

dentro e fuori da

**PORTO
ALMA**



Mille di queste notti

la fantastica avventura di Luna Rossa

volti di Caprera

Carlo

la lotta nelle braccia,
La Maddalena nel cuore

estate con AIVA

tecnica

l'ancora

venti di casa

Bréva e Tivà

l'autostrada del Lario

storia & cronaca

sir Francis Beaufort

il signore del vento





Una iniziativa che arriva dal mondo della vela

Chi va per mare è spesso sensibile alle questioni sociali. A maggior ragione quando, come in questo caso, si tratta di un gravissimo problema che ultimamente sta interessando in modo allarmante le cronache giornalieri, **la violenza contro le donne**.

Domenica 4 luglio tutti coloro i quali possiedono una barca o vi sono imbarcati sono invitati ad uscire e ad issare un lungo nastro rosso quale segno distintivo e di appartenenza a questa enorme flotta solidale. Le barche a vela tutte assieme stenderanno un simbolico e lunghissimo nastro rosso per gli 8000 chilometri di coste di mari e laghi del nostro Paese.

L'Associazione Istruttori Volontari ed Allievi Centro Velico Caprera invita tutti i suoi Soci e simpatizzanti ad aderire: un gesto semplice che aiuterà a portare all'attenzione un fenomeno sempre più pressante che deve unire tutti in una decisa condanna.



Sono molti i testimonial della vela che hanno già dato il loro consenso e disponibilità ad appoggiare il progetto: **Mauro Pelaschier, Davide Besana, Pasquale De Gregorio, Matteo Miceli, Giovanni Soldini, Andrea Mura, Tommaso Chieffi, Dario Nosedà, Anne-Soizic Bertin, Susanne Beyer, Marianna De Micheli, Andrea Barbera, Marco Di Giglio, Lucia Pozzo, Giancarlo Pedote**, altri si aggiungeranno a breve.

Hanno inoltre aderito la **Lega Navale Italiana, Assonautica Italiana** e diversi Centri Antiviolenza.

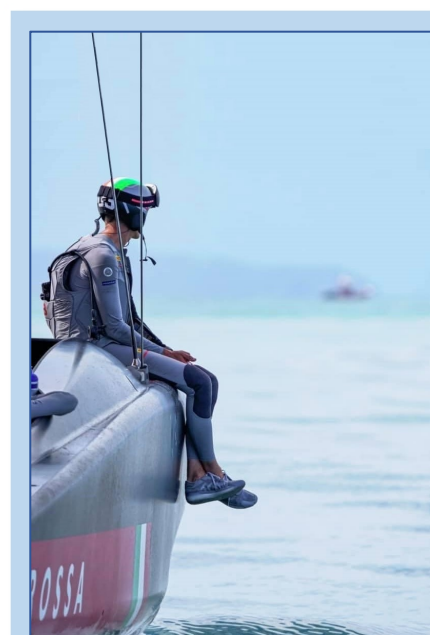
L'iniziativa è stata ripresa da svariati mezzi di stampa: **Bolina, La Stampa, Saily, FareVela, Vento e Vele, ANSA Vela, Velaveneta.it** e altri ancora,

COME ADERIRE

Nel sito <https://www.1000veledisolidarieta.org/> (del quale ti invitiamo a visitare le pagine per maggiori dettagli sull'iniziativa) seleziona la pagina CONTATTI E ISCRIZIONI. Troverai un form da compilare con i tuoi dati. Nell'ultimo campo puoi, se lo desideri, indicare AIVA CVC.



- | | |
|---|--|
| <p>4 IL DIRETTORE
a vele spiegate</p> <p>5 MILLE DI QUESTE NOTTI
la fantastica avventura di
Luna Rossa
<i>Vincenzo Liberati</i></p> <p>7 NOI SIAMO LUNA ROSSA!
il contest di AIVA CVC</p> <p>9 VOLTI DI CAPRERA
Carlo Ventroni, la lotta nelle
braccia, La Maddalena nel
cuore</p> <p>12 ESTATE CON AIVA</p> | <p>14 TECNICA
l'ancora</p> <p>17 VENTI DI CASA
Bréva e Tivàn, l'autostrada
del Lario
<i>Giancarlo Tunesi</i></p> <p>19 STORIA & CRONACA
sir Francis Beaufort,
il signore del vento
<i>Luisa Fezzardini</i></p> <p>21 IL MOTTO
John Rousmaniere</p> <p>22 CONTATTA I QUADRANTI</p> |
|---|--|



*in copertina: Francesco "Checco" Bruni, uno dei due timonieri di Luna Rossa insieme a Jim Spithill
Credit foto Getty Images*

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



Dentro e fuori da Porto Palma

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

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

Codice fiscale: 80151510155
Partita IVA: 06871030158

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

C/C Postale n° 53248209

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

Direttore Responsabile
Luisa Fezzardini

In redazione
Carmen Di Nardo

Hanno collaborato a questo numero

*Vincenzo Liberati
Giancarlo Tunesi
Carlo Ventroni*

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

Scrivete a notiziario@allievicvc.it

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

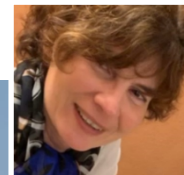
Formati standard in mm e costo

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%



a vele spiegate



nella foto: una suggestiva immagine da una passata navigazione AIVA CVC nelle Cicladi

Anche la America's Cup si è conclusa: ci ha coinvolti fino in fondo, ci ha fatto trepidare, esultare, ci ha fatto perdere il sonno e resi orgogliosi del nostro grandissimo team, che ha ottenuto risultati impensabili "against all odds" (contro tutte le probabilità), come ha commentato - una volta tanto obiettivamente - un quotidiano anglofono.

Ne parla nel suo articolo Vincenzo "Polinesia" Liberati, che per tutta la durata di quella incredibile cavalcata sulle acque di Auckland ha organizzato dirette e le impagabili "Lezioni di Coppa" targate CVC (*), che hanno visto la partecipazione di grandi protagonisti della vela, compresi Gabriele "Ganga" Bruni e come "special guest" addirittura il fratello Checco (!!) praticamente dai campi di regata.

Da parte nostra abbiamo tifato senza ritegno per Max Sirena e il suo team, organizzando **contest di motti e immagini** che gli abbiamo spedito, mai più pensando che avesse il tempo per risponderci. E invece sì! e anche da questo si intuisce la cifra del personaggio: autentico, entusiasta, senza nessuna spocchia.

C'è una lezione da ricavare da questo evento, e dal Vendée Globe che l'ha di poco preceduto? Qualcosa di forse ovvio per tanti (ma non per tutti) e che Vincenzo sottolinea nell'incipit del suo articolo: che la vela è "popolare", è didattica, è *per tutti*, a dispetto di chi continua a inquadrarla come una disciplina elitaria.

