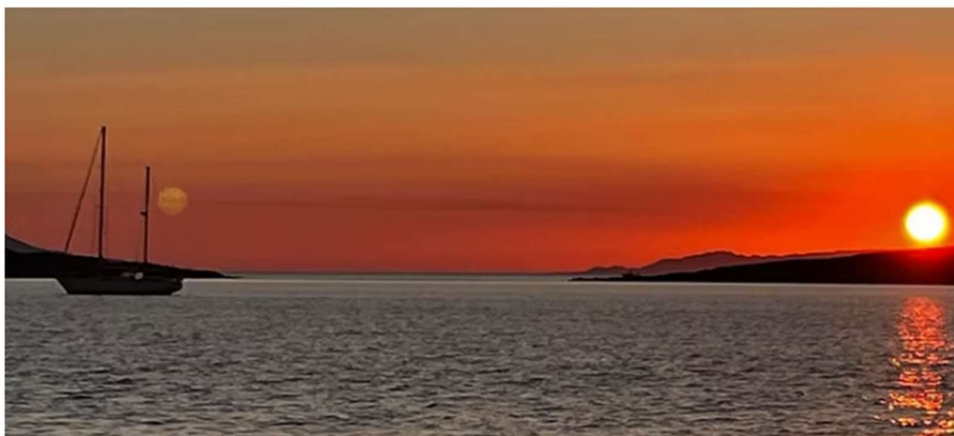
Filmati i delfini in uscita da Milos e provato il timone di rispetto, in realtà un manubrio di ferro ad azione diretta, non demoltiplicato come la ruota del timone, ma con un notevole ritardo e che funziona al contrario di una barra: per andare a dritta, va girato a dritta; da ciò, molte giravolte prima di comprendere come gestirlo.



Tramonto a Milos

Niente però a confronto con la prova del **tasto MOB** (Man Over Board) del navigatore, che serve a identificare con l'accuratezza di qualche decimetro, tramite GPS, la posizione dell'uomo a mare. Il tentativo di ritornare sul punto esatto è praticamente impossibile e ne è riprova il tracciato ottenuto, che somiglia a un fiore con molti petali. Per fortuna nella realtà, quando ci si porta a pochi metri dal punto indicato dal MOB, l'obiettivo dovrebbe essere approcciabile a vista!

All'ora di pranzo, bagno di alcuni membri dell'equipaggio nelle acque gelide di **Kleftiko**, baia a Sudovest di Milos con archi di roccia e acque turchesi. Continuiamo il giro di Milos da Sud e, giunti nel canale in vista di Sifnos, decidiamo di accostare a sinistra per passare nel canale tra Milos e Kimolos, quasi completando il giro di Milos e in vista di vecchie miniere. Alle 18 arriviamo nella baia di **Antiparos**.



Martedì 20 partiamo a mezzanotte in notturna per essere a **Santorini** alle 6 e vederla con il primo sole. Santorini non solo è stata sede della famosa eruzione minoica del 1600 a.C., che ha probabilmente dato origine al mito di Atlantide, la terra sommersa dal mare, ma è tuttora un vulcano attivo, la cui ultima eruzione risale al 1950. Infatti l'isoletta al centro della caldera è formata da lave aguzze, il che non impedisce a molte barche di essere ormeggiate lì. Attraversiamo la caldera in navigazione, colpiti da tanto spettacolo e senza accorgerci di un terremoto, riportato anche dai giornali in Italia, che per fortuna non ha causato tsunami.



Alle 18 arriviamo ad **Astypalea**, dove ormeggiamo in uno spazio allargato a fatica da Giovanni con la collaborazione dell'equipaggio della barca accanto; parlano una strana lingua che non riesco a identificare. Gli chiedo da dove vengono e scopro essere di Israele: la barca non solo non mostra bandiera, ma non riporta a poppa né il nome (si chiama Todà, che vuol dire "Grazie") né il porto di immatricolazione. Tutto regolare: le norme internazionali infatti impongono di mostrare bandiera entrando e uscendo da un porto, ma non all'ormeggio, e nulla dicono sull'espore nome e porto d'immatricolazione. Però, indipendentemente da come la si pensi sulla tragica situazione in atto, non possiamo fare a meno di riflettere come sia triste dover navigare nascondendo la propria identità.

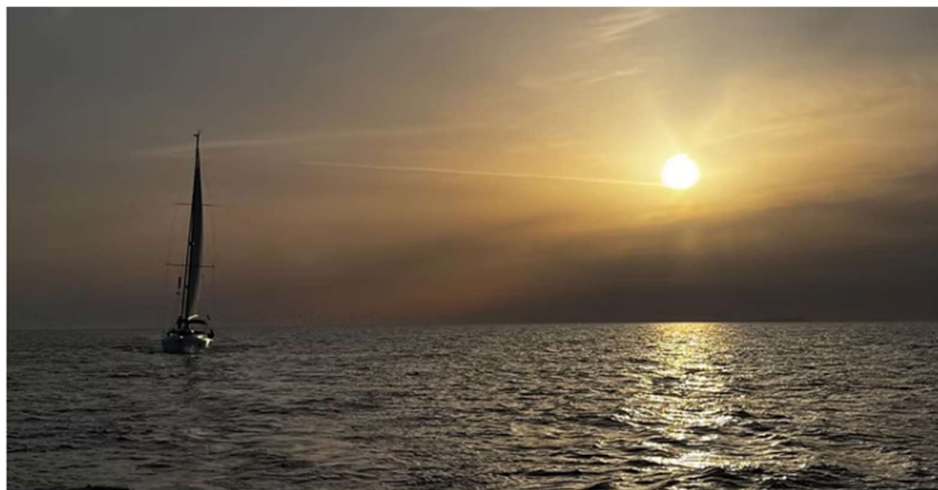


Astypalea



I mulini di Astypalea

Una bella passeggiata ci fa arrampicare fino agli antichi mulini che si stagliano sulla cresta che unisce le due parti della cittadina, sovrastata dal castello veneziano; ci premiamo con un meritato aperitivo.



Mercoledì 21 partiamo alle 8 per **Tilos** e presto abbiamo una vera emergenza: fuoco a bordo! Dal pozzetto vedono che il manico della caffettiera prende fuoco mentre è sul fornello, mentre le due persone in quadrato non se ne erano accorte! Il fuoco viene spento usando le pezzette per lavare i piatti, senza tirare fuori la coperta anti-incendio e tanto meno l'estintore. Sui fornelli rimane una bella chiazza di plastica sciolta da grattare via...

Ci fermiamo per il bagno nella splendida baia di Tilos e dopo cena, alle 22 partenza verso Sud per **Aghios Nikolaos a Creta**: un bordo unico di 100 miglia con arrivo alle 15 di giovedì 22. Ormeggiamo nel marina: finalmente una doccia a terra!

