

dentro e fuori da

**PORTO  
ALMA**



Notiziario della Associazione Istruttori Volontari ed Allievi Centro Velico Caprera

Anno XLVI n. 4 - dicembre 2022

## Il 48° Raduno AIVA CVC

**Porquerolles**  
L'isola dei divieti

**Il coltello da marinaio**  
Le tradizioni della Marina  
e dei moderni velisti

**Skipper per caso**

**Il nome della barca**



*In allegato:*

*Escape  
Anatomia di  
una tragedia*

*Essenza di un'isola, profumo del mare*



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

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

[Scopri i dettagli nel nostro Shop on-line](#)



**4 ADDIO 2022,  
BENVENUTO 2023**

**5 IL 48° RADUNO NAZIONALE**

**8 PORQUEROLLES**  
L'isola dei divieti  
*Luisa Fezzardini*

**12 IL COLTELLO DA MARINAIO**  
Le tradizioni della Marina  
e dei moderni velisti  
*Antonello Gamaleri*

**17 SKIPPER PER CASO**

**21 IL NOME DELLA BARCA**

**25 CONTATTA I QUADRANTI**



In allegato a questo numero:

[Escape, anatomia di una tragedia](#)



*In copertina: 48° Raduno, Filippo Toro sulla sua Marydan che con le altre barche del Raduno sfila di fronte al Castello di Miramare, Trieste.*

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



## Dentro e fuori da Porto Palma

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

Via Pantano, 8 - 20122 Milano  
Segreteria tel. 02 804909  
lunedì - venerdì, ore 14:00 - 18:00  
email: [notiziario@allieivcvc.it](mailto:notiziario@allieivcvc.it)  
sito: <https://www.porto-palma.com/>

Codice fiscale: 80151510155  
Partita IVA: 06871030158

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

C/C Postale n° 53248209

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

Direttore Responsabile  
*Luisa Fezzardini*

Hanno collaborato a questo numero  
Antonello Gamaleri  
Saverio Vella  
Thomas Trabacchi

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

Scrivete a [notiziario@allieivcvc.it](mailto:notiziario@allieivcvc.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%



# Addio 2022, benvenuto 2023



*nella foto: l'alberino di Natale allestito da alcuni diportisti al porto di Porquerolles*

Come sempre alla fine di un anno ci si guarda indietro e si tirano le somme dei mesi che fra poco archiveremo per sempre. Per la nostra Associazione è stato un anno positivo, di piena ripresa dopo il periodo di restrizioni dovute al Covid.

**La comunità di Soci sta crescendo**, specie - e questo è buon segno - di **nuovi arrivi** provenienti dal Centro Velico Caprera che desiderano sperimentare il diporto nautico dopo i corsi.

Le navigazioni 2022 sono state tante: in primavera la partecipazione alla [Regata Accademia Navale 630](#), che replicheremo il prossimo anno; la bellissima [esperienza di altura Procida-Malta-Procida](#); le [isole Ionie](#); il fascino esotico delle [isole Grenadine](#).

Non da meno l'estate, che ha regalato emozioni uniche: [la navigazione in Irlanda](#), che ha toccato mete iconiche come la Fastnet Rock e il Royal Cork Yacht Club, il più antico del mondo; [l'incredibile viaggio in Islanda](#), un'altra delle tappe del grande Nord di AIVA, che ha fatto incontrare l'equipaggio con l'attore Ben Stiller; [la Bretagna](#), patria delle maree, già toccata nel 2021; [la](#)

[Corsica](#), una navigazione estiva che pur con alcuni inconvenienti ha regalato il ricordo di luoghi bellissimi e - per alcuni - anche l'esperienza del ["derecho"](#) che si è abbattuto sul Mediterraneo il 18 agosto (ma anche questo fa parte del bagaglio di un velista).

Infine il tradizionale [Raduno annuale](#), di cui trovate il resoconto in questo numero del Notiziario, insieme al reportage della bellissima [navigazione invernale a Porquerolles](#) e ad altri interessanti articoli.

**Il 2023 non sarà da meno**, le navigazioni per il prossimo anno sono già in lavorazione e ve ne daremo conto a breve. Vi aspettano anche gli stage tecnici che AIVA propone per formare adeguatamente i Soci che desiderano condurre una barca a vela in autonomia e sicurezza.

Non ci resta che darci appuntamento per un nuovo anno tutto da vivere insieme, su mari e sotto cieli diversi ma sempre accomunati dalla stessa passione. Auguriamo a tutti serene festività con i propri cari e amici e (sempre) buon vento!



# Il 48° Raduno nazionale

Per leggere l'articolo corredato da video e più immagini questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online: [Il 48° Raduno nazionale \(porto-palma.com\)](http://porto-palma.com)



Il nostro 48mo Raduno nazionale si è tenuto a Monfalcone, ospiti della locale sezione della Lega Navale Italiana.

## Sabato

Quasi tutte le imbarcazioni sono state noleggiate a Izola in Slovenia, il che ha dato agli equipaggi la possibilità di ammirare quel bellissimo tratto di costa, ricco di spiagge sabbiose e di un entroterra carsico di grande suggestione.

Naturalmente gli equipaggi non si sono fatti sfuggire l'occasione di passare la prima serata a Trieste: il giustamente famoso lungomare della città, un tempo por-

to principale dell'Impero Asburgico, è fiancheggiato da maestosi palazzi neoclassici.

## Domenica

Il vero incanto di Trieste però si trova nel panorama, nel porto, ricco di eleganti imbarcazioni e di prestigiosi club velici come l'Adriaco o il Triestina della Vela.

Poter ormeggiare in un porto così storico e svegliarsi di fianco alla magnifica piazza Unità d'Italia è stato un inizio evento degno di essere ricordato.

Il trasferimento di domenica da Trieste a Monfalcone ha dato ai partecipanti l'occasione di ancorare e passare diverse ore davanti al bellissimo Castello di Miramare, che il giorno dopo sarebbe stato il campo di regata della tradizionale veleggiata che da sempre si accompagna al





nostro Raduno.

È proprio domenica che gli equipaggi hanno cominciato a preoccuparsi per la scarsità (per non dire mancanza) di vento: il che può far piacere fino a che ci si dedica a fare bagni e tuffi, approfittando di un clima da inizio settembre più che novembre... ma che non è certo quello che ci si augura in un raduno di vela!

Il pomeriggio tutte le imbarcazioni si sono ritrovate a Monfalcone, dove l'ottima e cordiale ospitalità della locale LNI ci ha fatto subito sentire a casa. Il Marina è bello, ampio, ben organizzato e il clima ancora estivo ha favorito la convivialità.

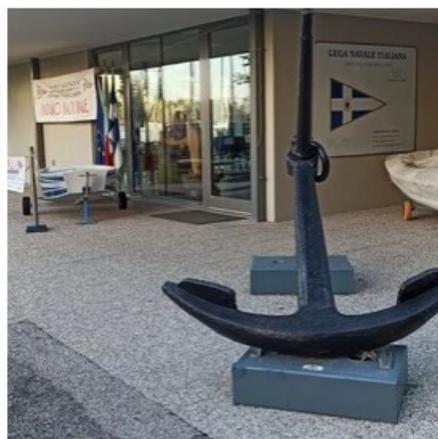
La domenica sera vi è stata una interessante sessione sull'evento meteo che lo scorso 18 agosto ha funestato la Corsica e molte altre aree limitrofe (tra cui la Toscana è stata tra le più colpite). Oltre ad una dissertazione tecnica di Saverio Vella sull'eccezionale fenomeno, i presenti hanno potuto ascoltare dal vivo l'esperienza dei tre capibarca che erano sul posto per la navigazione estiva AIVA: Filippo Toro, Giancarlo Tunesi, Gianluca Marcon. Per chi lo desidera, le slides della presentazione sono disponibili QUI e le riflessioni dei capibarca, nonché altre testimonianze, sono nell'articolo dello scorso Notiziario: [18 agosto 2022 \(porto-palma.com\)](https://www.porto-palma.com)

L'ottima apericena, arricchita da specialità locali, ha concluso la giornata.

