

dentro e fuori da

PPorto
al ma



Guarda che 2025! un programma tutto da navigare

Il fascino dell'insolito

Cronache dal 2° Rally Velico d'Autunno

ARC+ il sogno diventato realtà

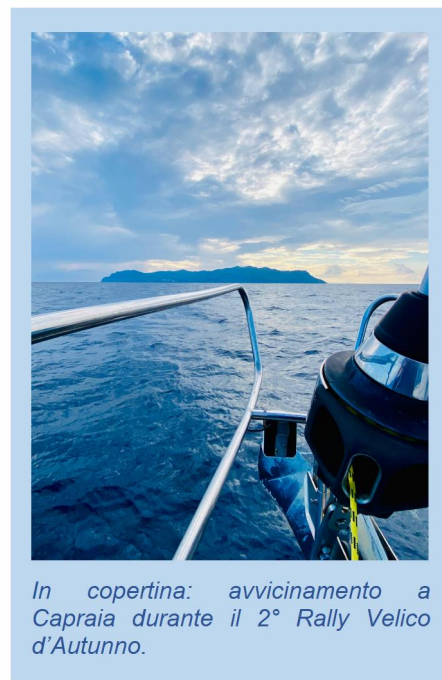
Vendée Globe l'Everest della vela

Guarda che 2025! un programma tutto da navigare
<https://www.porto-palma.com/il-nostro-2025>





- 2 Guarda che 2025!**
Un programma tutto da navigare
- 4 Il fascino dell'insolito**
Giancarlo Tunesi
- 6 Cronache dal 2° Rally Velico d'Autunno**
Marco Silleni
- 18 ARC+ il sogno diventato realtà**
Marco Pierani
- 31 Vendée Globe, l'Everest della vela**
Luca Bonini
- 39 Contatta i Quadranti**



In copertina: avvicinamento a Capraia durante il 2° Rally Velico d'Autunno.

“Dentro e fuori da Porto Palma” è disponibile 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@allievicvc.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:

Giancarlo Tunesi
Luca Bonini
Marco Pierani
Marco Silleni

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

Scrivete a notiziario@allievicvc.it

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

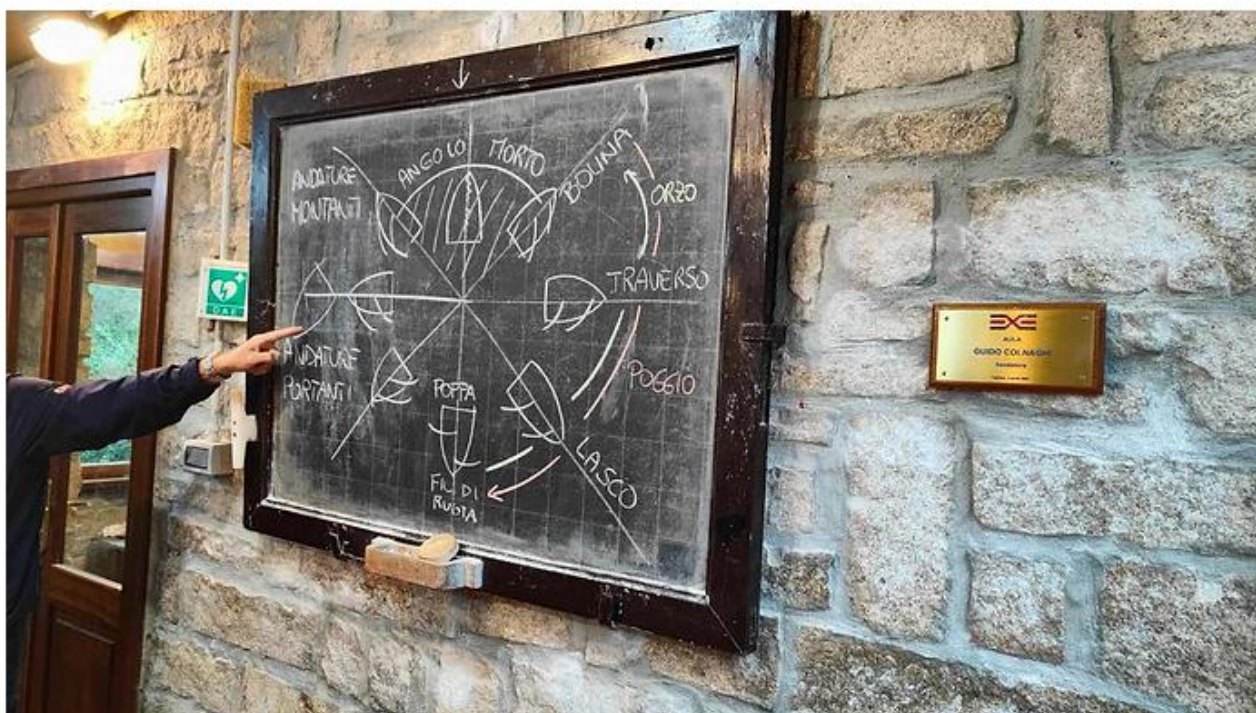
a colori 2° di copertina	€1.000
a colori 3° di copertina	€1.000
a colori 4° di copertina	€1.500

Sconto di agenzia di pubblicità: 15%



Giancarlo Tunesi

Il fascino dell'insolito



Cosa c'è di più bello per un velista, un marinaio, di arrivare dal mare e approdare in un porto o in una baia sconosciuti? Credo quasi nulla. L'idea di scendere a terra da una piccola barca a vela che ha navigato per ore o forse giorni e calpestare un suolo mai visto è davvero una emozione che cattura, che dà un senso compiuto all'idea che c'è in molti di noi di essere un po' esploratori oltre che navigatori.

È questo che ci spinge come Associazione a proporre sempre nuove destinazioni, anche molto particolari e al di fuori dei circuiti più commerciali della nautica da diporto.