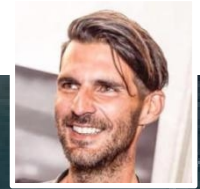
Les Glénans (definita dai suoi fondatori "Scuola di vela, scuola di mare, scuola di vita") venne creata nel 1947 anche allo scopo di fungere da aggregatore sociale dopo il difficilissimo periodo successivo alla Seconda Guerra Mondiale. Vent'anni dopo, nel 1967, venne fondato il Centro Velico Caprera (CVC), che prese esempio e spunto da Glénans, e due anni più tardi vide la luce l'Associazione Allievi CVC, avente come scopo l'arricchimento delle esperienze nautiche maturate in seno al CVC.

Fine di tutte queste organizzazioni è di vivere e imparare il mare, ma soprattutto di assimilare una disciplina di vita che aiuti ad affrontare al meglio le difficoltà di tutti i giorni: imparando il rispetto e la collaborazione reciproca, il lavoro di squadra, l'affidabilità e l'impegno.

È con questi valori ben presenti che la stagione estiva dell'AIVA CVC (trattata in questo numero) si propone ai suoi Soci e simpatizzanti, dopo più di un anno che a buon ragione possiamo definire tra i più difficili che ciascuno di noi abbia vissuto. **Guardiamo quindi alla vela come ad un amico, un aiuto, un divertimento sicuramente, ma anche una scuola di vita** che ci aiuta nei momenti più critici ad affrontare situazioni impreviste dal punto di vista psicologico ed emotivo: mai come in questi mesi siamo stati tutti "sulla stessa barca" e andare per mare ci aiuta a mantenere l'equilibrio e ad andare avanti, a vele spiegate.

(*) le "Lezioni di Coppa" sono disponibili nel [canale YouTube del Centro Velico Caprera](#)

Vincenzo "Polinesia" Liberati



Mille di queste notti la fantastica avventura di Luna Rossa

nella foto: Luna Rossa vince la Prada Cup contro i britannici di Ineos UK

Quello che ci insegna l'ultima America's Cup è che non solo l'Italia merita il grande palcoscenico internazionale della vela, ma che la vela, se trattata con i modi giusti, è uno sport popolare, nell'accezione positiva di questo termine.

Ma facciamo un passo indietro e capiamo come nasce questa sfida tutta italiana.

Patrizio Bertelli è quello che possiamo definire un mecenate della vela come lo sono stati Raul Gardini, Gianni Agnelli e tanti altri meno noti.

Tuttavia, mentre in precedenza le spese erano finalizzate al solo risultato finale (ricordiamo che l'AC è l'unico trofeo che non prevede premi economici), negli ultimi anni l'obiettivo di Luna Rossa è stato quello di creare un consorzio che avesse una struttura solida in grado di coprire buona parte dei costi e di offrire continuità nel tempo.

Per fare questo non si è avvalso di grandi campioni o nomi noti della vela, ma ha nominato come Skipper un "campione gregario": **Max Sirena** (nella foto a destra).

E questo è stato il primo tassello fondamentale per il successo perché Max non è solo uno specialista dell'AC (l'ha vinta con Oracle) ma **ha costruito tutta la sua carriera dal basso con un impegno ed una passione rara.**

Non vi nascondo che, sentendolo di frequente, spesso sono stato contagiato dalla sua motivazione e dalla sua conoscenza a 360° di tutte le attività del team. Una

persona così non poteva che circondarsi di donne e uomini che da subito lo hanno riconosciuto come il leader del team.



Luna Rossa è stata coraggiosa e audace e nonostante la fortuna le abbia voltato più volte le spalle, soprattutto nelle ultime regate, è riuscita ad arrivare dove mai nessu-

no si era nemmeno avvicinato. **E ci è arrivata per mentalità, merito e valore sportivo.**



Credit foto Getty Images

È questo il motivo per cui una gran parte dell'Italia a cui la vela era sconosciuta ha cominciato a puntare le sveglie alle 3 del mattino e ha considerato una sconfitta, una vittoria. Mi è capitato di paragonarli ai 300 spartani che passarono alla storia da vinti.

Tanti termini, tante frasi le sentiamo già nei campi di regata e sono destinate a rimanere per sempre. La famosa "Bruni", la "JK", la "Chicago" come la "Kiwi Drop" sono innovazioni ed esempi da seguire.

Poi c'è il discorso tecnico sulle regate e sui foil. Chi diceva che queste barche non sono vela, man mano ha cominciato a capire e a convincersi che non solo fosse vela, ma che si trattava di una vela più tradizionale che mai a velocità più alte.

Il fattore umano è stato fondamentale, così come il fattore tattico. Di più, se Luna Rossa è arrivata sin lì ad un passo dalla Brocca pur avendo il mezzo meno veloce dei 4 in gara, è solo perché ha dato LEZIONI DI VELA e di match race a tutti i suoi avversari. Il motivo è molto semplice: **negli altri consorzi il progetto è stato costruito intorno ad un personaggio, su Luna Rossa intorno ad una squadra.**

7-1 a Sir Ben Ainslie è una cosa che non si può dimenticare e da solo basta per portare in trionfo questi ragazzi straordinari. Ciò che più ha stupito è la mentalità della squadra intera, l'alchimia del pozzetto con il triumvirato Bruni-Spithill-Sibello, la professionalità nell'affrontare lucidamente le pressioni fortissime che arrivavano dalla Commonwealth Mafia.

Non dimentichiamocelo, il team americano e quello inglese sono stati protetti e pompati dall'organizzazione, lo dimostra il fatto che il nuovo Challenger of Record (Ineos) era già stato scelto durante le semifinali tra Luna Rossa e American Magic, e ancor di più lo dimostra il goffo tentativo di ACE (America's Cup Events, i famosi "posaboe") di interrompere la serie positiva italiana in fi-

nale di Prada Cup. Una situazione, quest'ultima, gestita con una freddezza mai vista per un team italiano di qualunque sport.

Infine possiamo dire che la vittoria di New Zealand è stata giusta nel suo complesso, ma non per una particolare capacità di Burling e company.

Sapendo di avere un mezzo più veloce, e avendo avuto la possibilità di studiare Luna Rossa, hanno scelto una tattica molto attendista e di rimessa fuggendo il corpo a corpo, sapendo che pur stando spesso dietro e commettendo molti errori la potenza del mezzo gli avrebbe consentito di recuperare.

Luna Rossa da parte sua ha vinto praticamente tutte le partenze e tutte le volte che c'è stata occasione ha brutalizzato l'avversario (indimenticabile il gate di poppa in race 9) ma ha pagato un prezzo altissimo per le poche piccole imperfezioni commesse.



foto Borlenghi

sopra (foto Borlenghi): Luna Rossa, battuta per 7-3 da New Zealand nella finale della America's Cup, ha mostrato grande classe pochi secondi dopo aver perso Gara 10. L'imbarcazione italiana si è fermata, si è avvicinata a quella avversaria e l'ha applaudita.

Basti ricordare la caduta dal foil in race 8 o il destro clamoroso ed inaspettato anche per NZ che li ha messi 400 metri avanti all'ultimo lato di bolina in una regata praticamente conclusa in favore di LR.