## Lunedì

Finalmente arriva il lunedì della veleggiata e con esso arrivano gli addetti ai gommoni per la posa delle boe per la regata, la fotografa Valentina, i pacchi con le coppe per la premiazione. Insomma, arriva tutto tranne il vento! Nel briefing del mattino si fanno piani per un percorso ridotto e si salpa sperando che Eolo ci faccia visita.

Purtroppo la calma di vento si prolunga al punto che dopo più di un rinvio la veleggiata viene annullata. Gli equipaggi non si sono scoraggiati e ne hanno approfittato per godersi la giornata estiva in compagnia, diciamo così, estesa! Le barche si sono infatti impacchettate e le ore sono trascorse in allegria.



Non potendo fare la tradizionale linea di fila per chiudere la veleggiata, le imbarcazioni hanno sfilato a motore davanti al Castello di Miramare, e anche così era un bel vedere! Tanto che siamo finiti nei video e nelle foto di decine di turisti che erano in visita al Castello.



Per finire la giornata sono stati organizzati a terra giochi come il lancio della cima e la gara di nodi, che hanno coinvolto i partecipanti più di quello che tutti si aspettavano. La tradizionale cena sociale ha concluso in bellezza la giornata e il Raduno.

### **Martedì, il vento!**

Gli dei sono spesso dispettosi e il tanto sospirato vento si fa vivo il giorno del rientro... Ma almeno il ritorno a Izola lo si fa a vela e ci rimane il ricordo di bellissime giornate trascorse insieme in buonumore e cordialità. Alla prossima!





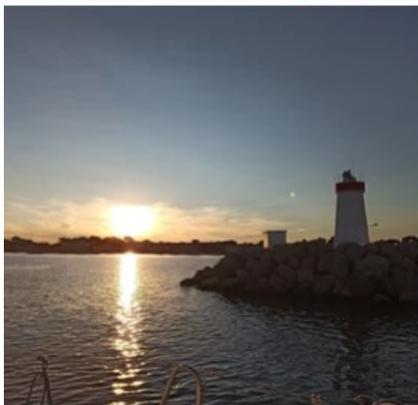
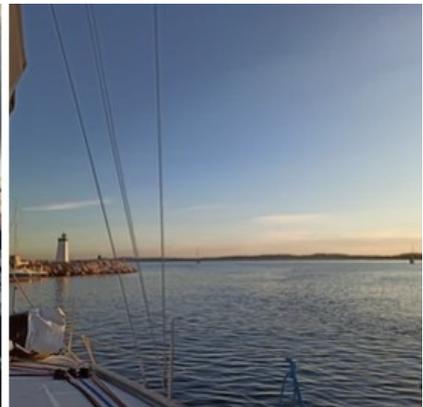
Luisa Fezzardini

## Porquerolles, l'isola dei divieti

Per leggere l'articolo corredato da video e più immagini questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online: [Porquerolles, l'isola dei divieti \(porto-palma.com\)](http://porto-palma.com)

I divieti ci sono, ma non potrebbero essere più graditi. L'arcipelago delle Hyères, che si stende di fronte alla Provenza, offre ai visitatori la sua bellissima natura, il suo mare, la sua schietta accoglienza, ma pone dei limiti: non

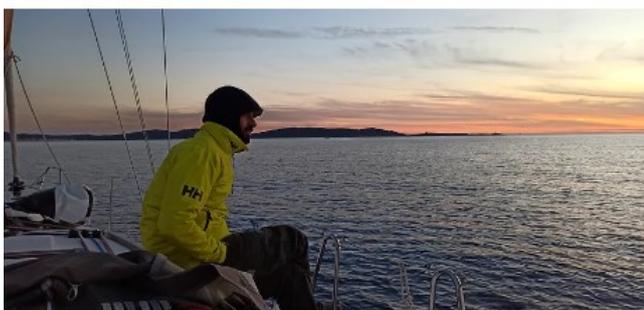
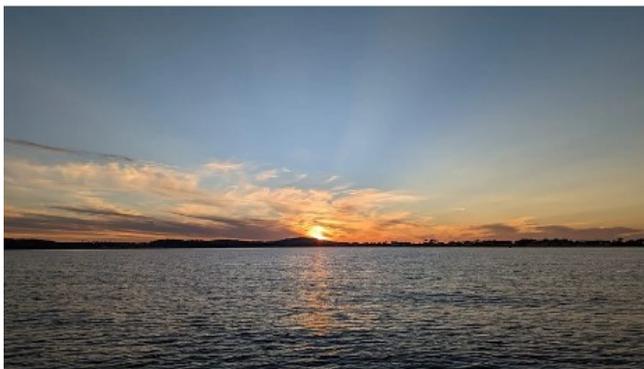
si circola se non a piedi o in bici, si incoraggia il silenzio (o comunque un comportamento discreto) e i negozi non offrono nemmeno i sacchetti compostabili ma le borse telate, riutilizzabili più volte.



Allettati dalla sua fama e dal fatto che nel tempo l'isola principale, Porquerolles, è stata eletta patria di adozione da diversi letterati (primo fra tutti Georges Simenon, il "papà" del commissario Maigret), ci siamo imbarcati per questi cinque giorni in un arcipelago molto vicino alla frontiera italo-francese.

Con 20° e un magnifico sole partiamo mercoledì 7 dicembre alla volta di Hyères, dove ci aspettano le due barche che saranno la nostra casa per i prossimi giorni: Summertime e Innocent. L'intenzione è di trasferirsi il pomeriggio stesso a **Porquerolles** finché c'è luce. L'idea è buona, ma viene ostacolata dagli addetti alla cambusa, tre per barca, che si attardano al supermercato al punto che cominciano ad essere bombardati da telefonate dei capibarca ("allooooooraaaaa!!!! dove siete, che si fa tardi????"). Beh, si fa presto a mettere premura, ma come si fa a scegliere il salume giusto per la carbonara quando negli scaffali non c'è il guanciale? o decidere se si debba o no comprare anche la Nutella? Non sono questioni di poco conto.

Comunque al rientro in porto la cambusa viene scaraventata sottocoperta e si salpa immediatamente per l'isola più estesa delle Hyères.



All'arrivo in porto nessun segno di vita da parte della Capitaneria: scopriremo più tardi che in bassa stagione chiude i battenti alle 17.

Ormeggiamo affiancati, ma subito si presenta un problema: la Innocent ha agganciato una trappa (un inconveniente che per chi ha navigato sui First 27 a Caprera ha il sapore della quotidianità...). Vista l'ora, si rimanda la soluzione al giorno dopo.

Durante la notte piove copiosamente. Il mattino successivo il clima si è rannuvolato, pioviggina a tratti. Il problema della trappa si rivela di difficile soluzione: non ci sono sub disponibili in giornata, forse il mattino successivo, e in Capitaneria non hanno altre soluzioni da offrire.