Una passeggiata ci consente di ammirare il bacino interno, accessibile solo ai barchini locali e talmente simile a un lago da avere proprio il nome di **Lago Voulismeni**. Cena da Tyna, ristorante sulla spiaggia accanto al marina.

Venerdì 23 partenza alle 7. Poco vento, alle 13,30 arriviamo a **Dia**, isola di fronte a Iraklion nella baia di Panagiàs. Ci trasferiamo poi a **Heraklion** e ormeggiamo davanti alla fortezza veneziana, incontriamo i 5 nuovi membri dell'equipaggio e prepariamo il cambio, con qualche preoccupazione per una burrasca in arrivo per domenica 25 o lunedì 26. In serata, cena sulla banchina del porto di Iraklion ad equipaggi riuniti: 35 persone, tutte affamate...



la fortezza di Heraklion

Sabato 24 dopo il cambio equipaggio, partiamo e subito la drizza della randa, che ha due vie, si incrocia sulle luci di mezzo albero, costringendoci a procedere col solo fiocco sotto raffiche di oltre 30 nodi da Est. Nel giro di due ore il vento cala e Carmine riesce a liberare la drizza: con il vento in poppa, che aiuta spingendo la drizza in avanti e dando rapidi colpi di frusta, viene prima liberata la cima di dritta e dopo molti altri tentativi, quella di sinistra.

Nel pomeriggio il vento riprende da Ovest a 20-30 nodi, con raffiche superiori. Dopo diversi bordi piatti, con l'aiuto del motore riusciamo infine a raggiungere il porto di **Rethymno**. L'ormeggio di *Tsuki* si rivela più difficile del previsto. Dopo una serie di indicazioni sbagliate verso posti barca non disponibili da parte dell'ormeggiatore e dovendo fare evoluzioni in spazi ristretti con vento a 25-30 nodi, purtroppo rimaniamo impigliati prua alla banchina con una trappa tra l'elica, per fortuna in folle, e le pale dei timoni.



l'antico porto veneziano di Rethymno

Bluescape prova ad aiutarci con il suo tender e due cime lunghe oltre 100 m, ma senza esito. Avevamo appena imbarcato Gianfranco, ottimo sommozzatore, che si immerge e identifica la posizione del blocco. Bravissimo! Interviene persino il comandante del marina che obbliga la barca alla nostra sinistra a cederci una delle 4 (!) trappe cui erano ormeggiati, mentre lo skipper della barca di dritta dopo due ore si convince a filare la sua trappa di 2 m per pochi secondi, al fine di farla scendere sotto i nostri timoni.

Il comandante del porto invia anche due sommozzatori, a suo carico, che controllano lo stato delle trappe e aiutano a ormeggiarci. Rimaniamo quindi ormeggiati di prua e i più aiutanti saltano a terra dal pulpito di prua o usano la passerella, mentre per i "diversamente atletici" caliamo il tender. Tutti i locali ci avvertono che la burrasca durerà fino a lunedì.

Notte con vento caldo da Sud a effetto phön. Domenica mattina alle 8, misuriamo raffiche a 35 nodi. Costretti a rimanere in porto, visitiamo la cittadina con il porto veneziano e la chiesa degli agostiniani, poi convertita in moschea e infine in sala da concerti. Ottimo pranzo al ristorante Knossos sul porto veneziano, della signora Maria che parla un buon italiano. Era stato il primo ristorante, fondato dai nonni negli anni '40.



la fortezza di Rethymno

Nel pomeriggio il vento cala, con lievi scrosci di pioggia da nuvole rosa che coprono tutte le barche di sabbia finissima. Non per nulla il mare a Sud di Creta è il Mar Libico! Purtroppo scopriamo che tre cursori per issare la randa sono rotti! Lunedì 26 ci rendiamo conto che a Rethimno è impossibile trovare cursori di ricambio. Allora Peppe con un'auto a noleggio va a Chania (La Canea il nome storico in italiano), dove c'è un fornito negozio di attrezzature nautiche. Però i cursori nuovi sono di 3 mm più stretti rispetto a quanto necessario. Bisogna quindi spostare quelli alti e usare la randa terzarolata di una mano. In serata cominciamo il ritorno, puntando su **Monemvasia** in notturna.

Martedì 27 arriviamo a Monemvasia dopo una notte tranquilla, quasi tutta a motore.



Monemvasia

Nel pomeriggio saliamo alla cittadina situata su un'alta isola rocciosa che mi ricorda Tavolara ed è collegata al porto in basso da un istmo su cui corre la strada. Si tratta di un'antica fortezza veneziana, conquistata dai turchi, poi ripresa dai veneziani e riconquistata infine dai turchi, arrampicata sulla montagna e dalle stradine strette e percorribili solo a piedi, molto suggestiva. Una trentina d'anni fa era quasi abbandonata ma sta diventando una località alla moda, pur se con molti edifici diruti.



Dopo un aperitivo e una cena in altura, di fronte a un panorama fantastico e con molti gatti famelici, seconda notturna consecutiva verso **Nauplion**, dove arriviamo la mattina dopo, mercoledì 28.

Ci trasferiamo quindi a **Romvi** per un bagno ristorante, dal quale ci sciacquiamo nel trasferimento a Porto Cheli prendendo un bell'acquazzone. Ormeggiamo in rada nella tranquillissima baia di **Porto Cheli** per passare la notte. Ulteriore avaria: si rompe il bozzello del fiocco auto-virante e siamo costretti a chiuderlo. In effetti l'auto-virante, che in teoria sembra una bella idea (c'è una rotaia ad arco a prua dell'albero, che consente al fiocco di abbattere secondo il vento, senza dover mollare le scotte dal pozzetto), ha evidenziato più svantaggi che vantaggi. Il fiocco infatti deve avere un taglio stretto ed alto di bugna, in più noi avevamo un carrello che sbatteva. Vuoi mettere con un bel genoa? La cena viene preparata dal capobarca Peppe che ci dà prova delle sue arti culinarie oltre che nautiche!



Porto Cheli

Giovedì 29 salpiamo alle 7, passiamo nel **canale di Spetsai** per portarci nello stretto di Dokou, poi ritorniamo alla terraferma con **il golfo di Idras e il canale di Spathi** costeggiando il Peloponneso. Arriviamo a **Poros** per un canale poco più largo di un viale; riforniamo la barca di gasolio e i nostri stomaci di gelato all'ora di pranzo, con un agente della capitaneria che ci sollecita a ripartire. Quindi ci fermiamo a fare il bagno all'isoletta **Daskalio** in Russian Bay, minuscola ma con tanto di chiesetta.

Proseguiamo per **Aigina** con un bel tratto di lasco con 14-15 nodi di reale da Sudest, passando per lo **stretto di Monis**. Non trovando posto, ci trasferiamo ad **Angisti** dove ci fanno ormeggiare a pacchetto con *Bluescape* al molo del traghetto, tanto passerà la mattina dopo. Termina così una giornata di navigazione molto intensa dal golfo Argolico al Saronico.