Con i se non si fa la storia ma, per migliorarsi, ogni risultato deve essere valutato nel suo complesso, e con obiettività e lucidità si può dire che Luna Rossa questa Coppa non l'ha portata a casa, ma è come se l'avesse fatto.

Onori alla barca italiana più forte di sempre, mille di queste notti.

CONTEST "NOI SIAMO LUNA ROSSA!"



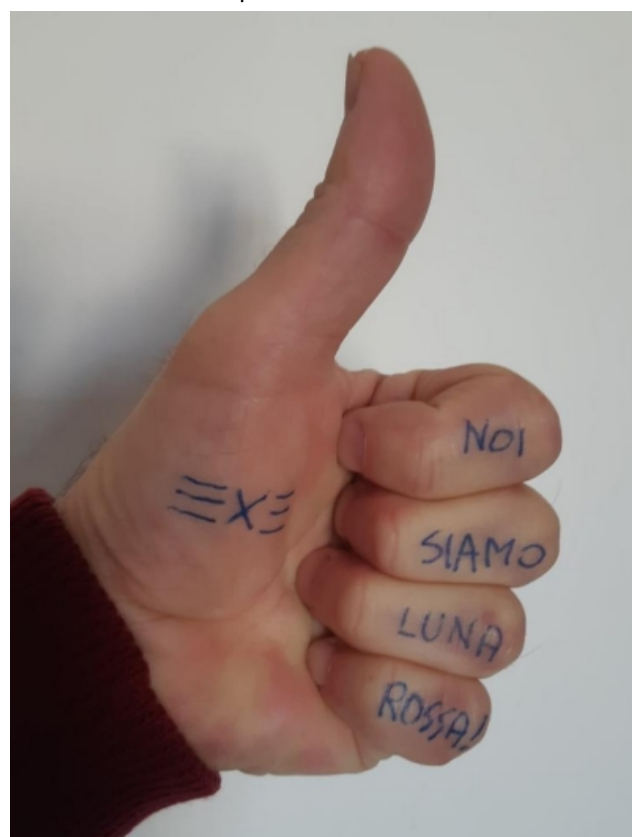
Non potevamo non supportare il nostro fantastico team con la creatività e l'entusiasmo che contraddistingue i caprerini! Abbiamo raccolto più di cento motti e il vincitore è risultato: **"Noi siamo Luna Rossa!"** proposto da Aurora: semplice ed efficace.

Poi abbiamo scatenato la fantasia per collocare il motto e abbiamo eletto il vincitore, anzi, i due vincitori ex aequo. Eccoli qua:

il primo arrivato Daniele...



...e l'altro primo arrivato Giancarlo



Poi abbiamo mandato tutto a Max Sirena e al suo team ad Auckland per far loro sentire tutto il nostro sostegno.

La risposta di Max non si è fatta attendere, e l'ha postata sul suo profilo Instagram, con nostra grande emozione e soddisfazione.



Ecco anche le risposte di Sara Paesani, addetto stampa di LRPP (Luna Rossa Prada Pirelli Team), quando abbiamo spedito i 100+ motti... :

"Ho provveduto a girare a Max la vostra raccolta dei motti che come forse avrete già notato dai suoi social sono stati apprezzatissimi!"

La vostra presenza si sente davvero forte, e vi ringrazio davvero a nome non solo di Max di tutto il team per il supporto che ci state dando in questo importantissimo momento per tutti noi.

Un saluto da Auckland a tutto il gruppo dell'associazione di caprerini. Siete con noi! ...e ora anche tutti i motti sono stampati sulla nostra bacheca in ufficio. Sara"

...e quando abbiamo mandato al team i nostri ringraziamenti per tutto, dopo la finale col team NZ :

"Ricevuto e inviato a Max, ne sarà molto felice. Le vostre parole ci hanno scaldato il cuore!"

Grazie ancora del vostro incredibile supporto durante questi mesi, torneremo a farvi sognare al più presto!

Un saluto a tutto il popolo caprerino da Auckland e ancora grazie grazie grazie! Sara"



Carlo

la lotta nelle braccia

La Maddalena nel cuore



Continuiamo la serie "Volte di Caprera", che abbiamo iniziato con Michele Cannarsa nel numero di [dicembre 2020](#) e continuato con la Segreteria CVC nel numero di [febbraio 2021](#).

In questo numero diamo voce a **Carlo Ventroni**, uno dei più giovani componenti del team di Caprera, che con professionalità ed entusiasmo si dedica alla manutenzione dei mezzi che ci consentono di imparare il mare e di vivere emozioni impagabili. È col CVC da 3 anni ma ha già un bel po' di storia da raccontare!

AIVA CVC: Ciao Carlo e grazie per questo incontro. Prima di tutto parlati di te: la vela non è l'unico sport che hai praticato... un bel po' di cose da raccontare! e poi sei approdato al CVC...

CV: La mia vita sportiva è nata con il judo. Ho iniziato a praticarlo a sei anni a La Maddalena; da quel momento in poi non mi sono mai fermato, ho colto ogni tipo di occasione che mi permettesse di praticare lo sport, fino ad approdare nel mondo della lotta.

Precocemente, all'età di 14 anni, ho lasciato il nido di casa e mi sono trasferito a Sassari per poi ritrovarmi dopo un anno a vivere a Torino. Lì sono entrato a fare parte del C.U.S. Torino Lotta, la squadra che mi ha regalato molteplici soddisfazioni.

Nell'arco della mia vita sportiva ho avuto l'onore di rappresentare l'Italia in 3 squadre nazionali diverse, la nazionale italiana cadetti di Judo, e la nazionale juniores di Lotta Greco Romana e quella di Stile libero.

Essendo nato in un arcipelago, la vela è sempre stata il contorno della mia vita! Non ho purtroppo avuto il piacere di conoscerla con gli occhi d'agonista, mi sarebbe veramente piaciuto, ma l'ho sempre praticata con una fortissima passione.

AIVA CVC: Quali sono le tue mansioni?

CV: La mia mansione principale è di seguire i corsi C4 e le barche ad essi destinati, i Sun Fast 3200.

Oltre a questo mi occupo di supportare l'attività sia di **Michele** (Cannarsa) che di **Sandro** (Piredda), nonché quella degli altri miei colleghi, compresa quella di **Alessandro** (Piras) e le sue mansioni inerenti alla logistica e ai lavori "di terra" in generale.



da sinistra: Carlo Ventroni, Pierpaolo Tasselli, Rubens Terrazzoni, Michele Cannarsa

AIVA CVC: Come è organizzata l'attività tua e dei tuoi compagni di lavoro?

CV: L'attività viene suddivisa essenzialmente in due macro periodi: l'attività di cantiere che viene effettuata in inverno, lontana dall'apertura della scuola, in cui si svolgono le varie manutenzioni ordinarie di tutte le attrezzature e delle barche in generale.

Il secondo macro periodo si svolge durante l'apertura della scuola, e lì cerchiamo tutti di fare il possibile per supportare in ogni aspetto i corsi del momento e le persone che li svolgono e/o li frequentano.

