

COPPA DUCA DI GENOVA 1993

1 Brezich	14914	16 Bensa	5805
2 Bari	14670	17 Bodino D.	5747
3 Dematté	13922	18 Conelli	5610
4 Michel	13718	19 Irredento	5599
5 Bernardis	12950	20 Perini C.	4980
6 Braga	12919	21 Guaralda	4821
7 Calliari	9808	22 Bressan	4471
8 Piazza	9034	23 Cardoni	4422
9 Parodi	8630	24 Brambilla	4351
10 Penso	8113	25 Sambo	4243
11 Simoniti	7162	26 Zaoli	4080
12 Zuanelli	7153	27 Thompson	3824
13 Zamorani	6714	28 Plet	3705
14 Bottagisio	6438	29 Jansen	3699
15 Bevilacqua	6371	30 Di Feo	3670

Seguono altri 55 equipaggi

IN MEMORIA DI ELIO TITON

Quest'anno il Campionato del Tirreno ha assunto un particolare tono: si è voluto ricordare, infatti, Elio Titon, una figura del mondo velico scomparsa da poco e che tanto aveva fatto per il Circolo Canottieri, ed in particolare per gli Snipe.

Originario di Monfalcone, Titon da molti anni si era appassionatamente interessato alla nostra Classe, tanto da essere uno dei collaboratori più attivi, creando negli anni un vero e proprio "archivio storico" degli Snipe, in cui tutte le vicende più salienti, fin dagli albori, possono essere ritrovate.

Tutti lo ricordiamo sempre presente in barca giuria, a segnare passaggi in boa e in segreteria a stilare precise classifiche e grafici, già prima dell'introduzione dei computers.

A molti giovani appassionati era riuscito a trasmettere con umiltà tutte le proprie conoscenze ed entusiasmi.

In proposito il Circolo Canottieri Solvay si è impegnato a consegnare ai familiari una targa ed a istituire dal prossimo anno una regata a suo nome; un piccolo simbolo per ringraziare e ricordare per sempre un vero Amico.

SNIPE news

Notiziario
dell'Associazione
Italiana Classe Snipe, inviato
gratuitamente a tutti i soci
n. 3/1993

IL 1993 IN ARCHIVIO

Cari amici siamo alla fine di un'altra stagione di vela, il Campionato del Mondo è appena terminato e in dicembre avremo l'assemblea di classe con il rinnovo delle cariche. Non è ancora giunto il momento dei bilanci ma ci siamo quasi. Con le poche righe che seguono desidero ricordare alcuni amici che nei mesi estivi sono venuti a mancare all'affetto dei loro cari ed anche nostro. Il primo a lasciarci è stato Adelchi Pelaschier figura mitica della vela italiana, non era uno snipista poiché la "sua" barca era il Finn, però aveva regatato molte volte anche con lo Snipe. La sua presenza anche in occasione del campionato corso due anni fa a Monfalcone era sempre stimolante ed i suoi commenti precisi e pungenti. La sua mancanza sarà sentita specialmente da noi della zona. Durante i giorni del Campionato di Luino ci ha lasciati anche Elio Titon il triestino di Rosignano Solvay, lo storico della nostra classe, colui che aveva la pazienza e la capacità di

raccogliere dati, schemi e notizie riguardanti le nostre regate e le nostre tradizioni. Ricordo ancora la sua verve durante il campionato '92 e la bella serata trascorsa insieme ospiti dei genitori di Monica Vestri a Rosignano. Elio non aveva mai regatato, ma il suo entusiasmo e la sua simpatia lo faranno ricordare pieno diritto come uno dei nostri. E per concludere è notizia recente che non è più tra noi la signora Eliana Perini, moglie di Carlo e madre di Annarosa e Roberto. Figura

tipica di famiglia di noi regatanti tante volte presente e disponibile ad aiutare ed ospite generosa alle feste del Circolo Nautico Chioggia. Dall'inizio di settembre la SCIRA Internazionale ha un nuovo Segretario Esecutivo nella persona di Jerelin W. Biehl ed il suo indirizzo è il seguente: 1833 Tustin St. San Diego CA 92106 (USA) Telefono 001 619 224 6998, Fax 001 619 224 6997. Un caro saluto da parte di noi tutti a Tom Payne che ha lasciato la SCIRA per un altro lavoro. Auguri Tom. Arrivederci a presto.

