



*Jimmy*  
**Cornell**

**La Passione per il Mare**

Riflessioni su tre  
circumnavigazioni



Jimmy Cornell ha influenzato il panorama crocieristico contemporaneo più di qualsiasi altro uomo di mare. Egli è l'autorità indiscussa nello studio delle rotte oceaniche ed il suo best seller, *World Cruising Routes* (Guida alle rotte di tutto il mondo), fornisce tutte le informazioni necessarie per stabilire una rotta oceanica.

Quale ideatore del rally transatlantico "ARC", come pure di vari rally intorno al mondo, Jimmy Cornell è venuto in contatto con migliaia di velisti. Questa ulteriore esperienza ottenuta dal rapporto personale con circa 15.000 diportisti, durante i 15 anni nei quali Jimmy ha gestito il "World Cruising Club", è una preziosissima fonte di informazioni sul mondo crocieristico che dona a questo libro una dimensione speciale.

La *Passione per il Mare* nasce dalla sua immensa esperienza di navigatore oceanico. Durante gli ultimi 30 anni Jimmy Cornell ha percorso circa 200.000 miglia su tutti gli oceani del globo, tra cui tre circumnavigazioni complete oltre a viaggi in Antartide e nell'Oceano Artico.

A differenza dei libri precedenti, nei quali, come giornalista professionista Jimmy Cornell era attento a rimanere imparziale, questo libro si presenta come un'autobiografia dove egli non si esime dall'esprimere opinioni personali frutto delle sue personali esperienze.

Jimmy è anche candidamente sincero circa gli avvenimenti che hanno formato il suo carattere e il suo amore per il mare. Il libro presenta numerosi aneddoti e incidenti tratti dalla sua vita avventurosa sia in mare come a terra.

La *Passione per il Mare* descrive tutti gli aspetti essenziali della crociera d'alto mare e ogni specifico argomento è presentato in modo tanto piacevole quanto informativo. Questo libro è destinato principalmente ai diportisti che stanno pianificando un giro intorno al mondo, ma anche a coloro che sognano una crociera estiva o anche una traversata oceanica.

Lo stile accattivante, con oltre 300 fotografie originali tratte dalla vastissima collezione dell'autore, lo rende anche un "must" per tutti coloro che, pur non potendo per il momento mollare gli ormeggi, non escludono che un giorno...!

**978-0-9556396-1-6**



9 780955 639616



Doina mentre chiude lo spinnaker triradiale

«Non questa volta, spero!».

Sebbene vi fossero delle ragioni per questa imbarazzante situazione, era indiscutibilmente e senza scusanti una cosa da non fare. Eravamo stati distratti dalle chiacchiere con il fotografo invece di concentrarci sulle cose da fare, così la nostra ben collaudata manovra era stata stravolta. Con il grande bimini aperto la randa era completamente fuori vista dal pozzetto e bisognava spostarsi da una parte della coperta per vederla. Il fatto che non vi fosse per niente vento non ci aiutò a farci accorgere della dimenticanza...ma mentre queste valide ragioni possono essere addotte per attenuare le nostre colpe in un'aula di un tribunale, da qualunque parte la si voglia guardare, quella dimenticanza era stata uno stupido errore che mi fa arrossire ancora adesso.

## In poppa

Quando il vento si avvicina a  $165^\circ$  e sembra voglia continuare con quell'angolo, comincio a fare i preparativi per strambare, principalmente perché sento che non va bene far lavorare duramente l'autopilota per tenere la barca in rotta. Non credo di aver mai avuto una

strambata involontaria causata dall'autopilota. Navigando con equipaggio ridotto trovo molto più facile, quando devo strambare con lo spinnaker, non farlo con la vela piena, ma chiuderla nella sua calza, ammainarla in coperta a prua, cambiare le drizze in modo che lavori sempre quella di sottovento, e quindi armare l'altro tangone sull'altro lato. Generalmente sistemo il tangone con la varea all'interno del pulpito.

Tutte le manovre correnti del tangone che non lavora vengono tenute armate, in quanto potrà essere necessario strambare di nuovo, così il tangone è tenuto sempre pronto all'uso.