All'interno della nostra squadra è fondamentale la collaborazione. Le varie attività svolte sia da me che dai miei colleghi sono legate da una catena di operazioni che si basano per l'appunto sulla cooperazione. L'esempio più lampante è la figura del mio collega **Rubens** (Terrazoni), che tramite la sua professionalità e la sua matura esperienza lavorativa funge un po' da angelo custode nelle varie attività che si vanno a svolgere.



in questa foto e in quella a fianco: Carlo in testa d'albero

Michele e Sandro, rispettivamente il coordinatore operativo e il suo vice, sono le figure professionali interscambiabili nei due "settori" derive e cabinati, che **Gabriel ed io assistiamo** in tutte le operazioni necessarie all'attività della scuola: alberare e disalberare, riparare le vele, armare disarmare e riorganizzare le attrezzature, predisporre gli ormeggi sono solo una parte delle molteplici attività che si svolgono durante l'arco dell'anno.

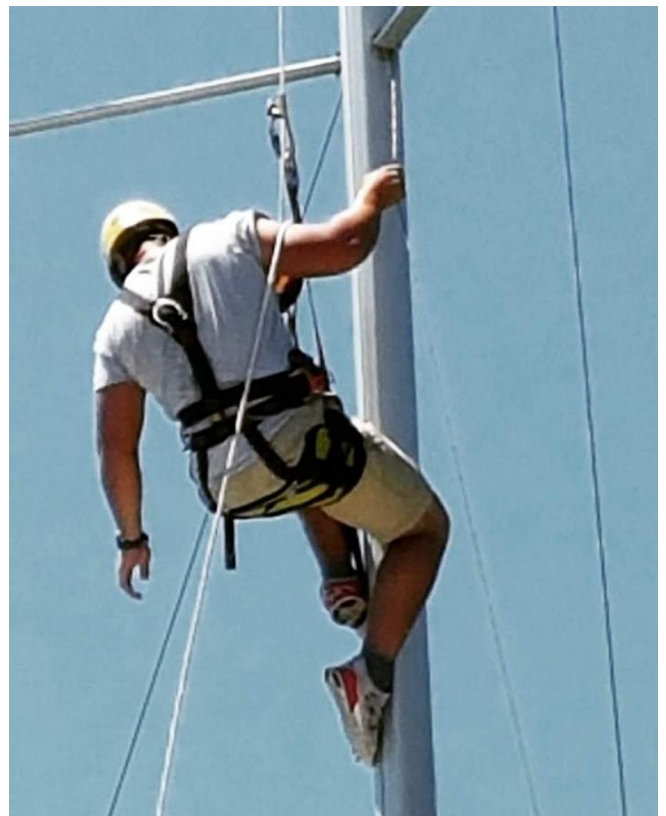
Gigi (De Meglio) invece è l'addetto alla resinatura e alla verniciatura delle barche, si può definire come una sorta di "dottore" che operando rimette in sesto gli scafi malati. Alessandro (con il suo inseparabile amico a quattro zampe Nestore) si occupa assieme a **Tony, Domenica, Isa** ed i cuochi dei servizi di terra.

E infine c'è **Giuseppe** (Rotta), il nostro direttore d'orchestra !!!

AIVA CVC: Un lavoro come il tuo richiede continui aggiornamenti, di certo non "dormite sugli allori". Cosa ce ne puoi dire?

CV: Assolutamente!!! **Grazie al Centro Velico ho avuto la possibilità di accrescere notevolmente il mio bagaglio professionale e le mie competenze.**

Un esempio lampante.... la collaborazione con la Veleria Olympic Sails; in quella occasione ho imparato ad utilizzare le varie attrezzature e materiali necessari per la riparazione delle vele.



Un'altra esperienza lavorativa fatta grazie al CVC è stata all'interno di una compagnia di charter, finalizzata per lo più all'aggiornamento dei metodi di check-in e check-out e all'organizzazione della barche in generale.

AIVA CVC: Ogni lavoro è lavoro, ovviamente, ma certo poter svolgere la propria attività in un contesto come quello del CVC non è da tutti. Qual è l'aspetto che preferisci del tuo lavoro?

CV: Il fatto che ogni giornata lavorativa, anche se simile in certi aspetti, risulti alla fine differente rispetto alla precedente... e poi ovviamente adoro il posto!! È come

lavorare in un vero e proprio paradiso terrestre, ma naturalmente essendo maddalenino sono di parte!!

AIVA CVC: Sicuramente nel corso della tua attività ti sono capitati diversi fatti curiosi o anche divertenti. Ce ne vuoi raccontare qualcuno?

CV: Una volta sono salito in testa ad un albero di Sun Fast 3200 per aggiustare l'antenna VHF, per poi ritrovarmi subito dopo a ripescare un gavitello affondato in porto Palma. È stato divertente e direi abbastanza insolita come giornata!

AIVA CVC: Come ti vedi da qui a cinque anni? C'è una evoluzione della tua attività o anche della tua vita personale che hai in mente e che ti va di condividere?

CV: Più che cercare un'evoluzione sto cercando una sorta di equilibrio statico nella mia vita in generale. Posso solo dire che lavorare immerso nella natura e nel mondo della vela era quello che cercavo, e l'ho trovato grazie al CVC.

Non so cosa mi riserverà il futuro, spero solo di riuscire a mantenere questo equilibrio trovato con me stesso, con chi mi sta accanto e con la mia terra e che - posso dirlo a cuor leggero - mi rende felice.

AIVA CVC: ...e si vede dal tuo viso! Carlo, grazie per questa intervista così piena di passione, e i migliori auguri!





*Sarà un'estate diversa, che tutti aspettiamo con trepidazione, e c'è da scommettere che la vivremo come se fosse la prima dopo più anni, e non uno solo. Grazie alla campagna vaccinale e alle precauzioni che stiamo mettendo in atto sarà possibile prendere parte alle navigazioni che l'anno scorso, con una decisione tutt'altro che facile, abbiamo annullato. Ecco una veloce carrellata delle proposte AIVA CVC per l'estate, vi invitiamo a leggerne i dettagli. Sottolineiamo che **in caso di annullamento delle navigazioni causa Covid i partecipanti potranno scegliere tra il rimborso di quanto versate e un voucher da utilizzare per altre iniziative AIVA CVC.***

La **tradizionale navigazione estiva quest'anno esplorerà le isole Argo-Saroniche e il Peloponneso Orientale**. È infatti intitolata "A sud di Atene" ed è organizzata da fine luglio a fine agosto. È prevista una navigazione di conserva in flottiglia, con imbarcazioni dello stesso tipo, con soste giornaliere all'ancora per pranzo e bagni. [Tutti i dettagli QUI](#).



Diversamente attraente è la **navigazione tecnica in Bretagna**, una iniziativa congiunta Centro Velico Caprera e AIVA CVC, che nel mese di luglio metterà i partecipanti a confronto con i venti, le correnti e le maree del mare bretone. Paesaggi sorprendenti e natura incontaminata completano il fascino di questa proposta. [Tutti i dettagli QUI](#).