Quando approdi in un porto bretone, come faremo nel **Tour de Bretagne** del prossimo giugno-luglio 2025, non trovi un marina finto e perfetto nel suo anonimato: calpesti invece una banchina che è uguale a quella che c'era cent'anni fa, nel centro della cittadina, e per farlo devi avere... studiato. Sì, orari correnti, escursioni di marea, ecc. Non ti viene ad accogliere la ragazza carina, pochissimo abbronzata se non diafana, in t-shirt bianca con logo e pantaloncino blu: ti vedi arrivare un gommone sgarruppato a tutto gas e a bordo, con i capelli al vento, ti si presenta una Donna Bretone che ti squadra dalla testa ai piedi per capire se sei un marinaio o un turista nautico.

In **Svezia**, dove andremo a giugno 2025, le barche sono dotate di un kit "da alpinismo" con tanto di chiodi da fissare nella roccia per ormeggiarsi di prua con ancora a poppa.

Sì, ci piace navigare dove la natura è ancora la padrona e il mare è il nostro capo, a cui non dare confidenza ma solo rispetto. Guarda tra [le nostre navigazioni 2025](#): tra quelle più vacanziere, che comunque vogliamo offrire con il nostro stile caprerino, ci sono quelle da calli sulle mani.

Il nostro 2024 è stato ricco di mare di vento e di nuovi soci, tanti giovani, e quindi con grande soddisfazione auguro un Buon Natale e un 2025 strepitoso a tutti.



“Sul mare non è come a scuola, non ci stanno professori. Ci sta il mare e ci stai tu. E il mare non insegna, il mare fa, con la maniera sua.” *Erri De Luca*



Marco Silleni

Cronache dal 2° Rally Velico d'Autunno



Ebbene sì, l'abbiamo rifatto! L'8 e 9 novembre 2024 si è svolto il 2° Rally Velico d'autunno dell'AIVA: manifestazione solo all'apparenza recente e nata dopo la decisione di spostare a primavera il ben più consolidato raduno, ma che in realtà ne continua la tradizione nel periodo autunnale a cui in tanti eravamo abituati.



Rispetto all'edizione precedente, già di molto successo, quest'anno vi è stato un notevole incremento di partecipazione, con 25 barche e ben 166 velisti! molto più dei campionati nazionali di tanti sport minori e anche di qualche campionato locale di vela.

Rispetto all'edizione precedente, già di molto successo, quest'anno vi è stato un notevole incremento di partecipazione, con 25 barche e ben 166 velisti! molto più dei campionati nazionali di tanti sport minori e anche di qualche campionato locale di vela.

Venerdì 8 c'è stata la prima tappa di avvicinamento, come in tutti i rally che si rispettino, con partenza da vari porti della Toscana; meteo ideale e divertimento. Va detto che le circostanze aiutano: si vede allontanarsi la bellissima e verdeggiante costa toscana, che dal mare è se possibile ancora più incantevole, seguita da diverse ore con solo il mare come orizzonte, occupati a regolare vele e andatura rispetto alle barche partite dal nostro stesso porto (perché il rally è sì amichevole, ma un sano spirito di competizione c'è, eccome!).



Poi, piano piano, si cominciano ad avvistare le barche che arrivano da altre destinazioni, e allora è una gara a riconoscerle: "Sono quelli che vengono da Marina di Pisa!" "Ma va, vengono da molto più giù, saranno quelli che arrivano da Punta Ala" "Macché, sono i romani" e così via, fino a che col binocolo finalmente si riescono a riconoscere le barche o i membri dell'equipaggio.

Finalmente l'avvicinamento a Capraia, veramente suggestivo, con tutte le barche che convergono verso l'ingresso al porto come attratte da una calamita. Naturalmente la priorità è documentare il rilevamento per 135° del faro di Capraia, che stabilisce ufficialmente la fine della prima tratta: quindi, grande affollamento sulla linea ideale di arrivo, con richieste perentorie di acqua da una barca all'altra, e poi l'attesa che il personale del porto dia il via libera all'ingresso.



L'arrivo in porto è forse la parte più bella della giornata: chi ha già ormeggiato (o se ne va a zonzo perché ha lasciato gli altri a ormeggiare...) va su e giù in banchina ad aspettare le altre imbarcazioni e a dare una mano con le manovre. I richiami, i saluti, gli sfottò si incrociano. C'è qualcuno che salta giù di corsa per cercare qualcosa che manca prima che i negozi chiudano, qualcun altro che con sguardo implorante chiede dove sono i bagni del porto, chi si è già sistemato in uno dei bar di fronte alla banchina con uno spritz davanti, ad ammirare tranquillamente tutta quella confusione, e chi sta già tagliando salame e formaggio per un meritato spuntino.

Digressione: a tal proposito, è interessante notare il diverso approccio degli equipaggi riguardo la cambusa: c'è chi arriva con lo stretto indispensabile, un pacco di cracker e qualche scatoletta; e chi si è portato una piccola enoteca per una degustazione verticale e specialità gastronomiche che neanche un ristorante gourmet.

Alla sera tutte le nostre barche in fila sono davvero un bel vedere, abbiamo praticamente preso possesso del luogo. Ci siamo solo noi e i pochi locali, e ci si visita da una barca all'altra per salutarsi e scroccarsi a vicenda un aperitivo o addirittura la cena. C'è anche un'ampia scelta di generi musicali per barca, e si può sostare dove l'accompagnamento di fondo ci va più a genio (la cacofonia che risulta è degna di nota! si va dalla tekno al rock anni '70, da Taylor Swift ad Anna Oxa...).



da sinistra: il Presidente AIVA CVC Giancarlo Tunesi e i Capibarca Davide, Filippo, Luigi



Sabato 9 la prova a Capraia, iniziata con il briefing mattutino dei Capibarca. Poi via, tutti a bordo e si parte, stavolta tutti insieme, con le consuete tattiche di partenza "ai limiti del regolamento" (ricordate i cartoni delle *Wacky Races*? ecco, uguale).