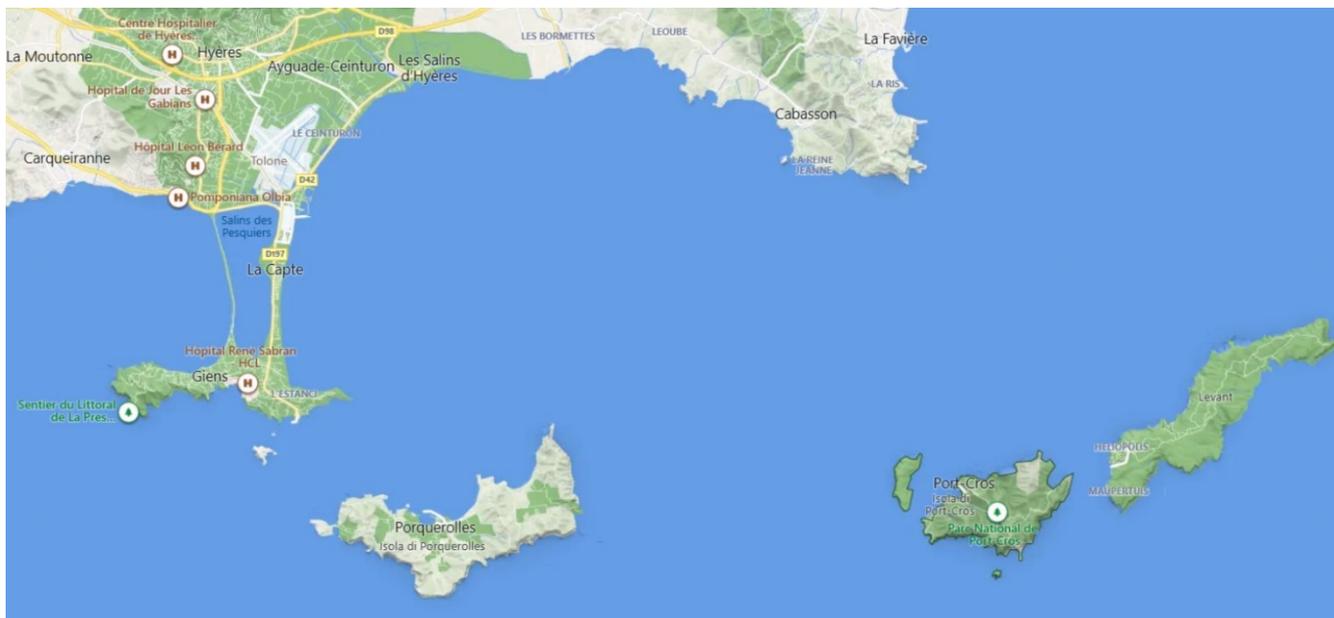
Si decide quindi di cercare di porre rimedio in autonomia. Federico viene designato per immergersi e cercare di disimpegnare la trappa. Non abbiamo nemmeno una muta, l'unica che si riesce a recuperare in porto è per bambini. Si rimedia come si può: Federico viene sigillato il meglio possibile con l'ausilio di nastro isolante e si immerge (eroico davvero...). L'immane umarell (il gabbiano) osserva incuriosito la scena.



Purtroppo non c'è nulla da fare, occorre l'intervento del sub, che verrà da noi l'indomani mattina (almeno così ci è stato promesso). Una volta riemerso, Federico dichiara che l'acqua non era poi così fredda (ma forse era già preda dell'ottundimento dei sensi che prelude all'ipotermia...).

A quel punto gli equipaggi si dividono: Summertime esce per qualche bordo, anche se il vento non è molto. L'offerta di imbarcare qualche componente dell'infortunata Innocent viene rifiutata sdegnosamente (o tutti o nessuno!) e l'equipaggio opta per un giro a piedi dell'isola. Concluse le rispettive attività, i due equipaggi si ritrovano nella piazza principale per una partita di **pétanque**.





Il mattino dopo di buon'ora arriva il sub che in men che non si dica risolve il problema della trappa. A quel punto tutti sentono la necessità di recuperare il più possibile le ore passate a terra e si salpa, destinazione Port-Cros. Il vento si è alzato e ci accompagna in un bellissimo giro sino alla parte più a est dell'isola, che quasi si tocca con l'Île du Levant. Su quest'ultima nel 1931 due medici hanno fondato Heliopolis, il primo villaggio in Europa dedicato alla pratica del naturismo, vocazione che è sopravvissuta sino ad oggi.

Ancoriamo per un pranzo al sacco e ci godiamo in pace la bellissima giornata.

Nel pomeriggio lasciamo la baia e ci dirigiamo al porticciolo di Port-Cros. L'arrivo è assolutamente memorabile: il luogo è deserto, la spiaggia e le case sono illuminate dalla luce del sole che calando copre tutto di un color miele. Ormeggiamo all'inglese in testa al pontile, unici ospiti insieme ad una barca a motore occupata da una coppia di coniugi.



Il silenzio, lo sciabordio delle onde e le strida dei gabbiani sono l'unica compagnia. Port-Cros ha una superficie di sette chilometri quadrati e conta sei (sei!) residenti. Noi, con due barche, siamo in quattordici...



Il mattino successivo lasciamo questo piccolo paradiso con un po' di nostalgia, subito stemperata dalla prospettiva adrenalinica di una giornata di vento!

Diamo l'addio a Port-Cros.e iniziamo quelle che saranno sei-sette ore di navigazione ininterrotta, che ci porteranno a fare il perimetro dell'Île du Levant per poi tornare verso Porquerolles.



Il vento, rafficato, soffia a 30-32 nodi fino a punte di 35, regalandoci una magnifica giornata.

Il sabato si chiude in bellezza. Il mattino dopo Daniele (anzi, uno dei tre Danieli che abbiamo tra le due barche!) e Giovanni ci lasciano al mattino (sigh!).

Il resto degli equipaggi salpa per un'ultima veleggiata prima del rientro. Il vento non è più teso come il giorno precedente ma ci consente comunque una bella navigazione, che si fa particolarmente interessante nel canale tra la terraferma e Porquerolles: è lì infatti che ci aspettano delle imponenti onde, tonde come collinette, che ci fanno sentire sull'ottovolante!

Rientriamo a Hyères, contenti ma con un pizzico di nostalgia... e pensando già alla prossima navigazione!

## I PROTAGONISTI

Insieme alle foto di gruppo è doverosa una foto a parte dei nostri capibarca Giancarlo e Massimo, che ci hanno fatto divertire e ci hanno regalato tanta adrenalina, ma sempre in sicurezza.



L'equipaggio della Summertime all'arrivo: da sinistra a destra Carlo, Giancarlo, Luisa, Daniele; nella fila in basso Enzo e Luigi. Manca l'altro Daniele che ci ha lasciati al mattino! ma...



...gli dedichiamo una bella foto tutta per lui!



L'equipaggio della Innocent: da sinistra a destra Roberto, Donatella, Giovanni, Eleonora, Davide, Massimo, Federico.





Antonello Gamaleri



# Il coltello da marinaio

Per leggere l'articolo corredato da più immagini questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online:  
[Il coltello da marinaio \(porto-palma.com\)](http://portopalma.com)



Il primo incontro con il coltello da marinaio avvenne sul Vespucci, nel giugno 1965 nella crociera alle Baleari dopo il primo anno al Morosini, dal 15 giugno al primo luglio. Il comandante quell'anno era **Agostino Straulino**.

(nelle immagini: gli allievi del Morosini schierati e in banchina a Livorno in attesa di imbarcare sul Vespucci, giugno 1965).





Noi avevamo tra i 16 e i 17 anni e non ci mandavano “a riva” ovviamente, ma le manovre in coperta sì, quelle le facevamo. A riva ci andarono poi, nella campagna di istruzione del '68 in Atlantico e Nord Europa, di giorno e di notte e con tempo cattivo, quelli di noi - come lo scrivente - che entrarono in Accademia Navale. *(nell'immagine sopra: il comandante Straulino sul cassero a dritta, Vespucci giugno 1965)*

Nel '65 dal Golfo di Oristano alle Baleari prendemmo una forte burrasca di maestrale e metà dell'equipaggio era “a pagliòlo” come si dice in gergo. *(n.d.r: il pagliòlo è la pavimentazione che ricopre il fondo interno di una imbarcazione; il termine deriva dalla paglia che un tempo si spargeva appunto sul fondo; il significato figurato è piuttosto intuitivo!)*

A bordo era presente in quegli anni un mondo di persone e di vecchia cultura della marina velica, adattata alla nave scuola: **nocchieri, marinai, vecchi sottufficiali che avevano dedicato una vita al Vespucci**, alle cime di canapa, alle manovre, alle vele tutte ancora molto tradizionali. I sottocapi e i secondi capi nocchieri avevano tutti il fischietto da nostromo per le manovre. *(nelle immagini, dall'alto in basso: tradizionale fischietto da nostromo proveniente dalla R.N. Scuola C. Colombo e appartenuto al comandante Attilio Gamaleri, padre dell'autore; moderno fischietto da nostromo, dalla collezione dell'autore)*



**Quasi tutti i nocchieri portavano con se un coltello speciale.** Il coltello aveva una lama pieghevole che si allargava alla estremità e una “caviglia” pure incernierata all'altra estremità della impugnatura. Il manico era di legno con un anello e un “cordino” bianco e lo portavano al collo. Non lo avevo mai visto, ma **era una antichissima tradizione delle navi a vela, dei marinai e della Marina.** Appena tornato a casa lo cercai e me ne comprai subito uno in un negozietto di Sottoripa a Genova dove si trovavano a quei tempi, e in parte ancora oggi, i tradizionali oggetti della marineria. *(nell'immagine: coltello da marinaio con manico di legno del 1965, dalla collezione dell'autore)*



Il ricordo del coltello da marinaio si riconosce ancora in piccolissimi dettagli, conservati nella tradizione delle divise della Marina, anche per chi non è più marinaio di navi a vela, ma di modernissime navi grigie.