Venerdì 30 partiamo alle 6, ben prima del traghetto, con vento fresco a 20 nodi da Nord, che ci costringe a prendere fino alla terza mano. Sotto **capo Sounion** ammainiamo definitivamente e rientriamo ai rispettivi porti, facendo la fila fuori con tutte le altre barche a noleggio che rientrano il venerdì pomeriggio.



Capo Sounion

Complessivamente abbiamo subito varie rotture, comprese le maniglie delle porte che cadevano perché inadatte, come confermato da Nicola che nella vita fa il ferramenta, e più grave dal punto di vista della sicurezza, ben due ombelicali il cui moschettone ha perso il perno: inaffidabili!

In termini nautici, abbiamo percorso con piacere 450 miglia la prima settimana e 350 la seconda, a causa del meteo che ci ha fermato per un giorno e mezzo e che ci ha costretti ad accorciare la risalita verso il Peloponneso. In complesso però una bella esperienza che ci ha consentito di navigare in un mare affascinante, in una stagione ancora senza Meltemi e con equipaggi esperti che, anche tra persone che non si conoscevano, hanno collaborato senza problemi e affrontato le difficoltà con il sorriso.

Grazie a tutti! Visti i bei risultati, Peppe con aria sorniona ci ha accennato un'idea ancora più ambiziosa per l'anno prossimo: stay tuned!



Gianluca Marcon

Il viaggio di Ulixes

Il periplo della penisola per portare a destinazione una barca dal nome leggendario.



Gianluca è anche un valente disegnatore e ha compendiato in questa bella tavola il suo viaggio con Ulixes.

Questa estate l'amico e capobarca AIVA Gianluca Marcon ha trasferito la sua barca Ulixes dal Porto Vecchio di Genova a Venezia: ha fatto, letteralmente, il giro della penisola! e se pure non ha incontrato Sirene e Cicli (ma qualche incontro inaspettato l'ha comunque fatto!) è stato un viaggio che ha reso onore all'epico nome della barca.

Caro Gianluca, prima di tutto grazie per raccontarci questo lungo trasferimento! Non è sicuramente il primo che fai, ma cosa ha significato farlo con una barca che è tua?
È un'emozione grandissima! **Con la propria barca, miglio dopo miglio, nasce una relazione di fiducia:** se ne conosce ogni aspetto, ogni cigolio, ogni movimento, ogni pregio e ogni difetto.



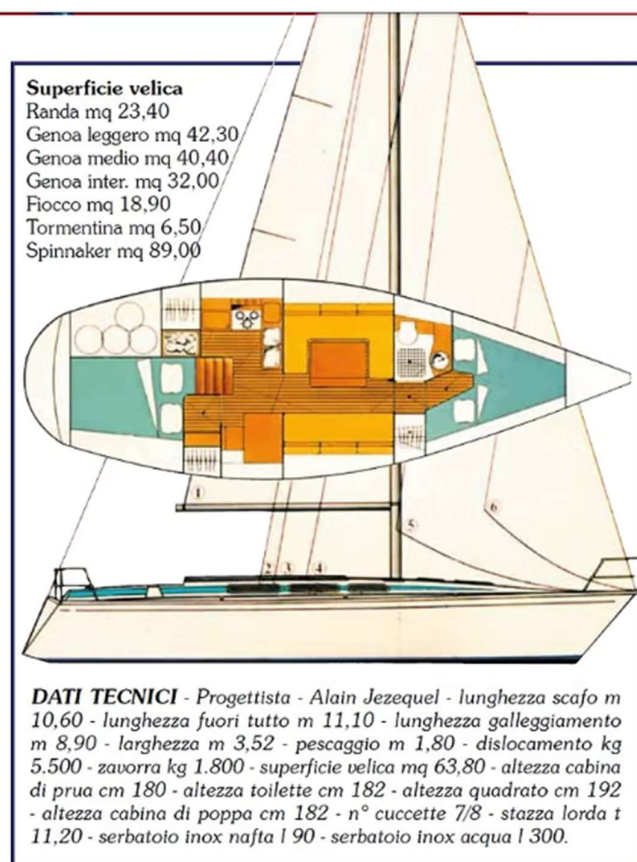
Ulixes al Porto Vecchio di Genova, punto di partenza del viaggio

Sappiamo che hai scelto una barca vintage, con definite caratteristiche di scafo e assetto. Cosa ce ne puoi dire?

Ho cercato a lungo questa barca, **un Grand Soleil 35**, perché volevo, nei limiti del mio budget, uno scafo equilibrato e veloce in tutte le andature e che potesse garantirmi sicurezza in ogni condizione. I Grand Soleil sono barche costruite molto bene e la misura di 35 piedi rappresenta per me un buon compromesso fra la possibilità di viverci comodamente e l'opportunità di navigarci in solitario.

Dopo 1500 miglia mi sento pienamente soddisfatto: anche con venti leggeri le medie giornaliere sono state buone e in condizioni dure non ho mai avuto la sensazione che la barca fosse al limite. Pure in solitario le manovre risultano ben gestibili.

Ovviamente, essendo una barca con oltre 40 anni sulle spalle, ha bisogno di qualche cura, ma la struttura è solida e affidabile, costituendo un'ottima base per personalizzarla secondo i miei programmi.



Scheda tecnica di Ulixes

Entriamo nel cuore del viaggio. In quanto tempo si è svolto? È stato impegnativo?



Gianluca con Capo Palinuro sullo sfondo

Il viaggio è stato sicuramente impegnativo, almeno in termini di durata, perché ho navigato per più di due mesi e **ho percorso oltre 1500 miglia**, praticamente mezza traversata atlantica. Un bel test per Ulixes!

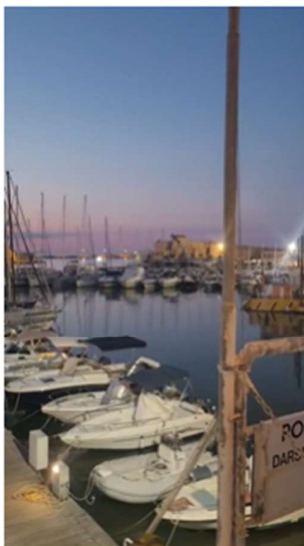
Non è stata una corsa contro il tempo, ma un viaggio di scoperta delle coste italiane, lungo una delle rotte più impegnative che si possono percorrere nel Mediterraneo, perché fortemente influenzata da condizioni meteo marine di carattere locale.

Alcuni passaggi sono stati abbastanza complessi, come lo stretto di Messina o il delta del Po e, per quanto riguarda l'Adriatico, è stato necessario pianificare attentamente la navigazione, perché le possibilità di ridosso sono comunque limitate e alcuni porti sono pericolosi da

avvicinare in certe condizioni meteorologiche.