Questa seconda manche della regata, inizialmente pianificata in una circumnavigazione dell'isola, è stata ridotta a una regata a bastone per il vento che dava scarso e invece poi ha soffiato bene, in barba a tutte le previsioni. Anche della pioggia minacciata, si è vista solo qualche goccia alle 7.30 del mattino. Tanta competizione, resa divertente anche dalla grande diversità delle imbarcazioni impegnate.

Tra le barche, ammiratissima il *Gemini* della Marina Militare, graditissima e storica ospite degli eventi della nostra Associazione, con un equipaggio di allievi della S.V.M.M. (Sezione Velica della Marina Militare di Livorno), guidati con mano ferma dai Comandanti Paolo Carnevali e Maurizio Poddi. *Gemini* è un magnifico sloop bermudiano varato nel 1983, disegnato da Andrea Vallicelli, che durante la veleggiata (dove per nostra fortuna era fuori competizione) a un dato momento ha alzato lo spinnaker ed è sparito all'orizzonte come un gabbiano.



La barca che veniva da più lontano era *Barracuda*, salpata da Riva di Traiano, Comandante Gabriele De Giorgi, equipaggio: Elisa, Andrea, Carlo, Paolo. Non perdetevi, in fondo a questo articolo, il bellissimo video realizzato appunto dall'amico Andrea (aka "Nova Kaciara") che in regata abbiamo visto spesso a prua in equilibrio precario, alle prese con vele, scotte e garbugli vari.

La classifica ha tenuto conto di vari fattori, compresa la presenza di vento nei vari percorsi e le ore a motore, autodichiarate (la lealtà è una virtù fondamentale per un caprerino!).

Sono risultati primi classificati i "Morena Boys" al comando di Beppe Salottolo (chi scrive ha avuto il piacere in passato di essere suo secondo), equipaggio: Pietro, Andrea e Tiziano, un team consolidato.



i "Morena Boys" II

Secondi: gli impagabili "Arieti d'autunno", che hanno portato una ventata di allegria e benvenuta follia alla manifestazione (vi vogliamo ancora, ragazzi!), Comandante Giacomo Ichino, equipaggio: Tommaso, Niccolò, Luigi, Edoardo e Lorenzo.



"Gli Arieti d'Autunno" sono assolutamente irrinunciabili Ragazzi, DOVETE esserci sempre ai nostri Raduni!

Terzi: "Scossi ma buoni" capitanati da Andrea Brogna, equipaggio Davide, Fabio, Lucia, Francesco, Matteo e Francesca (... i quali "Scossi" hanno suscitato grande invidia perché si sono presentati pavoneggiandosi in bellissime felpe personalizzate!)



Molto partecipato l'attesissimo quizzone, con alcune domande davvero intriganti (chi sa cos'è un "marocchino" alzi la mano...) e dai sorprendenti risultati, con tassi di risposta curiosamente bassi per notori lupi di mare... Hanno vinto "I Morena Boys" con 22 risposte corrette su 25!

Menzione speciale per la più giovane, Delia (solo 16 anni!) imbarcata su *Nausicaa*, che ha partecipato al quizzone tutta sola, visto che i due altri membri dell'equipaggio (il papà Giovanni e Saverio) sono entrambi istruttori CVC e quindi esclusi dalla competizione. Ma se l'è cavata proprio bene! 16 risposte giuste su 25. È stata premiata come partecipante più giovane al Rally dal più senior, il nostro amato Vittorio, a significare la continuità generazionale che è una delle risorse più preziose della nostra Associazione.



Vittorio e Delia, separati dall'anagrafe ma uniti nella vela!



Un premio l'ha ricevuto anche l'equipaggio più numeroso, quello di Medea, capitanato da Claudio Di Maria.

Si doveva anche premiare l'equipaggio che ha fatto la cavolata più grossa, ma è risultato essere il Presidente Tunesi (che ha raccomandato di non traversare la zona marina B, quando era la A) che non si è autopremiato :-) (il premio lo teniamo per la prossima volta...).



Il rally comunque è stato soprattutto l'occasione per festeggiare e ritrovarsi tra amici vecchi e nuovi, condito da cadute in acqua di persone e telefonini, locali chiusi a Capraia che magari avrebbe potuto essere un po' più pronta ad accoglierci (anche se va citata la notevole friggitoria accanto alla capitaneria, con apprezzatissime cozze fritte!), scambi di accordi per ritrovarsi in barca per la prossima stagione.

Partecipatissima la festa finale di sabato sera, con buoni cocktail e pizza, andata avanti a lungo con musica e cantante in playback: il Presidente ha ballato in bretelle e si sono sciolti persino i compunti allievi dell'Accademia Navale.

Ci rivediamo tutti nel 2025 con il Raduno di primavera (sarà il 50mo! non potete mancare!) e il prossimo Rally d'autunno, senza dimenticare i corsi del CVC.

Il video del Rally visto da Andrea (equipaggio di *Barracuda*). Non perdetevolo perché è bellissimo!

<https://youtu.be/gpq877gHP1M>





Marco Pierani

ARC+, il sogno diventato realtà

L'amico e Capobarca AIVA Marco Pierani ha partecipato a questo mitico Rally e ce lo racconta.



ARC sta per Atlantic Rally for Cruisers. Questo raduno per i velisti da crociera e da regata si svolge annualmente dal 1986 ed è organizzato dal World Cruising Club in Inghilterra. Il percorso si estende per 2800 miglia nautiche attraverso l'Atlantico, da Gran Canaria a Santa Lucia. ARC non significa solo raggiungere per primi il traguardo di St. Lucia: anche la componente sociale assume un ruolo importante. ARC vuol dire infatti festeggiare insieme l'arrivo e ampliare la propria rete di contatti. Significa attraversare l'Atlantico insieme e allo stesso tempo vivere un'avventura e un'esperienza individuale. Ecco il resoconto dell'amico e Capobarca AIVA CVC Marco, che ha realizzato quello che per tanti di noi è un sogno nel cassetto.