Dopo il successo del 2020 si replica anche quest'anno il **Clinic Class 40 in collaborazione con Luca Sabiu e Flow**, il Pogo 40 S2 da regata oceanica sul quale i partecipanti potranno sperimentare una esperienza formativa completa, dal meteo alla pianificazione della rotta e dei suoi piani B, dalla gestione della cambusa e dell'equipaggio ai turni e le navigazioni notturne, l'ottimizzazione degli spazi, delle risorse, dell'energia e la ricerca della centralità del comandante in un percorso di consapevolezza. [Tutti i dettagli QUI](#).



L'arcipelago di Stoccolma a luglio offre i suoi aspetti migliori: molte ore di luce, clima mite e tutto il fascino della navigazione tra le oltre 20mila isole e isolotti che compongono una delle zone più interessanti del nord Europa dal punto di vista velico. [Tutti i dettagli QUI](#).



L'estate a vela nel Mediterraneo per il Quadrante Capitolino AIVA CVCè un appuntamento immancabile. Porteremo il nostro splendido Bénéteau First 31.7 ad esplorare le bellezze di **Ponza, Palmarola e Ventotene a luglio**.

Ad agosto invece faremo rotta per la Sardegna costeggiando le meraviglie dell'Isola d'Elba e della Corsica. [Tutti i dettagli QUI](#).



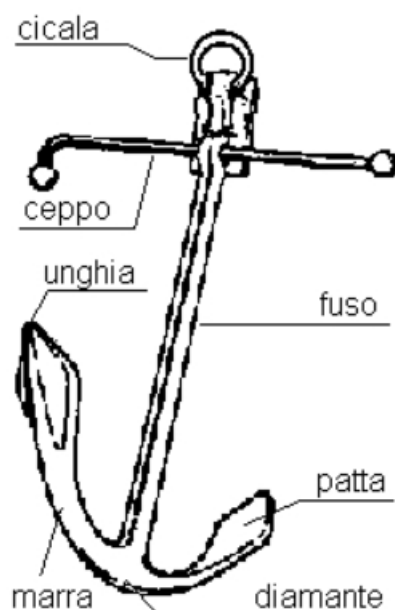


l'ancora

Come commentò il grande scrittore Joseph Conrad (che non solo scrisse di mare, ma ci passò quasi tutta la vita): *"Un' àncora non viene mai 'gettata'. Il comando è uno soltanto - Fondo! Prendersi delle libertà col linguaggio tecnico è un delitto contro la chiarezza, la precisione e la bellezza della perfetta espressione."*

A cosa serve l'ancora lo sappiamo tutti. Vediamo come si chiamano le sue diverse **parti**, e quali sono i vari **tipi**.

PARTI DELL'ÀNCORA



MARRA: la parte terminale dei bracci a uncino, fissi o mobili, destinata a mordere il fondo per farvi presa: è formata da un ingrossamento (patta) che, conformato a punta di freccia o di lancia, culmina generalmente con una sporgenza (unghia).

UNGHIA: l'unghia della marra è l'estremità acuminata della marra.

PATTA: la parte piana delle alette delle marre dell'ancora.

DIAMANTE: il punto più basso del fuso dell'ancora, da dove si diramano le marre.

CICALA: l'estremità superiore del fuso o l'anello posto alla estremità superiore del fuso nel cui apposito foro (occhio della cicala) si collega il maniglione della cicala per unire l'ancora alla sua catena.

OCCHIO PER LA CICALA: il foro che si trova all'estremità superiore del fuso dell'ancora.

CEPPO: è una grossa e pesante traversa, di legno o di metallo, posta sul fuso dell'ancora vicino alla cicala, perpendicolarmente al piano delle marre, la quale, quando l'ancora cade sul fondo, si adagia orizzontalmente, e permette a una delle marre di penetrare nel fondo facendovi buona presa.

FUSO: è il corpo centrale dell'ancora stessa, alle cui estremità si trovano, in basso, le marre, in alto il ceppo e la cicala.

TIPI DI ANCORA

È bene sapere che vi sono diversi tipi di ancore a seconda dei fondali e delle caratteristiche dell'imbarcazione.

Ancore a ceppo: ammiragliato

Ancore a marre articolate: Danforth, Hall

Ancore a vomere o ad aratro: CQR e Delta

Ancore a cucchiaio: Bruce

Ancore a grappino (o a ombrello)

L'ancora più classica è senza dubbio **l'Ammiragliato (o dell'ammiraglio)**.



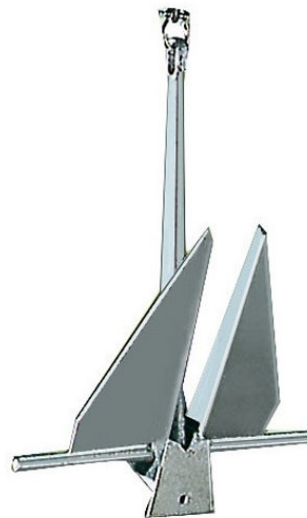
E' praticamente il simbolo internazionale dell'ancora. E' **poco utilizzata nel diporto** perché è ingombrante, pesante e difficile da maneggiare.

Per risolvere almeno in parte questi handicap è senz'altro da preferire il tipo a ceppo sfilabile (mentre non sempre si dimostrano funzionali i pochi modelli completamente smontabili).

È comunque un'ancora **ottima praticamente per qualsiasi fondo** e si dimostra superiore alle altre soprattutto in presenza di fitta vegetazione algale (anche se a volte può arare, cioè muoversi, soprattutto nella sabbia). La punta delle marre può essere più larga per fondi fangosi o morbidi, più stretta per quelli compatti.

Tra gli inconvenienti è anche da ricordare che se la catena si imbroglia sul ceppo (inceppata) o sulle marre (ammarrata), l'ancora probabilmente non farà nessuna presa e dovrà essere nuovamente calata. Inoltre il suo peso è superiore di una a marre articolate o a vomere di pari qualità, e questo può essere un problema grave se non si dispone di salpa-ancore e tutto viene fatto a forza di braccia.

L'ancora piatta a marre articolate è diffusissima in tutto il mondo ed è nota in Italia come **Danforth**.



Presenta una grande area, così da essere **ottima per sabbia e fango**, qualità che la fa spesso preferire nei nostri mari.

Tra le caratteristiche ricordiamo il diamante snodato e l'avere un corto ceppo in linea con la base delle marre. Valutando le diverse possibilità di fondale, **la sua tenuta risulta mediocre con fitta vegetazione e addirittura scadente su fondali rocciosi**; è quindi da ritenere genericamente inferiore ad una CQR, per cui il suo uso è consigliabile soprattutto come ancora secondaria.

Se disponete di una Danforth ricordate di controllare periodicamente che lo snodo non presenti incrostazioni in grado di limitare il movimento delle marre, perché in questo caso la sua efficienza diminuirebbe drasticamente.

Anche la **Hall** è un'ancora a marre articolate, ma si differenzia dalla Danforth per non avere il fuso e disporre di marre più tozze e grosse.



Normalmente la Hall affida al grande peso la sua ottima qualità di tenuta su qualsiasi tipo di terreno, ma per questo è utilizzata come **ancora primaria soprattutto sulle navi o su yacht di grande dislocamento**.