Hai fatto una pianificazione precisa o ti sei lasciato guidare dal meteo e dal tempo a disposizione?

Ho fatto una pianificazione di massima in modo da poter avere dei punti di approdo predefiniti e poter quindi organizzare equipaggi e ormeggi, ma per il resto ho preferito lasciarmi guidare dal fascino dei luoghi.



Trani

La mia prima preoccupazione in ogni caso è stata di **evitare per quanto possibile i groppi** improvvisi dei temporali che oggi, sulle nostre coste, stanno diventando sempre più frequenti e violenti durante l'estate. Ad esempio, ho preferito **partire spesso all'alba per essere ben ridossato nel pomeriggio**, quando la probabilità di fenomeni temporaleschi era maggiore.



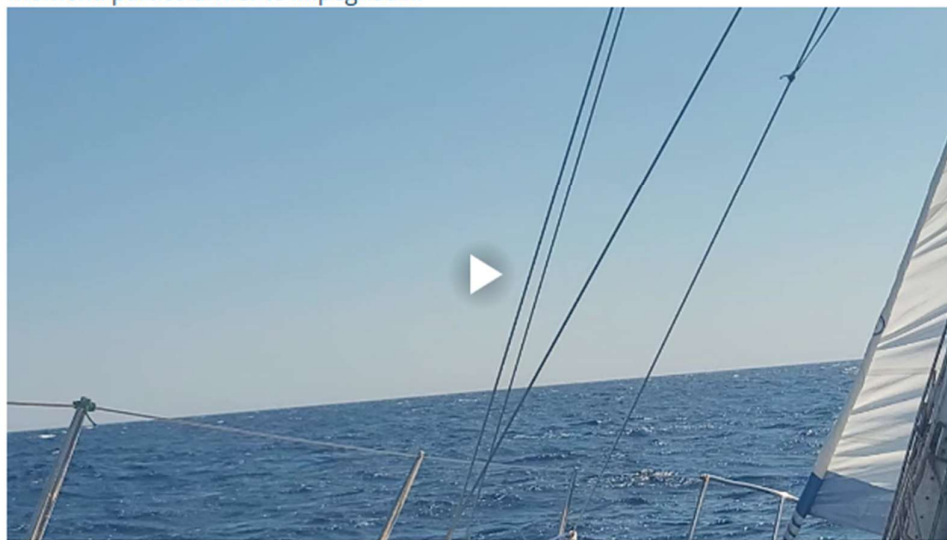
Ulixes ad Ancona

Sei sempre stato solo?

No. Almeno per metà delle tappe mi hanno affiancato familiari o amici e questo ovviamente ha reso la navigazione più piacevole e sicura. Ma per buona parte del percorso ho scelto di navigare in solitario: è indubbiamente più difficile e più rischioso, tuttavia questo approccio **permette di entrare completamente in simbiosi con la barca** e mantiene sempre elevata la concentrazione. Poi la navigazione in solitario rende tutto più avventuroso!

Hai avuto momenti di difficoltà?

A parte la fatica, anche mentale, che si accumula in un viaggio così lungo, ricordo due momenti particolarmente impegnativi.



Il primo riguarda **una serie di violenti temporali** che hanno investito la costa siciliana, mentre ero in rada a Milazzo. Li ho affrontati lasciando l'ancoraggio e portandomi al largo, ma ero solo a bordo e sono durati ore, al termine delle quali ero totalmente esausto e provato nel morale. Confesso di aver sperimentato uno sconforto e una solitudine tali da pensare addirittura di mollare e vendere la barca. Fortunatamente anche i temporali interiori non durano a lungo!



L'altro momento duro è stata **un colpo di scirocco a 25 nodi** al largo della costa abruzzese con onda sui 2 metri che mi ha tenuto al timone per ore fino all'arrivo ad Ortona, porto completamente esposto a Scirocco e che presentava onde frangenti all'ingresso. È andato tutto bene, ma quello stesso giorno, in quel mare un velista purtroppo è morto per una bomata.

Hai fatto incontri insoliti o inaspettati?

Il mare riserva sempre qualche sorpresa: delfini e tartarughe sono state presenze molto gradite, mentre qualche grosso tronco alla deriva mi ha fatto provare i brividi lungo la schiena. Poi ho approfittato di questo viaggio per rivedere amici e compagni di vela nelle varie località che ho toccato, senza contare le persone sconosciute che mi hanno dato una mano con una cima o semplicemente con qualche parola amica.



Davanti ad Ischia



Il castello aragonese di Le Castella

Fra i luoghi più noti, **Napoli è stata una riscoperta piacevolissima**, perché ho potuto ormeggiare alla Lega navale di Napoli, che si trova proprio in prossimità del Palazzo Reale e dunque un punto strategico per poter visitare i luoghi più belli della città. Ma porto nel cuore anche alcune tappe meno conosciute come **il bellissimo castello aragonese di Le Castella in Calabria**, davanti al quale ho avuto la fortuna di ancorare oppure il minuscolo porticciolo di **Tricase nel Salento**, un ridosso ricco di storia, che può ospitare non più di due o tre barche in transito.



Ulixes ormeggiata a Tricase

Navighi da molto tempo e hai fatto esperienze diverse. C'è però un momento di questo viaggio che, più degli altri, ti rimarrà nel cuore?

Ci sono stati molti momenti emozionanti, ma sicuramente quello che più di altri ricorderò è quando sono arrivato nella laguna veneta. È stato commovente: **ho capito di avercela fatta** e tutta la tensione e la fatica di settimane di navigazione si è stemperata in qualche lacrima. Ero finalmente nelle acque di casa ed è una sensazione che probabilmente accomuna tutti marinai che stanno molto tempo al largo.



Hai già qualche navigazione in mente con Ulixes?

Nell'immediato, mi preoccuperò di mettere in forma Ulixes e di prepararla per ogni tipo di navigazione.

Non ho programmi particolari, a parte il charter in laguna veneta, ma sto accarezzando l'idea di un viaggio a lungo termine forse anche oltre le colonne d'Ercole, con la prua verso nord, e tu sai quanto sono affascinato dalle navigazioni alle alte latitudini (*ndr: Gianluca è stato capobarca AIVA in Olanda, Islanda, Norvegia, Svezia, Danimarca, Scozia*); però al momento è prematuro parlarne.

Non ci resta che ringraziarti per questa testimonianza, e augurarti molte navigazioni entusiasmanti con Ulixes: con un nome così, non potrà che regalarti emozioni uniche.



Tramonto in laguna da Ulixes



Chiara Offer

La Bretagna nel cuore

Quando certi luoghi ti rimangono dentro e non ti lasciano più...



C'è il "mal d'Africa", quella sensazione di nostalgia profonda e duratura che molte persone provano dopo aver visitato quel continente. Ma a quanto pare esiste anche il "mal di Bretagna", che ha colpito irrimediabilmente diversi partecipanti alle navigazioni AIVA CVC in quei luoghi negli anni passati, e che Chiara ci racconta per la seconda volta.