L'itinerario dell'ARC+

Se ne parlava da qualche anno, ma stavolta sembrava fosse quella buona. Quando a marzo 2025 Mario mi disse che stava mettendo a punto le ultime cose per partecipare alla ARC+ e se volessi accompagnarlo in quella avventura, ne fui molto lusingato.

È stato da sempre un sogno nel cassetto... attraversare l'Oceano Atlantico! Penso che per tutti quelli come me di una certa età sia sempre stato un obiettivo speciale, una di quelle cose che dici "Mah! chissà se mi capiterà mai?" E invece eccoci qui!

Man mano che la data si avvicinava si rendevano necessarie svariate riunioni, tutte via Skype visto che - a parte due membri dell'equipaggio - abitiamo in città diverse.

Saremo in sei, di cui due professionisti e un'altra persona regatante di livello.

Ci sono mille cose da sistemare per preparare la barca per un impegno così importante. Nel corso dei mesi che precedono la partenza sarà Salvatore a prendersi carico di quasi tutto.

Per me l'avventura inizia a Imperia i primi di ottobre 2024: trasferiremo l'imbarcazione nel porto di **Las Palmas de Gran Canaria, da dove prenderà il via l'ARC+**. Sono contento di essere ad Imperia alcuni giorni prima della data di partenza per partecipare, seppur marginalmente, agli ultimi controlli.

E poi c'è da fare la cambusa... vorremmo comperare in Italia quei prodotti di cui siamo certi che sentiremo la mancanza nella navigazione fino a Grenada... perciò pasta, olio, parmigiano, vino, ecc. ecc. E poi tutto il fresco.

Saremo in tre nella prima tappa di avvicinamento da Imperia a Malaga, ma la cambusa è e sarà importantissima durante la navigazione, e (devo dire) assorbirà molte energie. Per fortuna con l'aiuto di Clemente (il Comandante) siamo riusciti a non sprecare quasi nulla e ad ottimizzare gli spazi in barca (altra cosa complicata).

Ritengo sia **fondamentale riuscire a mangiare bene durante una navigazione così lunga e faticosa**, ne va del morale e del benessere fisico di tutto l'equipaggio, e penso siamo riusciti a centrare l'obiettivo.

Si parte, la meteo è buona, pure troppo: prima parte, più motore che vela, sosta di una notte a Bornes les Mimosas, ma poi dopo Hyeres entra un bel Maestralino che arriverà al massimo a 25 nodi. Più o meno tiriamo una riga nel Golfo del Leone, una bella bolina a otto nodi, bellissimo.

Tutto perfetto, un po' di onda ma non troppo, con una mano la barca scivola sull'onda che è un piacere, con il sole ci godiamo una bellissima navigazione verso Barcellona.

La meteo annuncia peggioramento, vento forte da Est, decidiamo di fare sosta a Valencia anche per fare rifornimento di carburante. Aspettando che passi la buriana ne approfittiamo per visitare la città, molto bella. Pensando a quello che sarebbe successo poi, non posso non provare un gran dispiacere e solidarietà per quello che saranno costretti a subire gli abitanti e la città stessa.

Approfittiamo di una piccola finestra e ci spostiamo a Cartagena. Il vento da Est è ancora forte e l'armatore preferisce essere prudente e non fare danni visto quello che ci attende. E poi, non c'è fretta.

Giungiamo a Malaga, cambio parziale di equipaggio, scende Mario e salgono Clemente e Carlo. Ora ci aspetta lo stretto di Gibilterra, punto delicato, dobbiamo far sì che vento, marea e corrente siano favorevoli e purtroppo, dopo tanto vento da Est, per qualche giorno l'Ovest forte ci impedirà di proseguire.

Finalmente il tanto atteso allineamento astrale si verifica, salpiamo e ci avviciniamo a Gibilterra a vela. Poi nello stretto ammainiamo le vele (ma tanto il vento come previsto è calato) e procediamo a motore, scelta comunque consigliabile visto il considerevole traffico. Inoltre è notte, ed è interessante navigare tenendo sotto controllo tutti quei giganti del mare che si incrociano nello stretto.

L'alba ci raggiunge appena al di là di Gibilterra e ci mostra una bellissima cartolina della mitica rocca.



Le colonne d'Ercole sono clementi, ci permettono un passaggio agevole. Proseguiamo lungo la costa africana: Tangeri, Casablanca, poi pian piano ci portiamo più distanti dalla costa puntando la nostra destinazione, Gran Canaria. Il mare è calmo, il vento leggero, facciamo conoscenza con ciò di cui avevamo sentito parlare in tanti racconti di nostri amici: l'onda oceanica. In questa fase devo dire molto amichevole, ma nella sua maestosità il messaggio che arriva è **"attenzione gente, per ora sono tranquilla, ma portatemi rispetto o saranno dolori"**.

L'atterraggio a Las Palmas è di notte (ma perché la maggior parte degli atterraggi è sempre di notte?) e dopo aver aspettato al pontile del carburante l'apertura dell'ufficio, ci viene assegnato un ormeggio ad un ponte.

Sono sempre contento di trascorrere qualche giorno a Las Palmas e alle Canarie in generale, si respira una bella atmosfera, ci sono molte cose da fare e anche bei mercati e buon cibo.



Las Palmas

Mi godo tutto questo per qualche giorno, ma non siamo proprio in vacanza: la barca va pulita, controllata, qualche piccolissima riparazione e qualche implementazione.

Dopo qualche giorno io torno in Italia. La barca rimarrà in porto per circa un mese, se ne prenderanno cura Clemente e Salvatore, c'è ancora molto da fare.

Questa prima parte della mia avventura all'ARC+ è terminata, ma mi ritengo molto fortunato per aver avuto la possibilità di partecipare a questo trasferimento.

L'avvicinamento a questa avventura fa parte dell'avventura stessa. Ho avuto modo di togliermi un po' di ruggine e provare emozioni che soltanto le lunghe navigazioni sanno trasmettere.