La divisa tradizionale del marinaio italiano, ad esempio, ha infatti un “cordino” bianco che passa dietro il “solino” e rientra nella apertura a V del camisasacco sino

a una tasca interna dove, in antico, era riposto il coltello da marinaio della marina velica *(nell'immagine: marinaio in divisa ordinaria invernale 2022, dal sito della Marina Militare)*

**Ma esiste anche un altro poco noto dettaglio** in cui è presente il “cordino bianco” del coltello: si tratta della divisa “in armi” degli allievi della Accademia Navale. La divisa con ghette e buffetterie bianche e guanti bianchi usata per le sfilate. Essa prevede il famoso cordino bianco che passa dietro il bavero della giacca blu da allievo, si sistema con la mandorletta scorrevole sul davanti e passa in mezzo alla fila dei bottoni dorati per infilarsi sotto la giacca.

Il cordino bianco con la mandorletta per il coltello da marinaio è il simbolo dell'allievo ufficiale che “impara dal basso” a fare il marinaio. Un tempo davvero l'arte marinaresca era la prima cosa e ora simbolo metaforico di chi impara in generale.

(nelle immagini: Allievi dell'Accademia Navale sul Vespucci in divisa da casa con cordino bianco, corso Antares Campagna Istruzione 1968; Allievi schierati in armi con il cordino bianco in piazzale in Accademia Navale, corso Antares 4 dicembre 1967; cordino bianco da allievo dell'autore, consunto dopo anni di barca)



(un coltello Barlow, immagine disponibile liberamente in rete)



I coltelli da marinaio erano prodotti da molte diverse ditte artigianali e delle forme e fogge le più diverse, **spesso pure reinterpretati dalla nautica francese di quegli anni, più sportiva e di massa.** (nelle immagini, dall'alto: coltello anni '70 con manico di fibra nera, solo lama e caviglia, molto usato; coltelli anni '80 di acciaio inox; smanigliatore in alluminio anni '70; tutti dalla collezione dell'autore)



E non bisogna dimenticare che la vecchia usanza di avere con sé il coltello era legata alla vita di bordo e, **come tutto in mare, ogni cosa è ridotta all'essenziale e nulla è inutile.** La tradizione ne conserva solo il ricordo nelle divise con la presenza del cordino bianco. Il coltello serve davvero su una nave a vela e su una barca a vela. Difatti ha avuto uno sviluppo multiforme nella nautica sportiva delle barche degli anni '60 e '80.

**Famosissimi i coltelli "Barlow",** che erano i migliori e più costosi e non tutti riuscivano a procurarseli. Tipica del Barlow knife era la caviglia a sezione quadrata.

Oggi infine dal semplice coltello si è passati a raffinati set da intervento sulle attrezzature con pinze e arnesi vari inseriti in appositi foderi di cuoio da portare alla cintola. E poi ci sono quelle pinze Leatherman che hanno diversi aggaggi utili. (nelle immagini: coltello con fodero di cuoio, smanigliatore e caviglia separati, immagine da web; coltello anni '90; pinze attrezzi con coltello e custodia e Leatherman e pinze coltello dalla collezione dell'autore)



Il semplice vecchio coltello per tagliare cime e la caviglia per impiombare o aprire un nodo troppo assuccato, lo smanigliatore per i grilli (o maniglioncini) sono dunque oramai superati da modernità le più diverse, forse più adatte a nuove attrezzature o solo percepite così dai nuovi velisti che non hanno più dimestichezza con il semplice vecchio attrezzo tutto fare.

Il revival del coltello da marinaio è andato di pari passo con lo sviluppo della nautica dagli anni 70 in avanti. **Va ricordata una simpatica curiosità introdotta al Centro Velico Caprera** che, come noto, ha avuto tra i suoi fondatori e organizzatori la Lega Navale, sezione di Milano, insieme con il Touring Club sotto l'alto patronato del Capo di Stato Maggiore della Marina che aveva concesso parte della zona militare di Caprera per la Scuola. Tra i fondatori quindi anche vecchi ufficiali di Marina e vecchi velisti formati in anni di una nautica da crociera con tradizionali belle barche di legno e vele di cotone.

Le norme di vita anno 1970 del CVC alla base di Punta Cannone e Cala Fico (primo corso derive Vaurien) e a

Porto Palma (secondo corso sui Mousquetaires in compensato marino) stabilivano che **i frequentatori dei corsi di vela dovessero avere sempre con sé il coltello da marinaio.**

**Avere sempre con sé questo coltello senza punta era essenziale per la sicurezza in barca e utile per cavarsi di impaccio:** aprire un nodo bagnato con la caviglia, smanigliare un perno che non si svita, tagliare una cima, una manovra in emergenza magari in una scuffia. Tutto un mondo di operazioni da fare da soli in barca in situazioni di necessità e di fretta senza raffinate attrezzature nelle vicinanze.

**Perché gli allievi dei corsi imparassero ad avere sempre il coltello furono tolti i coltelli da tavola a mensa** in modo che tutti, in modo sportivo e spartano, come era l'atmosfera allegra e il gusto di quei corsi, dovessero portarsi dietro sempre il proprio coltello. Per tagliare la carne, il pane e così via. Un trucco da tutti poi amato e che divenne un vero e proprio "cult" dell'ambiente, della "vacanza sportiva alla francese" di Porto Palma, Punta Cannone e Cala Fico.

**Era quella una vacanza sportiva e un pochino anche avventurosa. Le barche abbastanza semplici secondo la scuola francese, ma con grande cura per la sicurezza e la manutenzione. Una atmosfera molto barcaiola senza regolamenti di regata ma con l'innesto di vecchie tradizioni veliche e marine italiane.**

Gli anni di barca, l'usura e il ricambio hanno accumulato per lo scrivente una piccola collezione di coltelli da marinaio, Tutti consunti e molto usati essi raccontano di crociere estive e invernali con coltello attaccato alla cintola in mare con tempo cattivo, per il mantra ormai parte di me, che potesse in caso di emergenza servirmi a risolvere una manovra o a salvare una vita. **Ognuno di essi è legato a ricordi e ad anni diversi:** peripli della Corsica e della Sardegna, barche diverse, regate invernali e persino derive e 470 in Versilia. Ancora pochi anni fa d'estate si poteva tenere la barca sulla spiaggia e vararla con il carrello per farci un giro e poi atterrare e tirarla in secco.

Essi raccontano dunque di una nautica e di attrezzature rustiche. Oggi con tutta la modernità occorre avere davvero una scatola di attrezzi pronta e pinze e magari non riuscire a risolvere e riparare perché sono diversi i materiali e le soluzioni per le attrezzature a bordo, raffinate e moderne ma in fondo più complicate di quelle in uso in passato.

**Questo mantra del coltello da marinaio sempre con sé pronto per la necessità l'ho personalmente conservato come "metafora" della vita,** come pure quella delle "cime in chiaro" prima e dopo la manovra. E così da buon marinaio nelle mie vacanze in montagna nelle lunghe e amate escursioni e nelle ferrate e nelle soste con il pranzo al sacco in quota portavo sempre "il coltello da marinaio" con cui facevo tutto e mai un banale

coltellino svizzero. Era anche un modo personale per

affermare la scherzosa superiorità dei marinai sui terricoli.