La Bretagna m'era rimasta negli occhi e nel cuore, così ho deciso di partecipare anche quest'anno alla navigazione organizzata dall'AIVA CVC dal 28 giugno al 5 luglio.

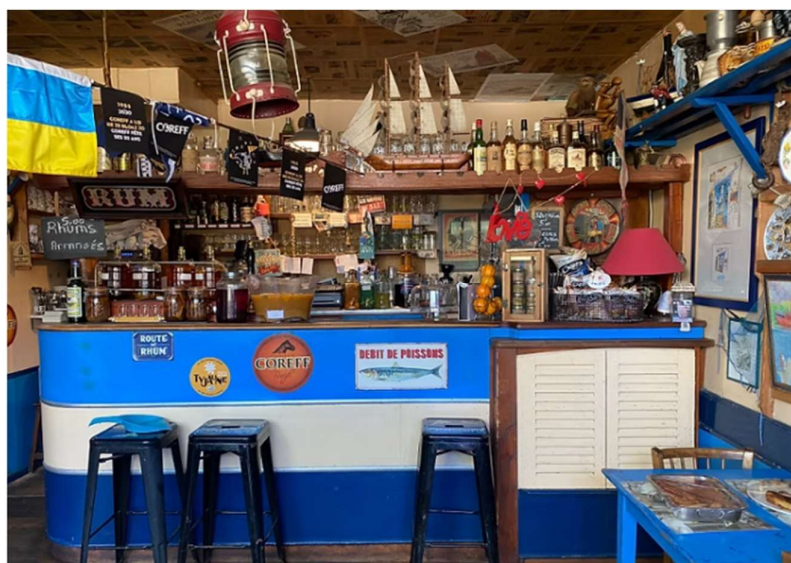


Il porto d'imbarco è **Paimpol**, un piccolo paese lungo il tratto di costa bretone affacciato sulla Manica. Al mio arrivo, sabato 28 giugno, ritrovo Davide, il capobarca, Mauro e Lorenzo, conosciuti l'anno scorso, Alessandro e Rolando, che diventeranno nuovi amici e...il sole! Questo sole nordico che ci permette la prima cena a bordo con la luce fino a tarda sera.



L'indomani, domenica 29 giugno, aspettiamo in porto che si aprano le possenti chiuse e, a bordo di *Little wing*, un Pogo 36, lasciamo Paimpol diretti verso ovest.

Questa prima giornata di navigazione ci permette di costeggiare **l'Ile de Breath**, la "Corniche Bretonne", un tratto di costa frastagliatissimo, tenuto a distanza, e raggiungere la baia di **Port Blanc**, nel tardo pomeriggio, dopo poco più di 20 miglia, in tempo per gustare le prime ostriche in un chioschetto poco distante dalla spiaggia. Prima notte in rada.



Lunedì, 30 giugno, secondo giorno, lasciamo Port Blanc navigando sempre a vela verso ovest, in direzione di **Roscoff**. L'intenzione è di sostare per il pranzo alle "**Les Sept Iles**", un piccolo arcipelago a poche miglia dalla costa, ma l'ancoraggio non sicuro ci costringe ad ammirarle da vicino e proseguire.



Correnti provenienti da varie direzioni allo stesso tempo, un fenomeno frequente in Bretagna

Nel primo pomeriggio arriviamo nel nuovo marina di Roscoff, riparatissimo, dotato di ogni comodità, forse un poco "asettico". Scesi a terra, immancabile l'aperitivo a base di ostriche. L'equipaggio decide per una cena in paese, di fronte all'ampia baia piena di piccole imbarcazioni alla fonda, che si raggiunge in pochi minuti a piedi dal nuovo marina. La bontà della cena di pesce sembra "addolcire" le antiche pietre degli edifici, un tempo abitazioni di commercianti navali, oggi centro di villeggiatura.



Gli effetti delle imponenti maree bretoni.

Martedì 1 luglio lasciamo Roscoff sempre in direzione ovest, costeggiamo l'Ile de Batz e ci navighiamo a vela verso **Aber Wrac'h**, un lunghissimo ed ampio fiordo naturale, con un ampio canale d'ingresso segnalato in modo molto preciso da numerose mede che ci guidano verso il porto. E l'immaginazione corre ai tempi antichi, quando la mancanza della strumentazione elettronica oggi disponibile rendeva indispensabile l'esperienza e la conoscenza di questi territori per evitare naufragi spesso mortali.



Mercoledì 2 luglio il meteo è propizio, lasciamo Aber Wrac'h e navighiamo a vela, nel sole, in una luce che sembra mediterranea, verso la mitica **Ile d'Ouessant**. A metà pomeriggio diamo ancora nella baia di Lampaul e raggiungiamo con il tenderino il paese.



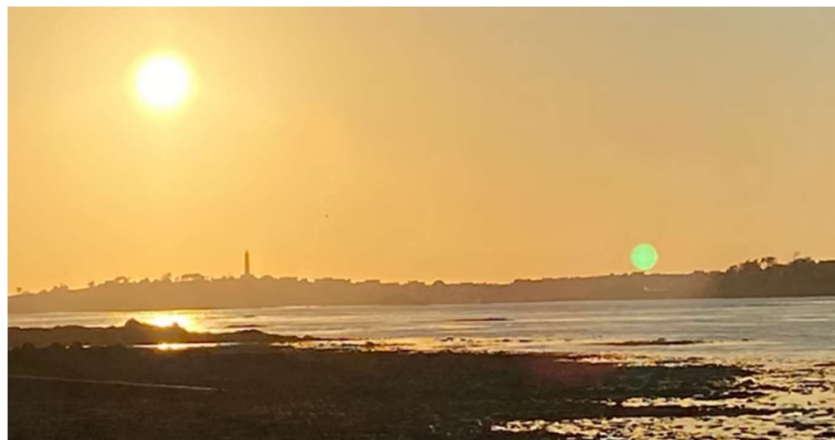
La baia ci appare incantevole, protetta da scogliere a nord e a sud, sulle quali sembrano appoggiarsi casette in pietra scura ingentilite da splendidi cespugli di coloratissime ortensie, viola, azzurre e blu. In fondo alla baia, un'ampia spiaggia di sabbia bianca. Sembra quasi impossibile pensare ai tanti naufragi del passato, anche recente. Rimaniamo ammirati da questo paesaggio e dalla relativa facilità di approdo di oggi. Ceniamo in barca mentre il sole lascia dolcemente e lentamente l'orizzonte.