Se ho compiuto tutta la preparazione da solo, cosa che faccio spesso specialmente quando navighiamo soltanto in 2 e l'altro sta riposando, regolo l'autopilota con un prudente angolo di  $150^\circ$  sul nuovo bordo, preparo il braccio e la scotta sui rispettivi verricelli in pozzetto con alcuni colli, lasciando fuori un'opportuna lunghezza stimata delle 2 manovre correnti, quindi vado a prua e alzo lo spinnaker, chiuso nella calza, che era rimasto alla base dell'albero. Sebbene la drizza dello spinnaker sia riportata in pozzetto, può anche essere manovrata dall'albero, cosa che preferisco quando faccio tutto da solo. Azionando il verricello con una mano e controllando con l'altra che lo spinnaker vada su senza incattivirsi da nessuna parte, lo alzo fino in testa d'albero. Se tutto appare in chiaro, alzo la calza, lo spinnaker si gonfia, gli dò un altro sguardo per vedere se tutto è a posto e quindi vado a poppa a regolare bene il braccio e la scotta. Appena lo spinnaker comincia a portare bene regolo l'autopilota sulla rotta desiderata, aggiusto ancora il braccio e la scotta, faccio i necessari aggiustamenti al tangone (tutte le sue manovre correnti giungono in pozzetto), e quindi mi siedo e mi rilasso. Può

sembrare complicato, ma con questo metodo ben collaudato, non lo è affatto. È anche altamente soddisfacente, specialmente quando faccio tutto da solo in una notte stellata nel Pacifico, navigando quietamente sulle acque di quell'oceano benedetto, lontano dalla guerra in Irak, dal genocidio nel Darfur, dalla carestia in Somalia e certamente ben lontano da Al Qaida. Anche ora, scrivendo queste righe, provo un'intensa eccitazione al ricordo di quei fantastici momenti di pura bellezza.

Questo è forse il momento di trattare l'argomento controverso delle vele da lasco e specialmente dello spinnaker sulle barche da crociera. Le vele d'andature portanti sono state certamente l'argomento più discusso ai tempi dei miei primi bordi in crociera e, come chiunque altro che intraprendesse un lungo viaggio, attrezzai *Aventura* con un doppio strallo in modo da potervi alzare 2 fiocchi gemelli ingarrociati indipendentemente, ciascuno sul proprio strallo. Il sistema funzionava ragionevolmente bene, ma comportava un fastidioso movimento di rollio molto difficile da sopportare per giorni e giorni. Provai a contenere il rollio bordando piatta al centro la trinchetta, ma il risultato fu deludente, non facendo una gran differenza. Così sulla seconda *Aventura* decisi senza esitazione per lo spinnaker e da allora ho sempre usato questa che è diventata la mia vela preferita alle andature portanti.

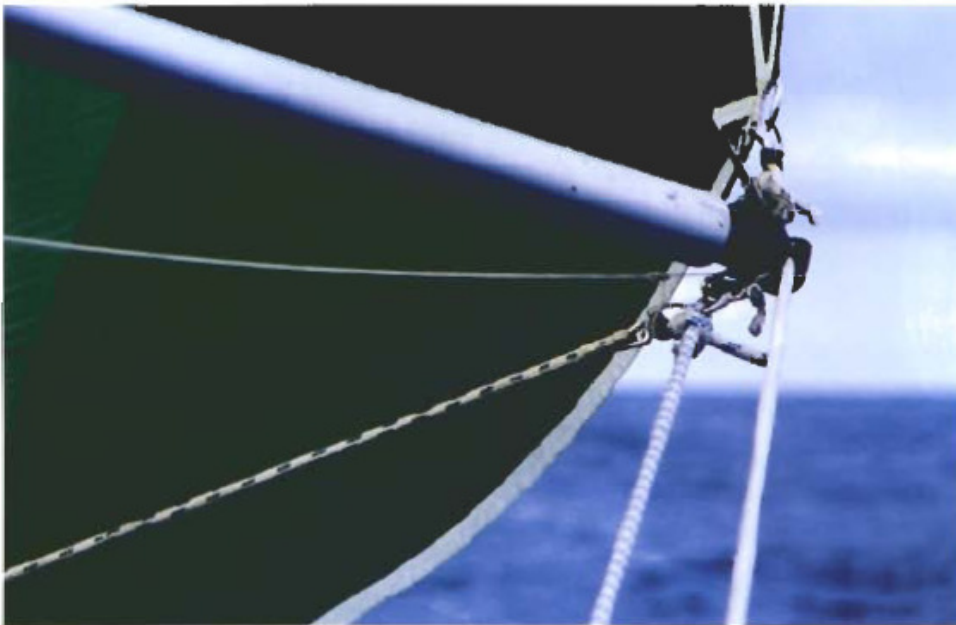
Per qualche recondito motivo molti marinai crocieristi hanno una profonda avversione per lo spinnaker considerandolo pericoloso, non amichevole e non maneggevole. Alcuni provano a risolvere il problema usando un fiocco-pallone da crociera, altri perfino i 2 fiocchi gemelli! So tutto ciò dopo 4 rally intorno al mondo, dove le barche dotate di spinnaker erano una minoranza. Questa avversione a qualcosa che non si conosce mi fa ricordare il