*Le bellissime foto che seguono sono di circa metà anni '70 quando l'ammiraglio Alberto Scaroni era Segretario Generale CVC: Mousquetaire (6,5 m compensato marino) sotto raffica del ponente, in arrivo alla base di Porto Palma; Mousquetaires con 3 mani di terzaroli e fiocco 1 con il ponente nell'Arcipelago.*



### L'autore

Antonello Gamaleri è ingegnere navale e meccanico, già dirigente di aziende internazionali; è stato direttore tecnico a Trieste in Fincantieri e a Genova alla divisione Navi Militari.

Allievo al Morosini 1964-67 (corso Barracuda) e Accademia Navale (corso Antares 1967-71). Lasciata la Marina nel '69 da studente entra al CVC corso istruttori Pasqua 1970. Istruttore 1° corso '70, CB Mousquetaires 1971, 1972, 1974. Capo Turno Crociera Arpege 1976 e 1977.

Socio YCI, ha avuto sette barche tra cui due passatore di legno di Sartini (costr. 8/1972 e costr. 105/1976).

Ha curato il libro "Pagine di Guerra e Prigionia" sul padre Attilio, contrammiraglio e combattente della seconda guerra mondiale.

Autore del libro "Design and Production Management" per l'Industria Navale (Franco Angeli 2019).



## *Skipper per caso*

Per leggere l'articolo corredato da più immagini questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online:  
[Skipper per caso \(porto-palma.com\)](http://porto-palma.com)

Protagonisti: Alberto, Francesco, Serafino, Michele, Giorgio, Thomas (tutti già caprerini tranne lo scrivente...) e l'istruttore Giovanni.

Arriviamo al marina di Portisco dove avevamo appuntamento con il nostro istruttore Giovanni. Lo confesso, avevo paura. Una paura binaria.

Paura del CVC. Perché dobbiamo essere sinceri, il CVC fa paura e chi lo nega è un disonesto. Il Centro Velico Caprera ha una fama che viene da lontano. È, si sa, una scuola dura, un luogo dove insegnano (e qualcuno addirittura impara) ad andare per mare. È una scuola dove chi poltrisce è perduto e Dio solo sa quanto io sia pigro. È un posto dove vige uno schema che è contemporaneamente assai democratico e molto gerarchico, la qual cosa potrebbe sembrare un ossimoro, ma rappresenta alla perfezione la complessità della vita e di solito un buon equilibrio tra queste due forze garantisce il corretto funzionamento delle umane faccende.

Come sia sia, questa era la percezione che ne avevo... ma una certa attitudine masochista, la voglia di imparare qualcosa che non so e un amore sincero per il mare fecero sì che, con timore appunto e largo anticipo, avessi deciso di affrontare la questione, iscrivendomi al corso SK40.

L'altra paura che gelosamente conservavo era quella di dover convivere con persone mai viste, di differente

provenienza e cultura, in quel che resta della metratura quadrata di un 42 piedi. Ho un'età, delle abitudini, delle piccole quotidiane esigenze e l'idea di dover rivedere il modello collaudato anche solo per sette giorni mi inquietava.

Avevo scelto il mese di ottobre nella speranza che il corso non fosse troppo frequentato; pensavo di trovare al massimo due o tre allievi più l'istruttore, e che quindi quattro persone per sette giorni avrei potuto affrontarle.

Mi sbagliavo. Il CVC tira di brutto e la barca era al completo. Sette individui di sesso maschile (una aggravante) in sette metri quadrati per sette giorni. Tre volte sette, una faccenda esoterica direi.

Il primo di ottobre a Portisco tirava un maestrale sui 30 nodi. Fu immediatamente chiaro che il corso sarebbe iniziato a terra, con quelle informazioni necessarie sull'imbarcazione e tutta una serie di disquisizioni teoriche fondamentali e noiose. La barca si chiamava Praha, un Jeanneau Sun Odyssey 42 abbastanza vecchietto (parole testuali dell'istruttore), che ci aveva preventivamente avvertito su Whatsapp dopo averci anche inviato il contratto di locazione, una procedura che uno skipper deve conoscere, e il nostro era un corso Skipper.

Ora vorrei aprire una piccola parentesi: un corso Skipper è un errore formale. Al di là della qualità (e dico subito che personalmente il nostro lo rifarei 100 volte), è la

definizione che mi lascia perplesso poiché in teoria, ma anche in pratica, un corso Skipper ha l'obiettivo di formare degli Skipper. Sono però convinto che la maggior parte delle persone che come me si iscrivono a un corso Skipper non abbia la reale intenzione di



cambiare un lavoro che gli permette di iscriversi a un corso Skipper per diventare uno Skipper, vale a dire un marinaio in grado di gestire una imbarcazione che verrà pagata da un gruppo di vacanzieri spesso maleducati.

Quindi un corso Skipper serve, nella maggior parte dei casi, non tanto a creare degli skipper ma - più plausibilmente - a permettere di comandare con sufficiente perizia e sicurezza una imbarcazione stipata di persone care. Una cosa è certa: chi si iscrive a un corso simile soffre di una incertezza complessiva che si manifesta con precisione millimetrica appena si mette piede sulla passerella.

Un esperto marinaio certe cose le nota subito. E l'esperto marinaio tra noi era Giovanni. "Allora ragazzi, ci sono 30-35 nodi là fuori. Sono condizioni con le quali se avessi due o tre amici di cui mi fido, uscirei immediatamente. E sarebbe anche divertente, ve lo assicuro. Ma intorno a me vedo una banda di incapaci, quindi capirete che per oggi dal porto non usciamo."

Nessuno ebbe il coraggio di contraddire. Annuivamo all'unisono come quei piccoli cani cinesi che qualcuno ancora osa mettere sul lunotto posteriore della macchina. D'altra parte il suo sguardo non lasciava speranza.

Non che fosse particolarmente aggressivo o burbero ma insomma, stavamo tutti prendendo le misure uno con l'altro e per noi incapaci (o diversamente competenti) Giovanni era sotto i riflettori: colui al quale affidavamo con moderata fiducia e incrollabile speranza le nostre vite. E a una osservazione attenta, benché necessariamente superficiale, tutto faceva sì che vedessi sorgere all'orizzonte i fantasmi dei miei timori iniziali.

Nel pomeriggio di quel primo giorno, dopo aver pranzato venne fuori un lato di Giovanni che molto apprezzai. Fece una domanda semplice: "Ma voi, la sapete lanciare una cima?"

Un silenzio rotto da timidi fonemi primordiali da parte del gruppo fu la risposta.

Si prese allora una cima da rimorchio (molto lunga, quindi pesante) e ci spostammo in una zona della banchina sufficientemente grande per mettere in pratica la scienza del lancio della cima, che Giovanni molto semplicemente spiegò; quindi introdusse il tema della competizione e istruì una gara tra noi per vedere chi l'avrebbe lanciata più lontano con sufficiente precisione. Cito questo episodio per due motivi: primo, è utile saper lanciare una cima e ora grazie a quell'esercizio ne ho almeno un'idea; secondo, pur non essendo il più prestante né il più giovane del gruppo, ho devastato i miei compagni con

due lanci che vorrei definire straordinari.

## E venne il giorno in cui salpammo.

Se considero la settimana nel suo insieme, devo dire che eccetto i primi due giorni di maestrale sostenuto con un avviso di burrasca sulle bocche di Bonifacio, zona verso la quale eravamo diretti e che convinse Giovanni a un rientro nel marina per dormire la seconda notte, nei restanti giorni la nostra navigazione ha goduto di un meteo ideale per un corso di formazione: un vento leggero e un mare calmo hanno accompagnato Praha nel suo itinerario. Questo ci ha permesso di completare il programma con buon profitto.