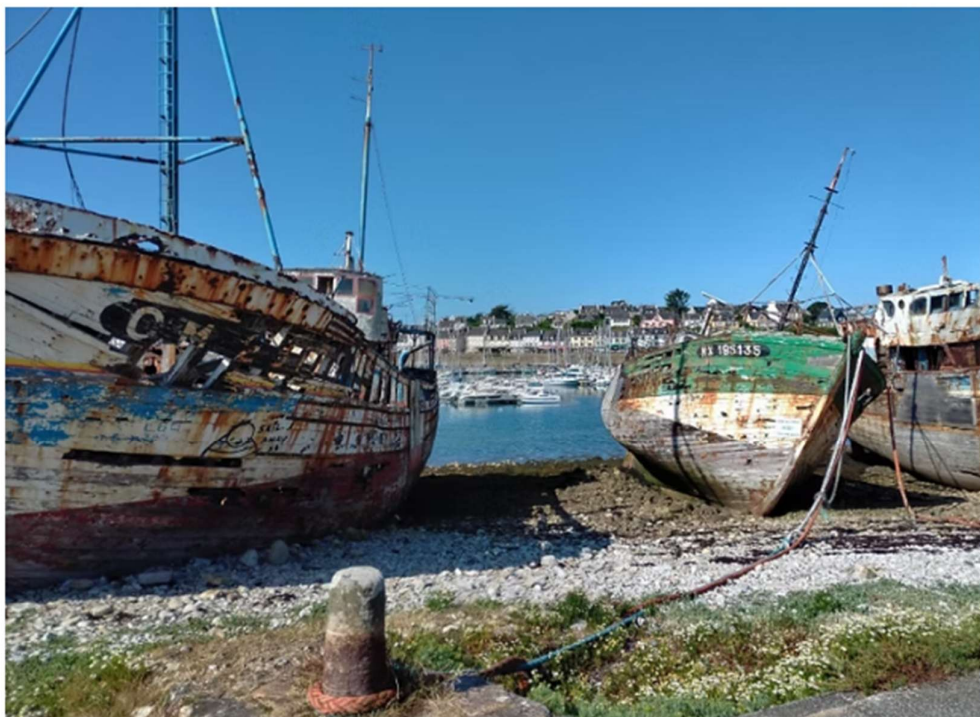
Ouessant

Giovedì 3 luglio lasciamo Ouessant mentre lo sguardo del suo più famoso faro, **Le Creac'h**, una torre alta 55 metri, a fasce bianche e nere, ci accompagna restando visibile sull'orizzonte per diverse miglia.

Navighiamo per la prima volta, dopo aver raggiunto quest'estrema propaggine di Francia nell'Atlantico, verso sud est, in direzione della rada di **Brest**, dove entriamo a vela, nel sole, dietro una scura e severa nave militare francese. Questa città, rasa al suolo dai bombardamenti Alleati durante il secondo conflitto mondiale, oggi appare adagiata lungo il mare e solo la presenza di queste navi grigie e aggressive ci riporta all'attualità di base militare tuttora attiva.



Ormeggiamo per la notte nel porto di **Camaret sur Mer**, un paesino oggi turistico, di fronte alla città di Brest. Un'antica chiesa in pietra, posta quasi a guardia del porto, ospita piccoli velieri colorati appese alle travi del tetto, ex voto dei marinai del passato.



Venerdì 4 luglio la navigazione volge al termine e ci riporta, come lo scorso anno, a vela, a **Douarnenez**, nel porto di Treboul, per condividere l'ultima cena con gli amici comaschi "agli ordini" di capitano Alessandro dell'altro Pogo, *Silver Wave*, che hanno navigato con noi in questa settimana.

Ed è già...nostalgia di Bretagna, che quest'anno s'è mostrata ancora più bella e accogliente regalandoci una splendida settimana di vela e di sole!



Giancarlo Tunesi

Equipaggi a confronto



Dopo una esperienza continuativa di skipperaggio "commerciale" estivo, ecco la sintesi della mia esperienza...

Legenda: CT = Clienti Terricoli; EC = Equipaggio di Caprerini

CT Quando arriviamo?

EC Ci sarà vento oggi?

CT Si va in porto stasera? C'è un po' di ondina e vorremmo scendere a terra.

EC Si sta in rada stasera? Va' che spettacolo di tramonto.

CT Ma perché la barca sta tutta inclinata? È normale?

EC Pesi sottovento! che dobbiamo farla sbandare un po' sennò non ci si muove!

CT Bella la barca, eh... ma alla fine è un po' come il campeggio: un po' scomodo, neh.

EC Urca, questa barca ha pure i wc elettrici! più comodi che a casa.

CT No, io la doccia fuori non la faccio: tutti che mi guardano.

EC Che libidine la doccetta sulla spiaggetta (della barca, ndr) nella baietta.

CT Ma perché ci mettiamo tutto sto tempo a parcheggiare?

EC Quanto fondo c'è? C'è sabbia? Occhio a quel bestione di megayacht che non gira come noi. La catena va in tensione? C'è il brandeggio? Dai una smotorata indietro va'. Prendi l'allineamento che dobbiamo dormire tranquilli. Tutto ok. Birretta?

CT Ma senti come è calato il vento! Meno male.

EC *Maledetto timoniere, hai poggiato di brutto! Rimettiti in rotta!*

~

CT Come... non posso usare il phon in baia anche se c'è l'inverter? ...e niente, quindi non posso fare il bagno.

EC *Spegni quella lucetta in cabina che non ti serve. Accendi la luce di fonda solo poco prima del tramonto, che van giù le batterie.*

~

CT Certo che con sto' sole il tendalino ti salva la pelle: indispensabile.

EC *Dai ragazzi, via tutto, bimini e cappottina, che si va a vela, e mi raccomando le regolazioni. Ah, mettetevi la crema solare che oggi picchia.*

~

CT (di bolina) Oddio che rafficono!! Tutto sotto controllo??

EC *Orza!*

~

CT (al lasco) Oddio che rafficono!! Perché si sta sollevando?

EC *Poggia!*

~

CT Piatti bicchieri e posate di plastica: siamo in vacanza.

EC *Io lavo tutto sulla spiaggia con l'acqua di mare. Tu sciacqui con acqua dolce. Ok! Chi asciuga? Io!*

~

CT (guardando il fuoribordo appeso a poppa) Ma non è un po' piccolo il motore di sta barca?

EC *Sequenza a colpo sicuro per fuoribordo: 1 aprire benza; 2 aprire sfiato tappo serbatoio; 3 aprire aria; 4 dare un po' di gas; 5 chiudere aria subito dopo accensione. Tutto chiaro?*

~

CT Ma non c'è il bidet?

EC *Ma non c'è il genn?*

~

CT Non si può spostare la vela di là che ci fa un po' d'ombra?

EC *Spostati di lì che non vedo i tell-tails.*

~

CT Ma l'acqua si muove sempre così tanto?

EC *Oggi praticamente un olio il mare, eh? mannaggia...*

~

CT Ma perché mi devo mettere il giubbino che c'è poco vento?