Il 7 novembre sono di nuovo in barca, e d'ora in poi si fa sul serio. Lo start è previsto per il 10 novembre: ultime rifiniture, meticolosi i controlli dell'organizzazione sulle dotazioni di sicurezza e poi l'ultimo giorno la cambusa. Non sappiamo più dove mettere le cibarie e l'acqua, ma alla fine con freezer e frigo pieni siamo pronti.

Il marina sportivo è tutto uno sventolare di bandiere dell'ARC sulle crocette e passeggiando sui pontili non si può fare a meno di sorridere a tutti, insomma una grande festa! Ci sono molti bambini che scorrazzano tra una imbarcazione e l'altra contribuendo a mettere allegria a tutta la flotta.



L'ARC+ è una versione più crocieristica dell'ARC, prevede una tappa con arrivo a Mindelo (isola di Sao Vicente, Capo Verde) di circa 800 Mn, e una seconda con arrivo nell'Isola caraibica di Grenada di circa 2200 Mn. Della flotta fanno parte molti catamarani, alcuni veramente grandi e veloci come gli Outremer e i Catana ma la maggior parte delle imbarcazioni sono monoscafi, il più grande dei quali è un Solaris 74. Tre le imbarcazioni Italiane.

Tra le dotazioni di bordo una diventerà certamente essenziale in questo tipo di navigazioni: il collegamento a Starlink. Lo abbiamo visto installato dalla stragrande maggioranza dei partecipanti, e consentirà a tutti di collegarsi alla rete come a casa. Risulterà molto affidabile e facile da usare, una risorsa in più per garantire la sicurezza dei partecipanti e per assicurare i familiari a casa.

Lo start viene dato alle 12, meteo buona vento leggero, anzi leggerissimo... Ci sono 95 equipaggi e quindi la direzione di regata ha consentito l'uso del motore fino a pochi minuti prima dello start, per cercare di evitare collisioni. Poi qualcuno se ne approfitterà un po'. L'uso del motore è permesso anche durante la navigazione, purché all'arrivo di tappa siano dichiarate con esattezza il numero di ore e minuti.



Dopo aver superato la linea di partenza, dobbiamo anche superare il cono d'ombra di vento formato dall'isola di Gran Canaria. Il vento latita e, una dopo l'altra, quasi tutte le imbarcazioni ammainano le vele e accendono il motore. Lo facciamo anche noi per due ore circa, sufficienti a percorrere una ventina di miglia, dopo le quali incontriamo un bel vento da NNE sui 15 nodi che poi aumenterà fino a 20-25.

Purtroppo questo significa navigare praticamente di poppa e noi, che abbiamo a bordo gennaker e code0, saremo costretti a bordeggiare per tutta la tratta. Saranno invece avvantaggiate le imbarcazioni con parasailor, spinnaker, genoa tangonato, che alla fine percorreranno molta strada in meno di noi e questo avverrà anche nella seconda parte del rally.

La navigazione è veloce ma **le onde sono irregolari e provengono da due direzioni diverse**; questo complica le cose al timone, ma non ci impedisce entusiasmanti planate a 10-13 nodi con una punta massima di 16,5.



Con questa intensità di vento i catamarani sono veramente veloci, noi ci difendiamo e tagliamo la linea d'arrivo posta davanti il **porto di Mindelo** intorno alle 5 del mattino del 15 novembre, terzi in reale del nostro gruppo A e dodicesimi overall in reale.

Abbiamo vissuto alcuni momenti difficili, come quando si è rotta la drizza del gennaker, ai quali però siamo riusciti a far fronte con lucidità. D'altra parte non ci si poteva aspettare di non aver problemi... tutte le attrezzature e la barca stessa, navigando in oceano 24/24, sono sottoposte ad un degrado enorme. I controlli devono essere continui per cercare di prevenire rotture ai punti critici soggetti a maggior usura: tack, bozzelli, drizze, scotte, moschettoni ecc.

Siamo soddisfatti e felici, e Sao Vicente ci accoglie con la sua musica ed i suoi colori, gli abitanti sono cordiali e gentili. Sui pontili del marina ci si scambiano impressioni e racconti e l'atmosfera è di gran soddisfazione per il primo traguardo raggiunto. Inoltre nessuno si è fatto male e questa è la cosa più importante.

Ora ci attendono sei giorni di break, più che sufficienti per riparare le poche rotture subite. La più complessa si è rivelata la sostituzione della drizza sinistra del gennaker, che ha costretto Stefano a lunghe permanenze in testa d'albero al fresco ;-). Provvidenziale è stato l'arrivo di Miriam, la moglie di Stefano, che si è prestata a fare da corriere per la nuova drizza, altrimenti introvabile sull'isola.

Un paio di serate divertenti con musica dal vivo organizzate dall'ARC ci hanno fatto conoscere il suono della Norma, melodia Capoverdiana resa celebre da Cesaria Evora, una vera istituzione qui sull'isola.

Sao Vicente si visita agevolmente con uno scooter, ed è piuttosto desolata, ma proprio nella sua desolazione ci mostra degli scorci affascinanti, come la vista dalla cima della sua montagna più alta, Monte Verde.

La cittadina di **Mindelo** ha un bel centro storico, molti ristoranti, tutti rigorosamente con musica dal vivo alla sera, un interessante mercato locale e un mercato del pesce ben fornito da vedere (non per nasi delicati!).



Il mercato del pesce di Mindelo.

L'isola di fronte, **San Antao**, è molto più verde e vale la visita al suo vulcano spento. La cambusa come al solito ci impegnerà non poco per la scelta dei prodotti freschi da acquistare nei giusti quantitativi e poi lo stivaggio... il quadrato si riempie di odori di coriandolo e agrumi. Un casco bello grosso di banane verdi fa mostra di se nella doccia, impiegherà più di una settimana a maturare ma... che buone!!