Di dimensioni assai ridotte, presentando un facile stivaggio ed essendo priva di spigoli vivi, è preferita anche sui battellini di servizio e gommoni, ma in questo caso presenta anch'essa problemi con alghe, ciottoli o ghiaia.

L'ancora **CQR**, detta anche **a vomere** o **ad aratro** è tra le più diffuse e per le sue qualità viene utilizzata normalmente come ancora primaria. Il suo nome è l'abbreviazione della parola inglese "secure", sicuro.

Di



ridotto ingombro e tenuta molto buona, specie con sabbia, ciottoli o fango, nacque ad opera di G.I. Taylor nel 1933, come ancora per idrovolanti. Da qui si intuisce la necessità di uno strumento che, a parità di tenuta, permettesse soprattutto la riduzione dei pesi. In effetti tutte le prove riscontrabili riportano come una CQR presenti una tenuta quasi doppia di un' Ammiragliato di pari peso.

Inoltre la sua forma riduce quasi completamente i rischi di ammarraggio, mentre la barra che unisce le due orecchie delle marre consente di installare con estrema facilità una grippia. Tra vantaggi sicuramente non secondari è infine da ricordare che **la CQR fa nuovamente presa anche dopo avere eventualmente arato**, cosa invece difficile ad esempio per una Danforth. Tra gli inconvenienti è invece da annoverare che, proprio per il suo peso ridotto, ha una estrema **difficoltà ad affondare su un terreno coperto di alghe**.



Recentemente è nata l'evoluzione della CQR, chiamata **Delta**, che si posiziona automaticamente sul musone di prua.

Un'ancora di concezione relativamente recente (1972) e dimostratasi assai valida, è la **Bruce**.



L'obiettivo di Peter Bruce era originariamente di ideare un'ancora speciale per le piattaforme petrolifere che operavano nel Mare del Nord; avendo però creato un oggetto che presenta estrema facilità ad affondare saldamente nella sabbia o nel fango, oltre ad avere una presa genericamente più forte di altre ancore a parità di peso e di lunghezza di catena, si è diffusa rapidamente anche sulle barche da diporto.

Ha una forma molto particolare, con un'unica marra fissa quasi semicircolare e due larghe orecchie che si aprono come ali di farfalla. A parità di peso è più compatta di una CQR o una Danforth. **Di difficile stivaggio, è però l'ancora che meglio di ogni altra sembra integrarsi elegantemente sul musone di prua**. Per contro l'essere coperta da brevetto la rende un oggetto più costoso delle altre ancore.

Il **grappino** è un ancorotto a quattro marre articolate e richiudibili, ottimo sui gommoni o nel battellino di servizio.



Detto anche "a ombrello", deriva dai rampini da pesca che presentano le marre fisse e le unghie più sottili. In posizione di riposo le marre sono raccolte attorno al fuso e trattenute da un blocco semisferico, lo stesso che mantiene poi aperti i quattro bracci.

La sua tenuta non è forte e non deve mai essere utilizzato come ancora di posta, anche se dimostra una buona tenuta su fondali rocciosi per la sua capacità di penetrare in ogni anfratto.



Brèva e Tivàn l'autostrada del Lario



“Brèva e Tivàn, Brèva e Tivàn,
la vela la se sgùnfia e 'l timòn l'è in 'di mann,
Valtelèna ciàra e Valtelena scüra,
l'è una partida a dama cun't el cieel che fa pagüra...

E la barca la dùnda e la paar che la fùnda,
che baraùnda vess chè in mèzz al laagh
El laagh che l'è balòss, el laagh che 'l tradiss,
el fülmin lüsiss e 'l cieel el tussiss”

*(Breva e Tivano, Breva e Tivano,
la vela è sgonfia ed ho il timone fra le mani
Valtellina chiara e Valtellina scura,
è una partita a dama con il cielo che fa paura...*

*E la barca dondola e sembra che affondi
che baraonda c'è in mezzo al lago
Il lago che è furbo, il lago che tradisce,
Il fulmine luccica e il cielo tossisce)*

Così canta Davide Van De Sfroos (*), fotografando in modo poetico il lago di Como quando è “arrabbiato”. In realtà i due venti narrati dal cantautore comasco non sono per definizione forieri di cattivo tempo. Anzi, il Lario offre quasi tutto l'anno un clima assai mite e i monti e le valli che lo circondano mitigano notevolmente l'impeto dei venti.

Inoltre, Brèva e Tivàn non sono affatto imprevedibili: al contrario sono talmente puntuali che i Romani, grandi co-

struttori di strade che mettevano in comunicazione tutto il loro vasto Impero, non ritennero di dover affrontare tale onere per la zona lariana, quando due servizievolissimi venti garantivano il comodo trasporto di uomini e merci attraverso il lago.

Una pratica che durò per secoli, motivo per cui la pavimentazione dei non facili sentieri che costeggiavano il Lario risale solo a fine '800.

Vediamo gli “orari” di questi due protagonisti della nautica lariana.

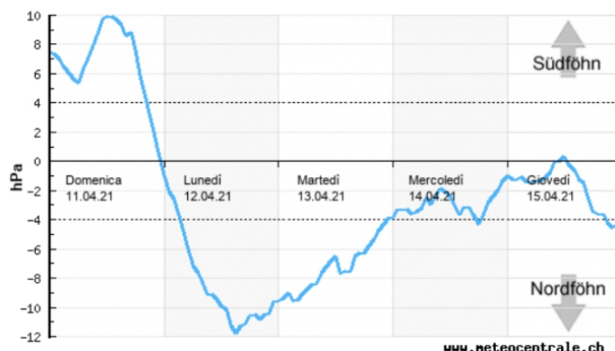
Il **Tivàn** (Tivano in italiano, derivato dal francese *petit vent*) è un vento termico che spira da nordest e scende dai monti della Valtellina. Si presenta puntuale verso le sei di mattina con una velocità di 6-7 nodi e se ne va verso le undici per lasciare il posto alla Brèva. Quando il Tivàn non soffia la gente del lago drizza le antenne, perché è spesso sintomo di cattivo tempo in arrivo.

Il Tivano, che è normalmente una brezza moderata, non deve essere confuso con il **Föhn**, che soffia molto forte e rafficato quando tra il versante italiano e quello svizzero si instaura una significativa differenza barica (ovvero, l'indice delle correnti fra un versante e l'altro delle Alpi).

A partire infatti da una differenza barica di circa 4 hPa si possono instaurare venti di Föhn da nord, in caso contrario soffia Föhn da sud. Più grande è la differenza barica, più forti risultano in genere i venti di Föhn.

(*) Davide Van De Sfroos è il nome d'arte di Davide Bernasconi, un cantautore lombardo che col suo gruppo, i “De Sfroos”, usa per i testi delle sue canzoni il dialetto comasco, comprensibile in Lombardia e nel Canton Ticino.