Solo domenica 2 ottobre, prima di quell'avviso di burrasca, avevamo avuto a che fare con un maestrale ancora sostenuto, anche se in attenuazione rispetto al giorno precedente, ma niente di veramente ingestibile anche per un equipaggio che, oltre a essere scarso, non si conosceva. Questo ha dato la possibilità all'istruttore, in alcuni momenti, di farci assaporare l'adrenalina conseguente al classico cazzatone; ma il suo modo di alzare la voce non era mai veramente violento, anzi sovente accompagnato da metafore divertenti.

Questo modo di fare spazzò il campo una volta per tutte dal timore sopra citato che coltivavo nei confronti del CVC, il quale tra l'altro era una meta di Praha sia all'andata che al ritorno, con la promessa di una visita a terra quando ci saremmo tornati giovedì 6, e la possibilità di qualche acquisto allo spaccio; di questo ero davvero curioso. La paura quindi cominciava a trasformarsi in desiderio, come spesso accade nella vita.

In più le belle giornate e il paradiso che ci si parava di fronte aiutavano la convivenza a bordo. Nei momenti di pausa pomeridiana, a fine giornata, alla fonda in rada, gli ultimi bagni di stagione, poi la buona cucina di chi era di comanda, i tramonti che avrebbero lasciato spazio di lì a

poco al cielo stellato, quel modo unico che si riserva il mare all'imbrunire, tutto convergeva verso una armonia. La fatica del navigare, le manovre necessarie, erano mitigate sia dalla conformazione del corso itinerante e sempre a bordo, sia dalle rotte che seguivamo, in quell'arcipelago baciato dal Signore, con un delfino venuto a salutarci, in navigazione notturna verso Santa Teresa, nel risveglio in quel marina dai bagni pulitissimi, nell'arrivo a Bonifacio con le sue scogliere bianche e nelle due notti a Porto Palma, uno dei posti più belli che abbia mai visto. Per questi motivi i miei cinque compagni, a turno, non hanno mancato di comunicarmi con affetto e quella bonaria superiorità di chi ha visto ben altro, che quel corso, comparato alle multiple esperienze che ognuno di loro aveva vissuto alla base, era sostanzialmente una vacanza. Giovanni confermava annuendo.



La cosa avrebbe forse dovuto produrre in me una minima insoddisfazione, come a chi si sta impegnando con fatica per un risultato che reputa importante e gli si dice che la partita vera si gioca altrove, ma per qualche motivo a me ignoto stava producendo in me sensazioni piacevoli: da un lato l'accomodamento in una zona di confort "se è una vacanza" pensavo "me la godò". I fastidi erano in effetti relativi, stavo imparando un sacco di cose, la compagnia si rivelava via via più confidenziale e piacevole (è pur vero che Giorgio, mio compagno di cabina, è forse l'uomo più disordinato dell'emisfero occidentale: aveva portato bagagli utili per una circumnavigazione del globo senza scalo, ma tutto sommato avevo capito velocemente come trovare spazi vitali in quel bailamme di capi super tecnici e borse da spedizione antartica) e quindi cominciamo a stare davvero a mio agio.

Tra l'altro l'elasticità mentale del nostro comandante, che dormiva sacrificato in dinette, mi permetteva di soddisfare una abitudine che nella base di porto Palma non solo mi verrà negata, ma costituirà un giudizio

definitivo e negativo nei miei confronti e forse anche la lapidazione pubblica eseguita con vecchi bozzelli e galloce in disuso: ovvero, un thermos di caffè opportunamente preparato la sera prima, che potevo sorseggiare in coperta intorno alle 5 di mattina (mi sveglia sempre presto), nella convinzione di fare tutto talmente piano che non avrei disturbato nessuno.

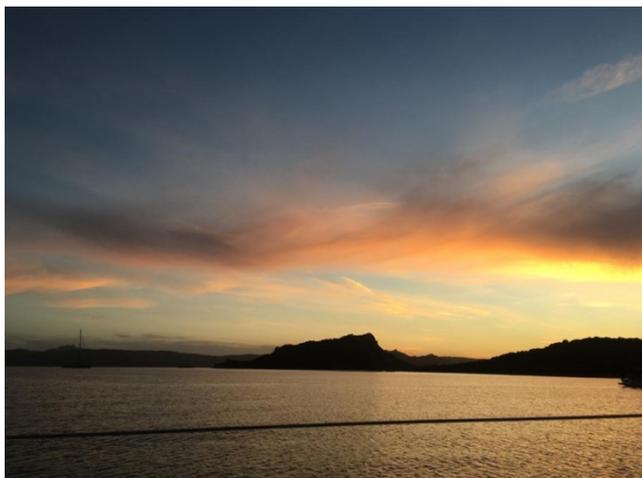
In realtà rompevo le scatole a tutti, perché su un 42 piedi se cammini in coperta come un maestro zen che pratica l'arte del passo felpato (e comunque non era il mio caso) sottocoperta tutto rimbomba e struscia amplificato e a parte Michele, che si sarcofagava nel sacco a pelo munito di mascherina e tappi di cera nelle orecchie, per tutti gli altri deve essere stato davvero noioso... di questo ho la certezza perché il penultimo giorno, sulla via del ritorno, quando dormimmo per la seconda notte alla base,

questo mio difetto ha suscitato la reazione nervosa dell'istruttore che esasperato mi ha cacciato letteralmente dalla barca con un: "Dai, vai fuori! Prendi il tuo c...o di thermos e vattene!".

Sono permaloso e lì per lì mi sentii offeso, ma poi ho compreso: è una abitudine, la mia, che non si sposa con la filosofia del centro, con la condivisione di tutto, con il fare insieme, con la pazienza necessaria non solo al navigare. Cominciava a essere chiaro in me il perché il CVC sia considerato più una scuola di vita applicata al mare e all'andar di vela che semplicemente un luogo dove si impara a navigare.

E poi Giovanni è stato molto bravo a coinvolgermi nella successiva visita alla base, in quel luogo magico che è Porto Palma, così che comincio a sentire nascere in me, forte, la voglia di tornarci, di conoscerlo meglio quel posto, di fare altri corsi e altre esperienze, per sentirla parlare più chiaramente **questa anomalia virtuosa che il Centro Velico di Caprera rappresenta da quando un**

piccolo gruppo di visionari lo ha prima immaginato e poi reso possibile.



**A queste persone dobbiamo esser grati, regalare i nostri migliori pensieri alla memoria di chi non c'è più e la nostra migliore energia nel rispetto dovuto a chi ancora oggi rappresenta il baluardo mnemonico di un modo diverso di concepire l'esistenza;** un mondo sospeso nel tempo, a parte, che prevede un vero senso della collettività di cui abbiamo sempre più impellente necessità sociale; la genesi è preziosa e camminando per gli sterrati che sfiorano i tucul dove allievi e istruttori si coricano, ho avuto la netta sensazione che ogni sasso, ogni cespuglio, ogni animale nascosto nella macchia, ne raccontasse virtù, e in ogni angolo ne ho respirato giustizia.



**Conclusione: comunicazioni personali ai naviganti.**

Alla fine voglio bene a questi disperati che ho incontrato sul mio cammino. Alla fine siamo stati valutati tra il "sufficiente" e il "discreto", a parte il "buono" del secchione Michele. Alla fine si intravede un inizio, poiché certamente seguirò l'indicazione di un corso alla base che sia un C2 o un C3 o forse un C2 e un C3 in rapida successione. Vedremo, tempo permettendo (non in senso di meteo perché si sa che i Caprerini se ne fottono del meteo avverso ed escono sempre, in qualsiasi condizione).

Insomma, è andata più che bene e credo che Giovanni abbia potuto osservare un miglioramento accettabile dal primo giorno all'ultimo, un assortimento in crescita nel gioco di squadra che un equipaggio è obbligato a mettere in atto. Francesco ha dimenticato degli stivali a bordo e Alberto una giacca. Gli stivali ce li ho io (e sei fortunato che non abbiamo lo stesso numero Francesco, altrimenti col cavolo che te li restituivo, ma devi venire tu a prenderli a casa mia).