giorno in cui decisi di acquistare una nuova automobile e dissi a Gwenda che stavo pensando di prenderla con il cambio automatico. La sua immediata reazione fu che non le piaceva. «Sono cresciuta con il cambio manuale e sono felicissima di continuare con quello».



Lo spinnaker ParaSailor con le sue caratteristiche: la fessura e l'ala

Sapevo che non aveva senso perché quando sono negli USA noleggio una macchina, naturalmente automatica, e la trovo comodissima da guidare. Così l'ordinai con il cambio automatico e in qualche modo convinsi Gwenda



Il tangone dello spinnaker è tenuto fermo in posizione dall'amantiglio, dal caricabbasso e dal braccio

ad avere pazienza con me e a provarla. Gwenda mi confessò subito che in 50 anni di guida non era mai stata più contenta di guidare la nostra nuova macchina. Ma lei è ancora contraria allo spinnaker e alquanto riluttante ad averlo su durante la sua guardia notturna, a meno che il tempo non sia molto stabile, col vento a non più di 12 nodi. In questo, nonostante la sua esperienza, (ha navigato percorrendo più di 100.000 miglia) non è diversa dalla maggior parte dei crocieristi, molti dei quali soffrono dell'inesplicabile avversione per lo spinnaker. È qualcosa che davvero mi rende perplesso e che vorrei cambiare. Spero di aver fatto del mio meglio.

## *Gli spinnaker*

*Aventura III* cominciò a navigare con uno spinnaker triradiale e uno asimmetrico. Il triradiale è perfettamente tagliato e lo uso ancora, ma l'asimmetrico fu deludente. Negli ultimi Anni 90, quando ordinai le vele, gli spinnaker asimmetrici erano appena apparsi sul mercato e il loro taglio era ancora da perfezionare, per cui lo tenni come spinnaker di rispetto e in seguito

ordinai un nuovo spinnaker asimmetrico, che fu tagliato perfettamente. A metà del viaggio, mentre eravamo in Nuova Zelanda, acquistai uno dei nuovi spinnaker Para-Sailor.

La vela venne consegnata ad Auckland nel marzo del 2004, proveniente dalla Cina, il giorno prima della nostra prevista partenza dalla Nuova Zelanda per la Nuova Caledonia. Da allora *Aventura III*

ha percorso circa 18.000 miglia dalla Nuova Zelanda all'Australia Settentrionale attraverso l'Oceano Indiano Meridionale e dal Capo di Buona Speranza alle Canarie e quindi fino alla Croazia. Guardando il giornale di bordo, posso calcolare che lo spinnaker ParaSailor fu impiegato per ben oltre 1/3 di quel percorso, cioè per almeno 7.000 miglia. Oltre al ParaSailor ho ancora gli altri spinnaker: 1 triradiale standard e 2 asimmetrici, tutti con la propria calza. Io sono probabilmente un velista insolito, nel senso che lo spinnaker è la mia vela preferita. Da quando ho il ParaSailor, ho usato soltanto un paio di volte uno dei 2 asimmetrici, e mai il triradiale, avendo trovato il ParaSailor così versatile che l'impiego in una gamma di condizioni ben più ampia di quanto non potrei fare con il triradiale.