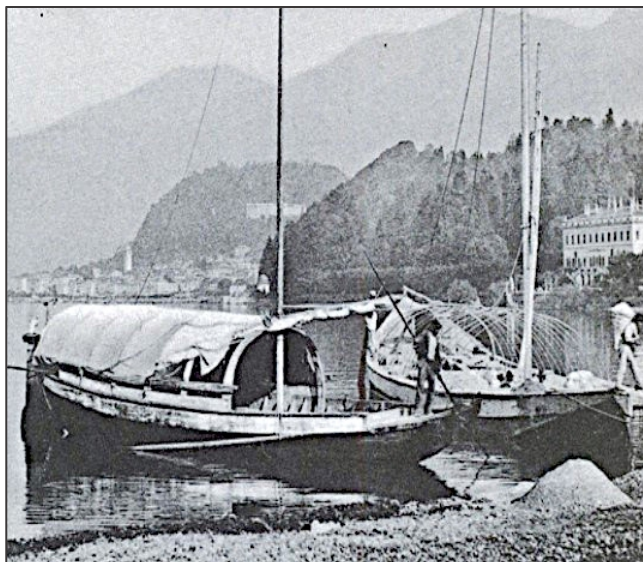
Come esempio, in questo diagramma è delineata la previsione di differenza barica per cinque giorni tra Lugano e Zurigo. Se la differenza è negativa, la pressione a Zurigo è più alta che a Lugano.



Il Föhn è preannunciato da un cielo con alte nubi sfrangiate o lenticolari molto caratteristiche e mette a dura prova i velisti inesperti ma assicura uscite adrenaliniche a quelli più navigati, a surfisti e kites.

La **Bréva** dà il cambio al Tivàn. E' a sua volta un vento termico che spira in direzione esattamente opposta, da sud verso nord, soprattutto nella bella stagione (da inizio primavera all'autunno) e cala insieme al sole. E' quasi sempre preceduto da un velo di foschia che si distende leggero sulle acque. E' probabile che il nome venga dalla cittadina di Brivio sull'Adda, da dove il vento ha origine verso il ramo di Lecco. A seconda dell'intensità, la gente del lago gli dà nomi diversi: *Brévun* (Breva grande) quando è particolarmente forte, o *Bréva sutavent* (Breva sottovento) quando soffia più gentilmente. Nei periodi più caldi questa termica può raggiungere anche forte intensità, fino a 20 nodi.

L'Alto Lario è ricco poi di venti locali con caratteristiche proprie tra cui il "Menaggino" che soffia impetuoso con intensità sino a 40 nodi e oltre, il "Garzenasco" vento temporalesco che scende dalla valle di Dongo, il "San Vincenzo" che è un grecale intenso che percorre la Valtellina e investe Colico.



Chi pratica sport acquatici sul Lario può contare su Bréva e Tivàn, che si danno il cambio con sufficiente regolarità. Chi è nato e cresciuto sul lago di Como conosce perfettamente questi due compagni giornalieri, i cui nomi sono presenti un po' dappertutto: quasi ogni località affacciata sul lago ha una via o un vicolo intitolato ad uno o entrambi i venti e non si contano i B&B e i locali che ne portano il nome.

Antonio Fogazzaro cita la Bréva nel suo *Piccolo mondo antico*, ambientato in Valsolda sul lago di Lugano, luoghi cari allo scrittore che ci visse diversi anni e toccati dallo stesso vento: *"Soffiava sul lago una breva fredda, infuriata nel voler cacciare le nubi grigie, pesanti, sui cocuzzoli scuri delle montagne."*

Chi è appassionato di moto saprà inoltre che **la Guzzi, che ha sede a Mandello sul Lario**, ha chiamato Breva un suo modello "naked" prodotto dal 2003 al 2011.

Naturalmente chi frequenta la base AIVA CVC del Quadrante Lombardo sita a Dongo ha familiarità con questi due venti amici, che garantiscono svago per gran parte dell'anno a chi pratica vela e deriva (foto sotto).

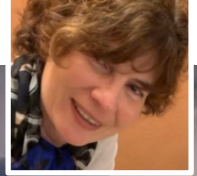


Concludo con un ricordo personale, che si riallaccia al brano di Van De Sfroos che apre questo articolo. Tempo fa passammo una notte sulla montagna sopra il porto di Gera Lario ad ammirare il cielo stellato, in compagnia di un amico astronomo e dei ragazzi delle derive.

Tornati a dormire in quattro sul mio Mousquetaire ormeggiato a Gera Lario, fummo svegliati alle primissime ore del mattino da due sciagurati dei nostri, probabilmente non del tutto sobri, che sul pontile cantavano a squarciagola "Bréva e Tivàn"...

Una curiosità: la Lucia (foto a sinistra) è una barca tipica del lago di Como. Come intuibile, deve il suo nome a Lucia Mondella, che ne "I promessi sposi" fugge con la madre Agnese e il fidanzato Renzo Tramaglino proprio su una di queste imbarcazioni. Chiamata in origine "batell", venne ribattezzata a seguito del successo del capolavoro manzoniano.

Questi barconi hanno solcato a lungo le acque del lago per trasportare uomini e cose proprio sfruttando la Bréva e il Tivàn e ancora oggi sono usate per diporto e per regate. Le dimensioni sono circa 6 metri di lunghezza e 2 di larghezza, con sponde abbastanza alte e inclinate; sono costruite in legno di castagno per lo scafo ed i cerchi, mentre per i 4 o 6 scalmi viene utilizzato il rovere e per i remi l'abete.



sir Francis Beaufort *il signore del vento*

Sir Francis Beaufort (1774-1857) è stato un ammiraglio, cartografo ed esploratore irlandese che per 25 anni fu a capo del servizio idrografico della marina britannica. Il suo nome è legato alla scala per la misura dell'intensità del vento, da lui proposta nel 1806 e adottata internazionalmente dal 1926.

Una descrizione così sommaria non rende però la dimensione del personaggio: **Beaufort non fu mai un burocrate, al contrario privilegiò sempre il mare all'educazione convenzionale, tanto da imbarcarsi come marinaio a soli 12 anni.**



Partecipò alle guerre napoleoniche e **passò gran parte della sua vita ad esplorare e mappare mari e terre lontane.** Di questi avventurosi e spesso pericolosi viaggi vale la pena ricordare una esplorazione nel Mare Artico alla ricerca del famoso **Passaggio a Nord-Ovest**, e una per **la misurazione del campo geomagnetico** insieme

all'esploratore James Clark Ross.

Non è un caso che il nome di questo ardito esploratore sia stato dato a due dei molti luoghi della Terra che visitò in condizioni spesso più che critiche: **il Mare di Beaufort** nel Mar Glaciale Artico e **l'Isola di Beaufort** nel Mare Antartico.

Fu inoltre lui a permettere a Charles Darwin di partecipare al viaggio sul brigantino della Royal Navy *HMS Beagle* (vedi l'immagine) da cui il grande scienziato avrebbe poi elaborato la sua famosa teoria sull'evoluzione.