La giacca l'abbiamo restituita sulla strada per l'aeroporto; Alberto ci aspettava al bivio con porto Cervo perché ha lì una casa (e non aggiungo altro). Pretendeva di farci fare addirittura una deviazione! ma lo abbiamo costretto a pedalare fino al bivio e gli abbiamo lanciato la giacca dal finestrino quasi senza fermarci.

Eravamo tutti un po' stanchi e nervosi perché avevamo un timing sbagliato con i nostri voli; ma come spesso accade si fa di necessità virtù. Nell'attesa ho rimediato un buon consiglio da Giovanni per una lettura di mare che condivido: "Tifone" di Conrad, bellissimo. In questi giorni ho rinforzato questo tipo di cultura con "La lunga rotta" di Moitessier e "A voyage for madmen" di Nichols entrambi sulla Golden Globe del 1968, entrambi ottimi... Non è nemmeno così male essere un avventuriero da poltrona: è un luogo, la poltrona, che padroneggia abbastanza bene, faccio molte miglia al giorno, affronto marosi impressionanti con grande coraggio e strambo alla grande dal pozzetto vellutato del mio salotto.

L'ultimo giorno a corso terminato, abbiamo incontrato **Marzio Rotta, storico coordinatore della base** sin dalla primo giorno, custode di una memoria storica, un uomo importante che ha partecipato attivamente al processo fondativo e di avviamento del Centro Velico... Due chiacchiere veloci e **un ricordo di Gian Maria Volonté** che di Caprera è stato prima allievo e poi istruttore: un ricordo molto significativo per me che mi muovo da 30 anni nel campo dell'arte drammatica. Volonté è stato genio assoluto e ricordarlo come Marinaio lo ritengo segno di buon presagio: noi marinai, si sa, siamo attenti ai presagi perché, anche dalla poltrona, sappiamo che il cielo ha la sua importanza, soprattutto quando decide di proteggerci.



## Il nome della barca

Per leggere l'articolo corredato da più immagini questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online:

[Il nome della barca \(porto-palma.com\)](http://porto-palma.com)

*nella foto: per i più esigenti, vi sono artigiani specializzati che dipingono a mano il nome sulle barche; occorrono esperienza e polso fermissimo!*

Avete finalmente deciso di comprare la vostra barca! Nuova o usata che sia, il suo nome diventa ora parte della vostra vita di tutti i giorni, è quindi importante saperne di più.



### Il genere

Prima e incontrovertibile regola è il genere maschile o femminile dell'imbarcazione: la tradizione marinara impone infatti che tutte le imbarcazioni appartenenti alla Marina Militare siano maschili mentre quelle mercantili e da diporto siano femminili. Quindi diremo "il Vespucci" e non "la Vespucci" come spesso si legge e si sente anche se, e qui spezziamo una lancia a supporto di chi commette questo errore, il nostro amato veliero è a tal punto elegante e seducente, una vera Signora del mare, che l'ammirazione e l'affetto possono far scusare la gaffe (a tal proposito, vi invitiamo a visitare la pagina "Noi e nave Vespucci" con le foto dei nostri Soci della e sulla "nave più bella del mondo"

<https://www.porto-palma.com/noi-e-nave-vespucci>

### Ma il nome ci vuole sempre?

Passiamo poi alla domanda se si debba dare un nome a tutte le barche. Secondo noi, sì: non vi è natante, per quanto modesto, che non meriti la dignità di un nome. Immaginate di arrivare in porto dopo una navigazione impegnativa: ringrazierete l'equipaggio (se c'è), il comandante (ma sì, un po' di sana autocelebrazione non guasta) e poi la vostra fiera barchetta che ha affrontato impavida le difficoltà e vi ha portati a destinazione. Cosa direte? "Grazie... ehm..."? Se quindi venite in possesso di un natante senza nome, affrettatevi a sceglierne uno.

(nella foto: nel 2015 a Londra è stata realizzata una barca di carta, funzionante, lunga 3,6 metri. Per costruirla sono stati usati 100 metri di carta con 10 litri di colla e 150 metri di nastro adesivo per renderla impermeabile all'acqua. Per non farla scuffiare è stata aggiunta sul fondo un'asta di legno. Anche a questa bizzarra imbarcazione è stato comunque dato un nome: non sorprendentemente, è "Origami")



## Il cambio del nome

Si può? Dal punto di vista meramente pratico, si può: per le barche immatricolate rivolgetevi alla Capitaneria del porto di riferimento, che vi darà tutte le indicazioni necessarie. Per barche inferiori ai 10 metri il nome può essere cambiato senza nessuna particolare procedura.

Si dovrebbe? Una volta per tutte: il nome viene attribuito al momento del varo e quello rimane. La tradizione che porti male cambiare il nome di una barca può trovarci scettici, ma non è questione di essere o meno superstiziosi: il nome della barca non si cambia, così come per esempio non ci sogneremmo mai di cominciare a chiamare un cane o un gatto con un nome diverso dal suo.

È invece consentito aggiungere al nome originale quello desiderato dal nuovo armatore. Se per esempio sullo scafo o nei documenti la barca è indicata come "Maria" e volete invece dedicarla a Paola potete chiamarla "Maria di Paola".

Se comunque dopotutto volete cambiare il nome della vostra compagna di avventure, a parte gli aspetti burocratici (anche in questo caso occorre rivolgersi alla Capitaneria) esiste una procedura propiziatrice addirittura omologata dalla Marina britannica (che vanta una celebre e rispettata tradizione marinara) per non offendere le divinità del mare che tengono il libro dei nomi delle barche del pianeta. È un po' laboriosa ma ve

la consigliamo caldamente (sono superstizioni, certo, ma perché rischiare?). Trovate i dettagli alla fine dell'articolo, fateci sapere se decidete di adottarla!

## La scelta del nome

Un cenno su che nome dare alla vostra amata barca. La tradizione consiglia i nomi in dialetto locale, che rendono omaggio al mare nel quale navigate, altrimenti dovete solo sbrigliare la fantasia. Dato comunque che il nome è per sempre vi consigliamo un minimo di buonsenso, perché un nome particolarmente bizzarro o addirittura volgare (anche se simpaticamente) potrebbe stufarvi o imbarzarvi prima di quel che pensate. (nella foto: dare alla barca il nome del/della partner potrebbe non essere proprio un'idea brillante...)



## Dove va messo il nome?

Infine, parliamo di dove posizionare il nome sullo scafo. Prima di tutto un cenno sul font, che ha la sua importanza. Un bel corsivo si adatta a nomi in latino o a detti e proverbi. Un "Times Roman" si sposa bene ai nomi classici, mentre per nomi più sbarazzini o fantasiosi non c'è che l'imbarazzo della scelta.

Vi consigliamo comunque di assicurarvi che il font scelto dia una buona resa anche dalla distanza: chiarezza e leggibilità sono i requisiti essenziali. (nella foto, un ottimo esempio: l'armatore ha optato per un sobrio font classico, il nome è chiaramente leggibile ed è grande a sufficienza da essere visto distintamente anche da lontano)



A questo punto non resta che apporre il nome scelto con tanta cura sulla vostra adorata "bambina": in genere

viene apposto sullo specchio di poppa (purché la conformazione lo consenta), ma capita di vedere il nome su entrambi i lati a prua; ricordate però che questo spazio, in caso di immatricolazione dell'imbarcazione, deve essere usato per i numeri identificativi.

Infine, è buona norma della tradizione marinara aggiungere il nome della barca anche ai giubbotti di salvataggio presenti a bordo, al salvagente, etc.

Vi invitiamo infine a leggere tutti i dettagli sulla cerimonia del varo nella monografia allegata al numero di settembre 2020 del Notiziario:

<https://www.porto-palma.com/gli-allegati>

## Procedura per cambiare il nome alla barca

Sia chiaro: questa procedura non sostituisce i passi burocratici necessari per cambiare effettivamente il nome della vostra amata barca! Per quello dovete rivolgervi alla Capitaneria di Porto che vi darà tutti i necessari ragguagli. Qui vi sono i passi necessari per cambiare il nome senza suscitare le ire degli dei che governano gli elementi della natura, ammesso che prestiate fede a queste credenze. Anche se così non fosse, potrebbe essere un giocoso momento conviviale da organizzare con amici e parenti, quindi perché no?