Poi arriva il 22 novembre e si torna in mare!! Ora prevista per lo start: le 12. **Gran partenza, tagliamo per primi la linea**, una piccola soddisfazione con 2200 Mn davanti. Quindici / diciotto nodi di vento ci accolgono nel primo tratto fino ad entrare nel previsto sottovento di San Antao, situazione simile a quella di Gran Canaria. Anche stavolta quasi tutte le imbarcazioni decideranno di aiutarsi con il motore, noi compresi, con 2-3 nodi di vento non è il caso di stare a sentire le vele che sbattono.



Partenza da Mindelo a Grenada.

Stavolta però mezz'ora di smotorata è sufficiente a farci ritrovare il nostro amico vento , ed è anche abbastanza favorevole! Alziamo quindi il gennaker e, mure a dritta, iniziamo a goderci la navigazione mentre il sole tramonta. Il buio ci avvolge con la flotta raggruppata, vediamo molte barche abbastanza vicine , anche se noi siamo tra quelli più a N. Al mattino sono spariti tutti, non si vede più nessuno, qualche segnale è rimasto solamente sull'AIS, perché tutti stanno seguendo la rotta più breve, meridionale rispetto a noi.

Siamo veloci, il vento tiene e la VMG è buona: Carlo prova a fare un routing con Adrena grazie a Starlink e sembra una buona opzione quella di proseguire mure a dritta con il gennaker, prossima strambata tra tre giorni!!! Si rivelerà la scelta giusta, dopo una settimana siamo primi!!! Abbiamo avuto più pressione del resto della flotta , siamo più a N di tutti e con un buon vantaggio anche sui catamarani più grandi.

Ma purtroppo "non è sempre Natale", ed il vento che fino a quel momento si era mantenuto intorno ai 12 nodi aumenta fino a 20 anche per tutti gli altri, ma soprattutto non ruota verso E come previsto. La VMG diminuisce e da dietro iniziano a rimontarci.

Anche il mare è ingrossato, la faccenda si complica, tutto diventa più difficile: la barca è costantemente sbandata, ogni cosa è più impegnativa, timonare, manovrare, cucinare ... anche dormire. E poi ci sono gli *squall*, i nostri groppi, solo che qui ne arrivano 5-6 al giorno, scrosci di pioggia improvvisi e vento che sale fino a più di 30 nodi in pochi minuti. Di notte non si vedono arrivare, fortunatamente il radar ci aiuta e riusciamo a manovrare per tempo, ma dopo una bella pettinata a 35 nodi decidiamo di notte di essere più conservativi con il fiocco (abbiamo voluto la bicicletta???)

Ci giunge la triste notizia di un disperso partecipante alla ARC classica, un ragazzo svedese è caduto fuori bordo, di notte. Le imbarcazioni più vicine deviano dalla loro rotta per aiutare nelle ricerche, sono a 600 Mn da noi. Più tardi sapremo che hanno sospeso le ricerche, un grande turbamento riempie i nostri cuori (*ndr: si tratta di Dag Eresund di Ocean Breeze, un Vor70. Il 33enne svedese è caduto fuoribordo il 2 dicembre e non è stato più avvistato nonostante gli sforzi di tutte le barche in gara nelle vicinanze e del Comitato organizzatore. Ad oggi, 20 dicembre, non vi sono altre notizie dello sfortunato velista*).

Dobbiamo andare avanti, le condizioni meteo si mantengono costanti nella loro irregolarità, cerchiamo di sfruttare i salti di vento ma non è facile: sono imprevedibili, dipende da dove passa il groppo. Stefano, il nostro regatante, ci sprona a non mollare e non molliamo, anche se la stanchezza inizia a farsi sentire dopo circa dieci giorni in mare.

Ora chi legge può chiederci: "Ma se è così una sofferenza, cosa siete andati a fare?"

Siamo andati per vedere l'oceano a 360 gradi, le notti stellate come non ne abbiamo mai viste, le planate al tramonto a 12 nodi con il mare d'argento.

Siamo andati per sentire la poppa che si alza quando l'onda ti raggiunge e la prua sembra si voglia infilare sott'acqua, per sentire il rumore del vento all'arrivo del groppo e la barca che parte come se avesse preso un calcio nel sedere.

Siamo andati per vedere queste colline di mare che si spostano insieme a noi, per sentire l'adrenalina che sale quando la barca straorza sull'onda e ti viene da pensare "cazzo, stavolta mi frega" e poi invece ce la fai.

Siamo andati per le sveglie alle quattro del mattino, che non credevi di sopportare e invece sì, ce l'hai fatta!!! Lì c'è la terra, è Grenada, siamo quasi arrivati!

...ma sono spuntati dal nulla, 4-5 nostri concorrenti, non dobbiamo perdere la concentrazione proprio adesso!!! Non siamo neanche messi così male in classifica, le ultime miglia sembrano non passare mai. Anche se l'aspetto agonistico è secondario, quando vedi le altre barche all'orizzonte non è che puoi farle passare così, come se niente fosse...

Ora siamo al traverso di **Point Salines** (il punto più a W di Grenada), ammainiamo il gennaker, apriamo il fiocco e orziamo, orziamo dopo 2500 Mn (tante ne abbiamo fatte con il bordeggiato). Siamo di bolina sottovento all'isola con mare piatto a 8,5 nodi, ancora 5 miglia e... **è fatta!!** Sono le 16.45 del 4 dicembre e tagliamo il traguardo. Ci si abbraccia, pacche sulle spalle, high five e sorrisi a 32 denti.

Entriamo nella **baia di St. George** e ci dirigiamo verso il **marina di Port Louis**.



All'ormeggio ci aspetta un siparietto molto carino, i ragazzi dell'organizzazione ci attendono con un cocktail ghiacciato di benvenuto, applausi e bandierine sventolanti. Anche gli equipaggi barche vicine si congratulano, la soddisfazione è grandissima.