Come responsabile dell'Istituto Idrografico della marina reale britannica **trasformò quello che era poco più di un banale e polveroso deposito di poche e imprecise mappe nautiche in una istituzione cartografica nota**

in tutto il mondo. Diverse delle eccellenti mappe che l'Istituto diede alle stampe durante la sua direzione sono in uso ancora oggi.

Fu durante i suoi molti anni spesi in mare al comando delle spedizioni più diverse che Francis Beaufort cominciò ad annotare sui suoi diari l'intensità del vento, classificando le varie situazioni con una codifica mutuata dall'esperienza di altri marinai come, nel secolo precedente, Daniel Dafoe (sì, proprio l'autore di *Robinson Crusoe*).

La scala di Beaufort ebbe una lunga evoluzione che la portò alla fine degli anni 1830 ad essere ufficialmente adottata dalla Marina britannica e dal 1850 anche negli usi non nautici. Nel 1853 venne dichiarata ufficialmente applicabile dalla prima Conferenza Meteorologica Internazionale tenutasi a Bruxelles e dal 1926 è la scala mondiale per la misura dell'intensità del vento.

In tale scala l'intensità del vento è classificata in 12 "gradi", corrispondenti a determinate velocità: lo 0 corrisponde alla calma di vento, il 12 all'uragano. Gli iniziali 12 gradi furono successivamente portati a 17 per meglio misurare la forza del vento dei vari tipi di uragani.

Tuttavia la scala estesa a 17 gradi è utilizzata solo in casi particolari come i tifoni tropicali che affliggono principalmente Taiwan e la Cina continentale. Internazionalmente, il "WMO Manual on Marine Meteorological Services" riporta la scala Beaufort fino a 12 gradi, senza raccomandazioni per l'utilizzo della scala estesa.

Trovate in fondo a questo articolo la tabella che rappresenta l'intera scala fino a 12 gradi. La colonna delle onde deve essere interpretata solamente come guida indicativa, ovvero grosso modo le condizioni che potremmo incontrare in alto mare lontano dalle coste, ma non deve essere utilizzata per stimare lo stato del mare e nemmeno in senso inverso, cioè per dedurre il vento a partire dallo stato del mare.

Ad esempio nei bacini interni o presso le coste, con un vento di terra, l'altezza delle onde sarà minore e le onde stesse più ripide. Inoltre non viene considerato il fenomeno del fetch (la superficie di mare aperto su cui spira il vento con direzione e intensità costante ed entro cui avviene la generazione del moto ondoso) così come un mare mosso potrebbe essere stato causato da un vento molto più lontano. Le cifre nella colonna "Altezza delle onde" indicano l'altezza massima probabile.

Grado Beaufort	Tipo di vento	Nodi		km/h		Effetti		Altezza delle onde (metri)
		Min	Max	Min	Max	Terra	Mare	
0	Calma	<1		<1		Il fumo si alza verticalmente	Mare piatto	-
1	Bava di vento	1	3	1	5	Il vento piega il fumo	Piccole increspature, senza creste bianche di spuma.	0,1
2	Brezza leggera	4	6	6	11	Il vento si avverte sul viso	Increspature corte ma più evidenti, con creste che non si rompono.	0,2 - 0,3
3	Brezza tesa	7	10	12	19	Il vento agita le foglie	Onde molto piccole; le creste cominciano a rompersi.	0,6 - 1
4	Moderato	11	16	20	28	Il vento solleva carte	Onde piccole che cominciano ad allungarsi; spuma più frequente e più evidente.	1 - 1,5
5	Teso	17	21	29	38	Il vento agita i rami	Onde moderate che assumono una forma più allungata; possibilità di qualche spruzzo.	2 - 2,5
6	Fresco	22	27	39	49	Il vento agita grossi rami	Onde più grandi; le creste di spuma bianca sono estese.	3 - 4
7	Forte	28	33	50	61	Il vento ostacola il cammino	Il mare si gonfia; spuma bianca al rompersi delle onde.	4 - 5,5
8	Burrasca	34	40	62	74	Il vento agita grossi alberi	Onde di media altezza e maggiore lunghezza; le creste iniziano a rompersi in spruzzi.	5,5 - 7,5
9	Burrasca forte	41	47	75	88	Il vento asporta camini e tegole	Onde alte; si formano compatte strisce di schiuma lungo la direzione del vento.	7 - 10
10	Tempesta	48	55	89	102	Il vento sradica alberi	Onde alte con creste e mare biancastro; le onde precipitano in modo intenso; la visibilità è ridotta.	9 - 12,5
11	Fortunale	56	63	103	117	Gravi devastazioni	Onde eccezionalmente alte (le navi di media stazza scompaiono per alcuni istanti); la visibilità è ridotta.	11,5 - 16
12	Uragano	>64		>118		Gravissime catastrofi	L'aria è piena di schiuma; il mare è completamente bianco; la visibilità è fortemente ridotta.	>14

John Rousmaniere



Lo scopo non è di condurre la barca,
ma piuttosto di aiutarla a condurre se stessa.

John Rousmaniere, classe 1944, è un velista e scrittore statunitense, autore di trenta libri che per la maggior parte vertono su storia, tecnica, didattica della navigazione a vela. E' considerato una autorità su temi di marineria e sicurezza in mare, e negli anni ha condotto moltissimi test su apparati velici e procedure di emergenza in mare.

Ha inoltre presieduto e partecipato a svariate inchieste relative a importanti incidenti che coinvolgevano imbarcazioni a vela, spesso indicando modi per evitarne il ripetersi che sono diventati poi parte degli odierni apparati di sicurezza.

Ha ricevuto numerosi riconoscimenti per i suoi contributi al miglioramento della sicurezza in mare e della salvaguardia di quanti operano nella nautica.

E' ovviamente un appassionato velista, con alle spalle oltre quarantamila miglia di navigazione che

comprendono diverse traversate oceaniche, nove traversate "Newport-Bermuda" e innumerevoli altre competizioni su imbarcazioni di piccola e grande stazza.

Tra i suoi libri più letti vi è "Fastnet Forza 10", che narra le tragiche vicende legate all'edizione 1979 della nota Fastnet Race, alla quale partecipò, e che causarono 19 vittime.

Il volume per il quale è senz'altro più noto nel mondo anglosassone è "The Annapolis Book of Seamanship" del 1983, che dalla sua pubblicazione è diventato un punto di riferimento per gli standard della marineria e viene utilizzato come libro di testo in numerose scuole di vela, compresa la prestigiosa "United States Power Squadrons".

Trovi John Rousmaniere e altri suggerimenti di letture di mare nella [pagina Libri & Letture](#) del sito AIVA CVC.



QUADRANTE LOMBARDO

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



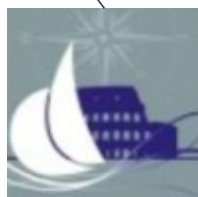
QUADRANTE VENETIAVELA

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



QUADRANTE DANNUNZIANO

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



QUADRANTE CAPITOLINO

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



QUADRANTE TOSCANA

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



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](#)



**Iscriviti ad AIVA CVC
e regala l'iscrizione
nello Shop on-line**
[link all'iscrizione](#)