Attenzione! Tutti i passi devono essere eseguiti scrupolosamente altrimenti non ci sono garanzie che l'esito sarà favorevole...

- Il primo passo è eliminare in modo definitivo il nome corrente della barca. Nessuna pietà! Usate acidi, carte vetrare, qualsiasi mezzo per evitare che il vecchio nome ritorni a galla a sorpresa.
- Non dimenticate nulla! avete buttato il vecchio portachiavi, le felpe e le magliette personalizzate, il set di tazze col nome sopra? avete distrutto le foto dove compare la barca col vecchio nome? avete buttato le coppe che avete vinto in regata con su il nome della barca? ...
- Tassativo: non portare a bordo nulla col nuovo nome prima di aver completato la sistematica distruzione di ogni richiamo al vecchio.
- Quando siete assolutamente certi di aver cancellato ogni riferimento al vecchio nome, preparate una targa di metallo con il vecchio nome scritto con inchiostro solubile in acqua.
- Procuratevi una magnum di champagne di marca. No, lo spumante non va bene. No, neanche il prosecco. Ah, e siate generosi, ci sono diversi brindisi da prevedere.

*(nella foto: la bellissima statua bronzea di Poseidone conservata al Museo Archeologico di Atene, periodo Classico, 460 a.C.; il tridente che impugnava è andato perduto, ma siamo sicuri che non volete correre il rischio di venire infilzati dal dio oltraggiato perché non avete seguito la procedura; pare tra l'altro che il nume in questione*

*fosse piuttosto incline alla permalosità, guardate che cosa ha fatto passare a Ulisse...)*



- Invitate gli amici a testimoniare la cerimonia di cambio di nome. Si inizia invocando il Signore dei Mari come segue: "O grande e potente Signore dei Mari e degli Oceani, al quale tutti i vascelli e coloro che si avventurano nel tuo vasto dominio devono rendere omaggio, imploriamo la tua grandezza per cancellare il nome (qui si cita il vecchio nome del vascello) che ha cessato di essere una entità del tuo regno.

Come prova, ti inviamo questa targa con il suo nome che sarà tramite i tuoi poteri per sempre cancellato dal mare (a questo punto la targa di metallo precedentemente preparata viene gettata in mare da prua). Come apprezzamento della tua dispensa, munificenza ed in onore della tua grandezza, ti offriamo queste libagioni." (a questo punto versate una generosa quantità di champagne nel mare da Est a Ovest; la parte rimanente sarà passata agli ospiti, tutti dovranno berne almeno un sorso).

- Ora si può passare alla cerimonia che attribuisce il nuovo nome. Per la nuova cerimonia dovremo avere a disposizione altro champagne, anzi un bel po' di più visto che ci saranno più divinità a cui rendere omaggio. Si inizia la cerimonia di nuovo invocando Poseidone: "O potente Signore dei Mari e degli Oceani, al quale tutti i vascelli e coloro che si avventurano nel tuo vasto dominio devono rendere omaggio, invociamo la tua grazia ad accettare nei tuoi registri questo prezioso vascello, da adesso e per sempre conosciuto come (a questo punto citate il nuovo nome) proteggendolo con il tuo braccio potente e con il tridente e assicurandogli sicuri e rapidi viaggi nel tuo vasto reame. Come apprezzamento della tua dispensa, munificenza ed in onore della tua grandezza, ti offriamo queste libagioni" (a questo punto si versa una generosa quantità di champagne nel mare da Ovest ad Est).

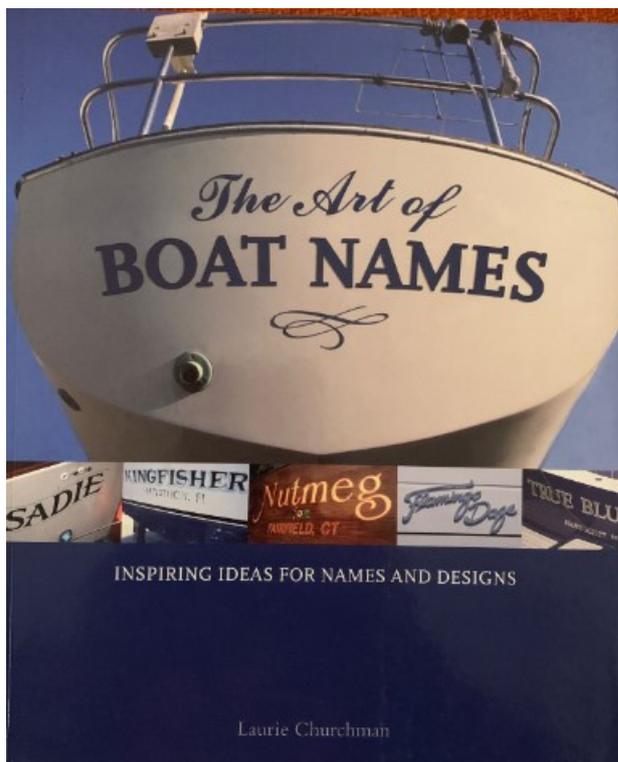
- A questo punto vanno invocati gli dèi dei venti per assicurare alla vostra barca buon vento. I quattro venti sono fratelli e possono essere invocati insieme, devono però essere nominati uno per uno e a ciascuno va dedicata una libagione (ve l'avevamo detto di rifornirvi di

champagne...). Ecco l'invocazione: "O potenti Signori dei Venti, per mezzo dei quali i nostri vascelli attraversano il selvaggio ed incurante profondo, vi imploriamo di dare a questo prezioso vascello (si cita il nuovo nome) i benefici ed i piaceri della vostra bontà nella misura a noi più congeniale. (guardando Nord e versando in mare una giusta dose di libagione) Grande Borea, comandante del Vento del Nord, mettimi a disposizione i tuoi poteri per finalizzare i nostri sforzi, offrendoci con parsimonia le schiaccianti sferzate del tuo gelido fiato. (guardando verso Ovest si ripete il rito) Grande Zefiro, comandante del Vento dell'Ovest, mettimi a disposizione i tuoi poteri per finalizzare i nostri sforzi, offrendoci con parsimonia le schiaccianti sferzate del tuo selvaggio fiato. (guardando verso Est si ripete il rito) Grande Euro, mettimi a disposizione i tuoi poteri, offrendoci con parsimonia le schiaccianti sferzate del tuo potente fiato. (guardando verso Sud si ripete il rito) Grande Noto, comandante del Vento del Sud, mettimi a disposizione i tuoi poteri per finalizzare i nostri sforzi, offrendoci con parsimonia le

schiaccianti sferzate del tuo caldo fiato." Il rimanente champagne sarà diviso tra i partecipanti alla cerimonia.

- Terminata l'invocazione ai venti, potete portare a bordo tutti gli oggetti col nuovo nome. Se avete deciso di applicare il nuovo nome sullo specchio di poppa prima della cerimonia, deve essere immediatamente coperto dopo l'applicazione e messo in mostra non appena la cerimonia è terminata.
- Avete finito. Ora siete protetti da tutte le divinità del cielo e del mare, e anche da parte nostra avete un augurio di buon vento!

*Per chi vuole approfondire l'argomento consigliamo questo bel volume.*





**QUADRANTE LOMBARDO**

Presidente: Giancarlo Tunesi  
tel. 335 6845238  
Email: [lombardoq@allievicvc.it](mailto:lombardoq@allievicvc.it)  
Sito: [www.delegazione-lombarda.net](http://www.delegazione-lombarda.net)



**QUADRANTE VENETIAVELA**

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



**QUADRANTE DANNUNZIANO**

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



**QUADRANTE CAPITOLINO**

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



**QUADRANTE TOSCANA**

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



Associazione Istruttori Volontari e Allievi Centro Velico Caprera

**AIVA CVC**



**Iscriviti ad AIVA CVC  
e regala l'iscrizione**