Stappiamo alcune bottiglie e ci scambiamo sensazioni e impressioni, si ride e si scherza fino a tardi, e poi una bella notte di riposo. Ma prima, ciò che desideravo da giorni .una bella doccia calda! **A volte ci vuole poco per essere felici.**

Il bilancio a bordo è molto positivo: nessuno si è fatto male e non abbiamo riportato danni di nessun genere, a parte qualche loop consumato. È stata brava la nostra compagna di viaggio!! Nei giorni successivi guardando la classifica e le ore motore dichiarate , scopriamo che parecchi dei nostri diretti concorrenti hanno smotorato molto più di noi (fermi a 40 minuti), addirittura 25-35 ore. Questo ci spiega come avessero potuto rimontarci così velocemente al termine della prima settimana di navigazione.

Alla fine risultiamo dodicesimi overall in reale e terzi di categoria in compensato.

Un risultato che ci ripaga dei nostri sforzi, considerando che siamo la seconda imbarcazione della flotta per miglia percorse e quella che ha usato meno il pilota automatico, soltanto 10 ore.

Ci prendiamo una vista della cittadina di St. George e dell'isola di Grenada respirando un po' di atmosfera caraibica con la sua natura straripante, fiori dappertutto, e il verde che riempie ogni angolo di terra. Quattro giorni dopo prendo l'aereo che mi riporta a casa, consapevole di essere stato **fortunato ad aver vissuto questa esperienza**, riconoscente a Mario che mi ha dato questa opportunità e soddisfatto di me stesso per come ho saputo affrontare a questa magnifica avventura.

Buon vento a tutti.





Luca Bonini

Vendée Globe, l'Everest della vela

Impressioni di chi ha assistito alla partenza dell'edizione 2024-2025



Domenica 10 novembre 2024, 10ma edizione del Vendée Globe. Potrebbe sembrare una domenica mattina qualunque a Les Sables d'Olonne, un piccolo ed orgoglioso paese medioevale di pescatori e commercianti, situato sulla costa Ovest della Francia. Ma da lì a pochi minuti avrei assistito ad uno degli spettacoli più emozionanti che lo sport mi abbia mai regalato (con la dovuta eccezione della Coppa del Mondo del 2006, quella è inarrivabile).

La sera prima il Villaggio Vendée Globe è tutto una festa con luci da discoteca che illuminano le barche e i visi dei 40 partecipanti che l'indomani sarebbero partiti per la regata che giustamente viene definita l'Everest della vela.



Sono gli ultimi momenti che questi "pazzi" naviganti trascorrono con i loro cari e una domanda semplice mi viene alla mente mentre vedo tutto ciò e chiedo a **Michel Desjoyeaux**, unico a vincere due volte il Vendée Globe: ma perché? Cos'è che porta un velista a prendere il mare per una regata senza soste, senza assistenza, in solitaria che passa dal Capo di Buona Speranza, circumnaviga il Polo Sud e rientra dallo stretto di Magellano?

E la sua risposta è tanto semplice quanto completa: perché siamo persone che vivono sempre in competizione, soprattutto con noi stessi; e non conosciamo altro modo per sentirci veramente vivi.



Michel Desjoyeaux

Ecco, questo credo dica tutto di questi 40 argonauti (per nominare il Giasone di questa edizione dovremo aspettare diverse settimane), tutti con storie diverse ma ognuno con un fuoco inestinguibile dentro. Ed allora vedi con altri occhi **Violette Orange**, 23 anni, la più giovane in gara, mentre abbraccia la propria famiglia prima di salire a bordo trattenendo a stento le lacrime.



Oppure **Jackie, il "cinese" (al secolo Jingkun Xu)**, il primo skipper cinese ad affrontare un "solo" non stop intorno al mondo, che con un braccio solo non solo dovrà superare gli ostacoli che la natura porrà di fronte a lui, ma anche quelli fisici personali.



...o **Charlie Dalin**, il predestinato che molti danno come possibile vincitore di questa edizione...

...e tutti gli altri, 34 uomini e 6 donne (*) che sfideranno prima di tutto loro stessi in questa regata dove potranno dormire solamente venti minuti per volta e solo di giorno, perchè la notte è il momento che tutti temono; container alla deriva, balene, rotture improvvise sono solo alcuni tra i pericoli che li terranno vigili continuamente.

Ed eccoli lì, domenica, dopo la calma delle prime ore del mattino iniziare la lenta processione verso il mare aperto alle 8 in punto con un'imbarcazione alla volta che salpa ogni tre minuti scanditi da una sirena.

A quel punto, si pone davanti agli occhi, uno degli spettacoli più incredibili che credo un velista possa mai pensare di vivere: lungo tutto il canale del Porto d'Olona decine di migliaia di persone (si parla di 350.000) acclamano i loro idoli, inondandoli di umanità, ubriacandoli di affetto, stima e chissà, un po' di invidia, in attesa della partenza.



Posso solo immaginare l'emozione di questi skipper che nei chilometri che li separano dal porto al mare vengono sopraffatti da tutto questo entusiasmo ed ognuno, a modo suo, li saluta; chi abbracciando la propria bandiera nazionale, chi saltando o ballando a prua, chi vestito in abiti tradizionali cinesi o giapponesi (con tanto di katana di legno) e chi incita un'ovazione che arriva senza troppi sforzi.



Il canale, pittoresco nella sua costruzione in pietra arricchito dalla Torre di Arundel, un vecchio castello del XIV secolo, è costeggiato da due strade parallele che lo percorrono fino al ponte pedonale prima del faro. Ed ora immaginate che il pubblico del Santiago Bernabeu, di San Siro e del Maracanà, tutti insieme si gettino fuori e riempiano queste due vie che conducono fino all'oceano; una marea umana che urla, ride, magari prega, presenti per cogliere anche solo un attimo di questo giorno.

Per farvi capire quanto questo evento sia sentito, sapete che la mitica Panini, quella delle figurine, ha un'edizione speciale per il Vendée Globe e vende in Francia album e bustine?



Per i più fortunati vi è la possibilità di salire su un'imbarcazione ed assistere alla partenza dall'acqua. Qualcuno sale su un veliero, qualcuno persino su un drakkar vichingo e impressiona vedere quante persone seguano questo momento dal mare.