EC *Il mare non è mai stato amico dell'uomo. Tutt'al più è stato complice della sua irrequietezza (cit. Joseph Conrad).*



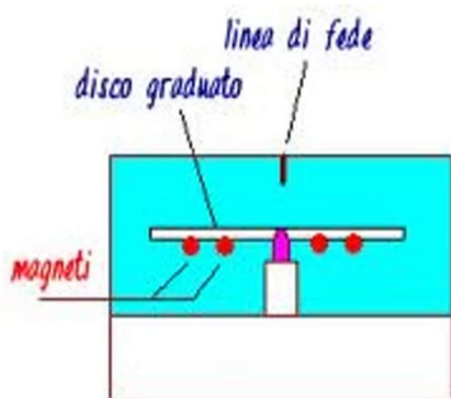
Enzo De Pasquale

La bussola quadrantale



L'altro giorno Giuseppe Arzeni, un grande di Caprera, mi ha inviato alcune fotografie da lui scattate sul *Cutty Sark*, un veliero degli anni settanta dell'ottocento, ora reso museo al National Maritime Museum di Londra, che è andato a visitare.

Tra le altre fotografie, c'era la bussola quadrantale di governo, con linea di fede a WSW. Una bellissima Lilley & Reynolds LTD, con calotta sferica, la cui *rosa dei venti* è ancora bianca e totalmente leggibile, e mantenuta in così buono stato perché annegata in chissà quale miscela che la rende così chiara e ben visibile.



Bisogna innanzitutto ricordare che la rosa dei venti non è solo quella della bussola, realizzata con più aghi magnetici (sempre in numero pari), per favorire la velocità di precessione, fissati sotto una rosa.

Ricordiamo inoltre che la rosa è sospesa in alcol e glicerina, che non ghiaccia e non stinge. Essa è alleggerita da un toro galleggiante, imperniata su puntina platinata per ridurre gli attriti. Vi sono delle alette per ridurre le oscillazioni. Il tutto è

chiuso in un contenitore ermetico amagnetico che si chiama mortaio.

CULTURA DEL MARE

La rosa dei venti è un sistema di orientamento che dobbiamo immaginare che stia sempre sotto i nostri piedi, **come un ombra immaginaria** di cui noi siamo al centro, e che ci indica in che direzione stiamo andando. In tal modo ci possiamo spostare verso Nord, verso Est, verso Sud, verso West o verso posizioni intermedie NE, NW ecc.



La rosa dei venti si chiama così, perché descrive la provenienza dei venti rispetto ai punti cardinali, N, E, S, W, ma anche dei punti intercardinali NE, SE, SW e NW, che prendono il nome dei punti cardinali contigui. In genere si usa indicare prima Nord e Sud e poi Est e Ovest (W).

Queste quattro rette intercardinali sono le bisettrici del primo quadrante, secondo quadrante, terzo quadrante e quarto quadrante e dividono ogni quadrante in due parti, ciascuno di 45°.

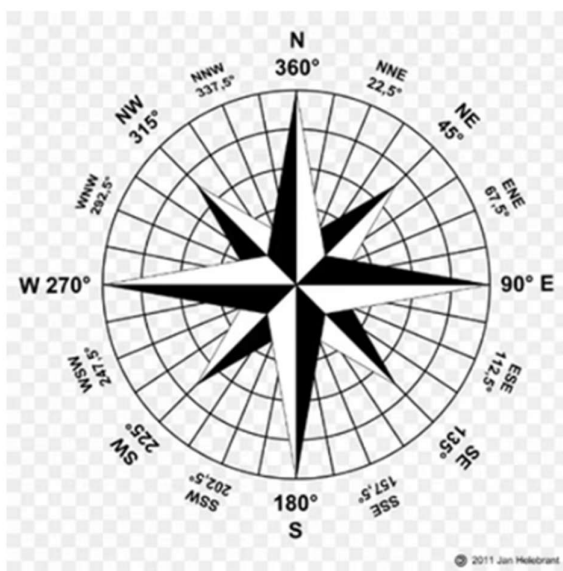


Atene, la Torre dei Venti (50 a.C.) è decorata con un famoso fregio che raffigura le otto divinità dei Venti

È consuetudine attribuire ad ogni direzione dei venti così individuate (quattro cardinali e quattro intercardinali) il nome del vento che realmente spira da quella direzione.

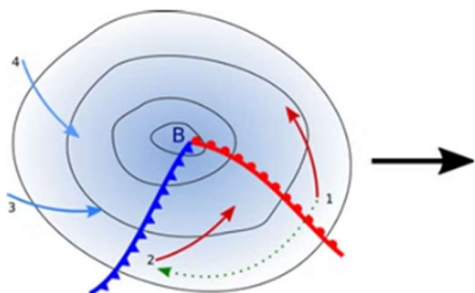


I semiquadranti di 45° compresi dalle rette dei venti cardinali ed intercardinali, possono essere a loro volta divisi ulteriormente da una bisettrice in due settori da 22,5° ciascuno. Questa bisettrice dà il nome ai mezzi venti.



- NNE - grecale a tramontana
- ENE - greco levante
- ESE - scirocco a levante
- SSE - scirocco a mezzogiorno
- SSW - libeccio a mezzogiorno
- WSW - libeccio a ponente
- WNW - ponente a maestro
- NNW - maestro a tramontana

Proverbi marinareschi sorrentini relativi ai venti:



“Scirocco a levante, nun ven maje vacante”: immaginate una depressione o un sistema frontale, quale è il vento che lo precede?
Tutto il resto è pioggia e non solo.



“Lebbeccio, maje facette bbene e si ‘o facette bene, nun fuie lebbeccio verace”

Dalle mie parti il libeccio è un vento decisamente sfavorevole e produce forte agitazione del mare. Pertanto solo se è un *libbecciuolo*, cioè un libeccio non verace, esso non risulta molto dannoso.



“ ‘o maistrale è a scopa d’o cielo”.

Il vento di maestrale da Nord-Ovest, di solito non porta pioggia, anzi rimuove dal cielo le nubi eventualmente presenti, proprio come fa la scopa nello spazzare i pavimenti.

“Si è rifatta la calma nell’aria, tra gli scogli parlotta la maretta...” Eugenio Montale



“ ‘o punent a maist, è ‘o viento più nzist”

Il ponente a maestro è il vento che più insiste e certamente non porta doni.



“Greco levante e chiov”.

Il greco levante era temuto dai naviganti, specialmente quelli dei velieri, per il notevole abbassamento delle temperature che rendeva difficile il lavoro all’aperto dei marinai, anche per la pioggia mista a nevischio.