Le caratteristiche principali di uno spinnaker ParaSailor sono l'ampia fessura che va da un lato all'altro della vela a 1/3 circa della sua altezza dalla sommità, e un'ala al di sotto della fessura sulla parte anteriore della vela. Una volta alzato il ParaSailor si comporta come un normale spinnaker triradiale, ma questa è un'illusione in quanto la fessura e l'ala aiutano la vela a restare gonfia anche con pochissimo vento. L'ho usato alcune volte con appena 5 nodi di vento reale, e ogni volta che sembrava volesse sgonfiarsi la depressione creata sul dorso dell'ala dal flusso dell'aria che usciva dalla fessura lo manteneva su. È comunque nel vento forte che il ParaSailor

mostra ancora meglio la sua validità. Normalmente ammaino lo spinnaker quando il vento reale raggiunge i 17 nodi, ma una volta, in rotta per la Nuova Caledonia, quando vidi avvicinarsi un groppo, decisi di lasciarlo su e vedere cosa sarebbe accaduto. Da 15 nodi il vento rinforzò fino a 27, stabilizzandosi a quell'intensità. *Aventura* lo prese tutto nella sua andatura, accelerò a 9 e poi a 10 nodi e una volta, avendo preso l'onda giusta, partì in surf fino a 14 nodi. Nel frattempo il ParaSailor si comportava normalmente come prima, con il flap ondeggiante sul davanti e la fessura del tutto aperta che lasciava passare il vento quasi visibilmente. Fantastico! Naturalmente una cosa da evitare a ogni costo, come per ogni spinnaker, è la straorzata. Devo confessare che ogni volta che la barca corre in poppa o al gran lasco tiro su tutta la deriva. Ciò rende *Aventura* molto semplice da governare anche con venti forti, in quanto non c'è alcuna pinna che agisce come un perno se un errore da parte del timoniere o una grande onda forzano la barca a straorzare. Con il suo fondo piatto e senza chiglia, *Aventura* si comporta esattamente come un grande windsurf, con il timone che non ha alcuna difficoltà a mantenerla in rotta. Suggerirei agli armatori delle barche con la deriva fissa di andare sul sicuro e ammainare il ParaSailor quando il vento minaccia di raggiungere i 20 nodi reali e il rischio della straorzata diventa imminente. Sebbene io sappia che il ParaSailor possa essere tranquillamente lasciato su con venti di quell'intensità, avendolo più volte provato sotto groppi di circa 25 nodi, ora preferisco chiuderlo nella sua calza, soprattutto perché, se il vento continuasse a rinforzare, la manovra di ammainata diventerebbe una vera lotta.

È stato suggerito che, nelle lunghe traversate, si dovrebbe considerare l'impiego del ParaSailor armato su 2 tangoni, con la randa ammainata. Io sono sempre riluttante ad ammainare la randa perché, con venti forti, è molto più facile chiudere lo spinnaker nella sua calza approfittando del ridosso della randa. Inoltre

rialzare la randa in mare può diventare una bella lotta, per cui io preferisco tenerla sempre su, anche con venti molto forti, ma ben terza-ruolata. Due volte, nell'Oceano Indiano, quando il vento era molto leggero (6-8 nodi reali) e in assenza di onda lunga, armai il ParaSailor su 2 tangoni, e la cosa funzionò, ma appena il vento rinforzò disarmai il tangone di sottovento e il ParaSailor assunse una forma migliore.

Normalmente tengo il ParaSailor tangonato fino a 110° dal vento. Se il vento continua a rifiutare e il tangone sta quasi per toccare lo strallo, lasco il braccio e muro il ParaSailor direttamente sulla prua collegando il caricabasso del tangone direttamente alla bugna della vela. Avendo chiesto ai costruttori della barca d'installare un musone di prua più lungo dello standard, non ho bisogno di un corto bompresso per lo spinnaker asimmetrico o per il parasailor. Murato a prua, il ParaSailor si comporta come uno spinnaker asimmetrico e lo posso tenere su fino a quando il vento si porta a 70° o anche a 60° dalla prua ma, disponendo di uno spinnaker asimmetrico ben tagliato, preferisco cambiare la vela per tempo.

Un ulteriore vantaggio del ParaSailor è che tende a rimanere pieno anche se non è perfettamente regolato una caratteristica che sarà molto ben considerata dagli equipaggi pigri.

### *Armare il tangone*

La mia tecnica preferita alle andature portanti è di armare uno dei 2 tangoni indipendentemente dalla vela che intendo usare, in modo che il tangone sia tenuto fermamente in posizione dall'amantiglio, dal caricabasso e dal braccio, tutti e 3 rinviati in pozzetto. A prescindere dalla decisione di tangonare lo yankee o il spinnaker, la scotta è passata nella gola del tangone che viene poi alzato nella posizione desiderata. Ho usato questo semplice sistema dal 1975, quando conobbi un navigatore solitario italiano, Mario