Così, mentre ci spiegano la procedura di partenza, non posso fare a meno di pensare alla mia buona sorte,

trovandomi su uno dei gommoni più vicini alla boa che delimita la linea del via.

Sotto un via vai continuo di elicotteri seguiamo i diversi IMOCA, a seconda di quello che è più vicino al nostro bordo e vediamo come ogni skipper prenda decisioni diverse sulla partenza.

A due minuti dal via, l'ultimo aiuto lascia la barca e in molti casi si getta direttamente fuori bordo per non far perdere tempo allo skipper che da quel momento rimane definitivamente solo.

Qualcuno sceglie di partire con spinnaker o gennaker, altri solo con il fiocco; non c'è molto vento, l'obiettivo è anche di rendere spettacolare la partenza e lasciare negli occhi il ricordo più bello della giornata.

E così, alle 13.02 precise, orario deciso per permettere il collegamento con il telegiornale delle 13, dalla nave della marina francese, parte il colpo di cannone del via. E mentre un timido sole esce dalle nuvole che avevano caratterizzato la mattinata, inizia la regata più folle e più emozionante che esista.



Per la prima volta la centrale di controllo non verrà spostata a Parigi, ma rimarrà a Les Sables d'Olonne, dove la direzione gara seguirà ogni momento della regata e dove un team di medici specialistici è in costante contatto con gli skipper.

Appuntamento tra poco più di due mesi per sapere chi sarà il primo a tagliare il traguardo, dopo 45000 chilometri percorsi ed infinite avversità superate.

Sito ufficiale: <https://www.vendeeglobe.org/>



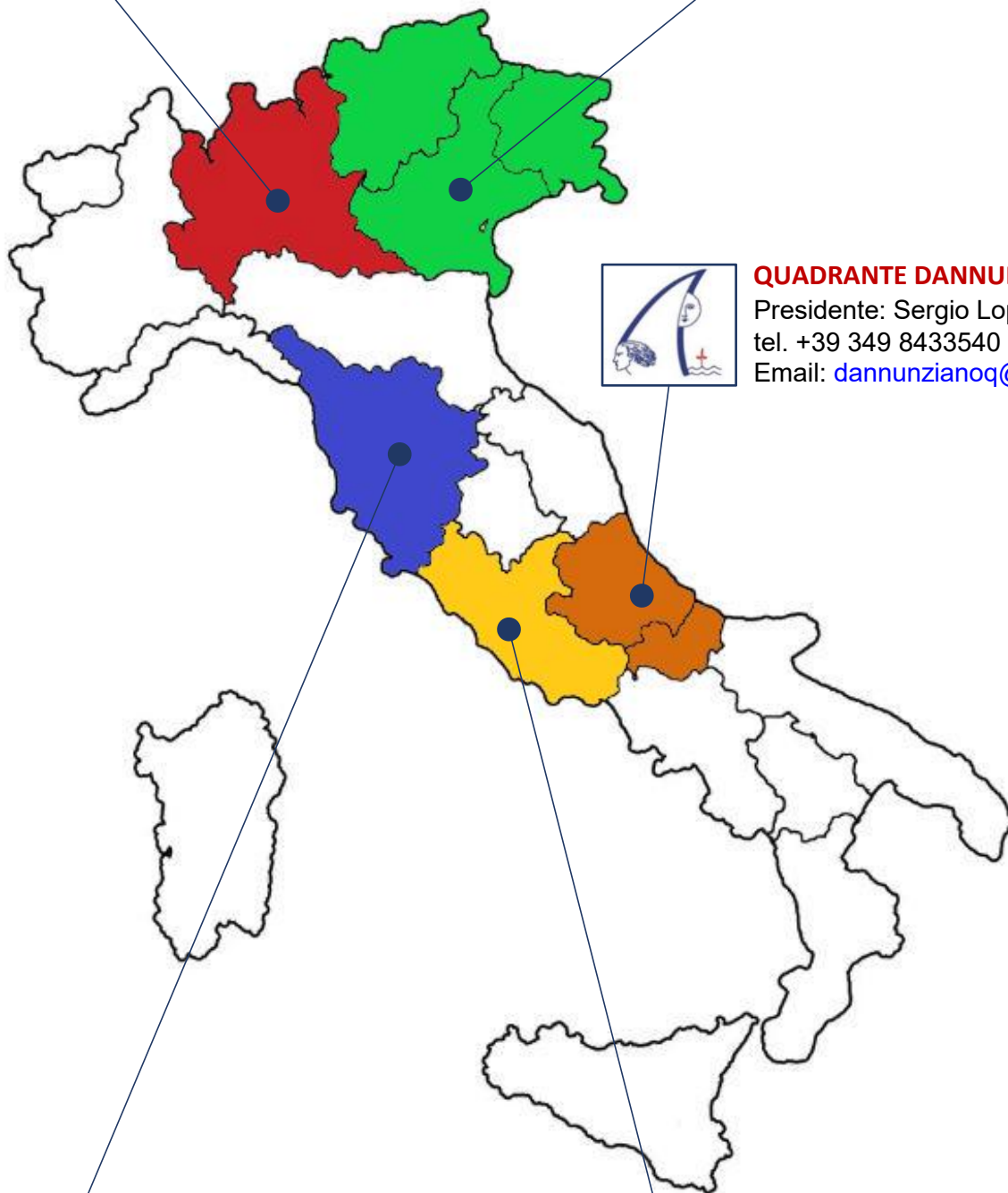
QUADRANTE LOMBARDO

Presidente: Pierluca Bertolotto
tel. 338 8623429
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



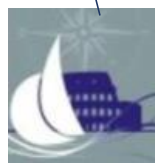
QUADRANTE DANNUNZIANO

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



QUADRANTE TOSCANA

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



QUADRANTE CAPITOLINO

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

allievicvc.it

Associazione Istruttori Volontari e Allievi Centro Velico Caprera

AIIVACVC