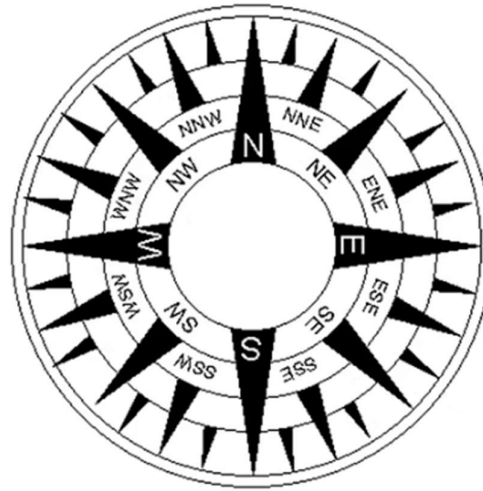
Tornando ai settori *mezzi venti* di 22,5° ciascuno, essi possono essere ancora divisi da una bisettrice in due sotto settori da 11,25° ciascuno ed ogni uno di questi sotto settori prende il nome di **quarta**, che è appunto la quarta parte di 45°.

Per capirne di più dobbiamo pensare che:

in un arco di 90° ci sono 8 quarte,
in un arco di 45° ci sono 4 quarte,
in un arco di 22,5° ci sono 2 quarte.

Anche una quarta può essere divisa da una bisettrice in due **mezze quarte** da 5,6° ciascuna.

Il vento ad esse corrispondente, continuerà ad essere un mezzo vento; NNE (greco a tramontana), ENE (greco a levante), ESE (scirocco a levante), SSE (scirocco a mezzogiorno), SSW (libeccio a mezzogiorno), WSW (libeccio a ponente), WNW (ponente a maestro), NNW (ponente a tramontana).



Ora anche una mezza quarta può essere divisa da una bisettrice in due mezze quarte o in quattro quarti di quarta, ciascuna di 2,8°.

È importante avere la consapevolezza dell'ampiezza delle quarte e delle quartine perché queste sono indicate sulla rosa dei venti delle bussole quadrantali. Questo perché, a quei tempi, spesso il timoniere non aveva molta dimestichezza con numeri e gradi.

Guardando ora la fotografia della bussola, salta subito agli occhi che tra S e SW ci sono quattro quarte e che in ciascuna quarta ci sono quattro quartine, ma anche tra SW e W e pure tra S e SE e SE ed E e così via.

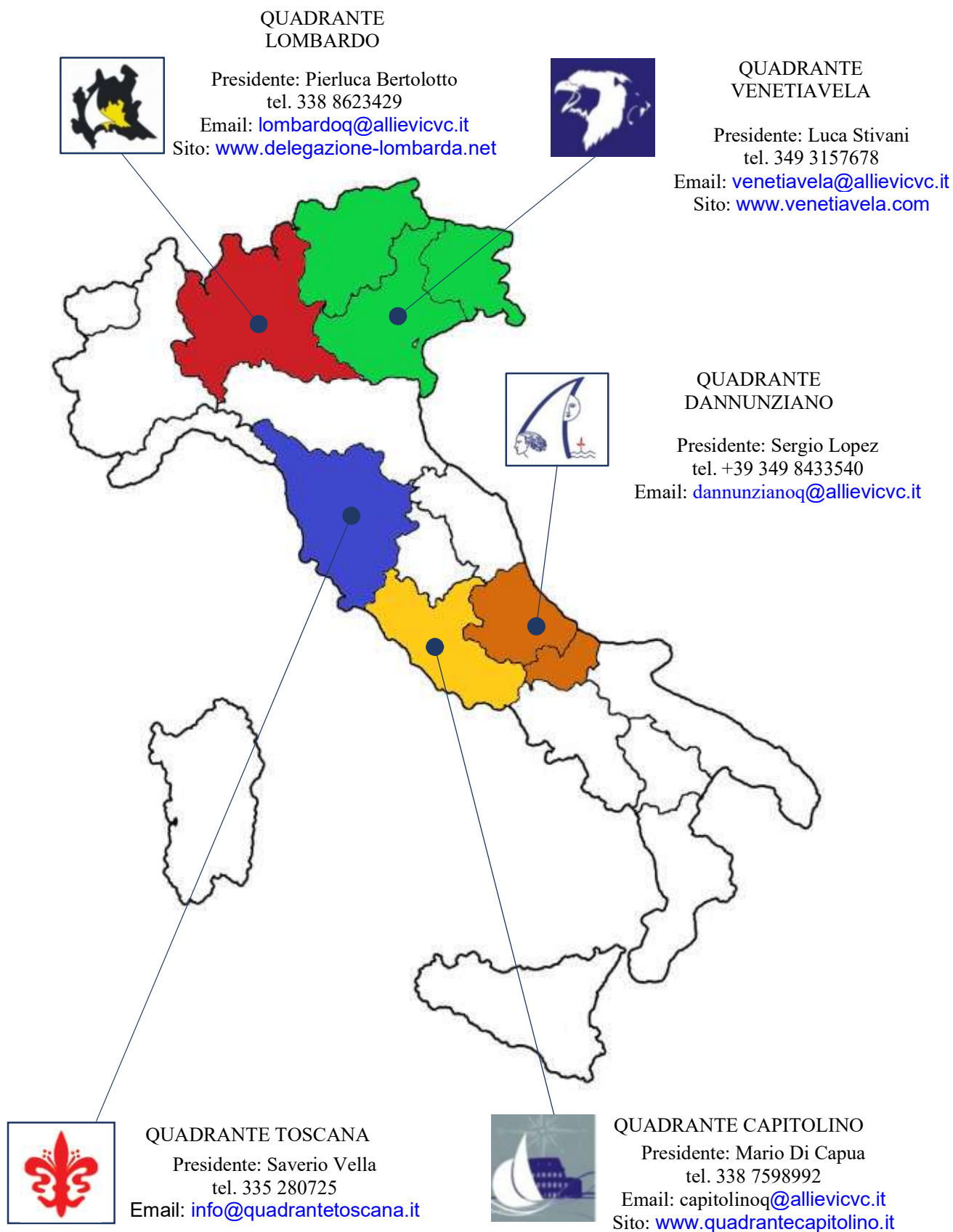
A me sembra che in fotografia la linea di fede, che è la materializzazione della prora, stia ad **W, 2 quarte a SW**. Per dare l'indicazione della rotta, infatti, si parte dal punto cardinale più vicino e si dice quante quarte e quartine verso il punto intercardinale cade la direzione della rotta.

Per esempio, un ordine potrebbe essere **accostiamo per N, una quarta ed una quartina a NE**. Poiché però al Nord corrisponde la tramontana e a NE corrisponde il greco, è d'uso nel linguaggio marinairesco dire: **tramontana, una quarta ed una quartina a greco**.

Altro esempio: **accostiamo per W, 1 quarta ed due quartine a NW**, oppure **ponente, una quarta e due quartine a maestro**.

Spesso anch'io a bordo, quando bisogna scansare un petagno da pesca, dico "**accosta una quarta a dritta o a sinistra**", intendendo per questo una decina di gradi.

I QUADRANTI



Associazione Istruttori Volontari e Allievi Centro Velico Caprera

AIIVACVC