Giorgio Brezich

ULTIMISSIME

Poco prima di andare in stampa, è giunta la notizia di un'importante nomina all'interno del direttivo della Classe Internazionale: Giorgio Brezich è stato eletto REAR COMMODORE della SCIRA. Davanti al nostro Segretario si apre ora una brillante carriera che, a norma dello statuto, lo porterà a diventare Commodoro nel 1996! Un meritato riconoscimento a Giorgio che, in questi anni, ha dimostrato dedizione e competenza all'interno della SCIRA, sapendo bilanciare le spinte verso il nuovo e la necessaria tutela delle regole esistenti. Questa nomina, oltre al gradimento per la sede del prossimo mondiale e il grande interesse per la nostra proposta di adottare la deriva in vetroresina a partire dal 1996 è un ulteriore riconoscimento all'attività dell'Italia all'interno della SCIRA.

PORTO ALEGRE 1993

Il mondiale in poche righe

Grande dispendio di mezzi e di persone per l'organizzazione del mondiale 1993 ospitato dal Clube dos Jangadeiros di Porto Alegre, nel sud del Brasile, probabilmente il più bello e ricco circolo velico dell'intera nazione.

Malgrado ciò l'insieme ha dato un'aria di approssimativo, se non di trasandato, con alcune scelte operate dall'organizzazione (come ad esempio la premiazione all'aperto con la cena dentro il ristorante) se non altro infelici.

Il campo di regata, situato alla foce del Rio Guaíba, era quello tipico del fiume, con corrente di direzione quasi costante, onda cortissima e ripidissima a causa del fondale di appena 2-2,5 metri e vento di dire-

zione instabile, molto instabile.

Tutte sette le regate sono state disputate, cinque delle quali con vento leggero quasi sempre da nord o dintorni tra gli zero e i 4 metri, e due con vento molto teso, tra gli otto e i 12-13 metri, sempre da nord o quasi.

Alla vigilia un pronostico era molto difficile, soprattutto perché quasi tutti i migliori del mondo erano presenti, da Lange a Kai, da Santos a Comette, da Parada a Rita, da Fabini a Hackworth, ma è apparso che chiaramente le squadra argentina, pur orfana di un probabile pretendente come Mc Call, era sicuramente la più forte.

In effetti la competizione è durata poche prove, tanta è stata la superiorità di Lange-Parada, che hanno vinto con un giorno di anticipo. A tenergli testa solo Comette-

Suddath, che però hanno ceduto vistosamente appena il vento è salito di intensità. Con l'andare del Campionato si è lentamente profilato il dominio Sudamericano che poi si è verificato, con argentini, brasiliani e uruguaiani a spartirsi i primi cinque posti.

Noi come al solito mediocri, sia per motivi di salute che per cause tecniche, leggi barche e chiara inferiorità rispetto ai migliori: Bari e Bertanzon, autori comunque di belle regate, ma troppo indecisi nei lati finali solo 21', peggio Dematté e Michel (41' e 39'), di certo con difficoltà di messa a punto delle barche.

Interessanti anche le riunioni dei vari comitati, sui cui esiti il nostro Segretario vi raggiuglierà.

Classifica (migliori sette equipaggi su 46 partenti di 17 nazioni)

1) Lange-Parada	(ARG)	3-4-1-3-1-10-DNC	21,50
2) Nehm-Krahe	(BRA)	35-9-2-11-8-8-1	38,75
3) Parada-Ripol	(ARG)	4-1-11-22-19-4-3	41,75
4) Santos-Santos	(BRA)	7-21-3-26-5-5-5	46,00
5) Fabini-Chiapparo	(URU)	23-15-14-16-4-1-2	51,75
6) Persson-Iversen	(DEN)	8-10-10-DNF-9-13-6	56,00
7) Comette-Suddath	(USA)	13-2-5-2-25-22-17	61,00

mo' vvedi 'sti romani...

Continua il tumultuoso aumento della flotta di Bracciano.

Il capitano della flotta Braccianense, il baffuto Alberto Sasseti non riesce più a chiudere il libro degli iscritti alla flotta del lago: aumentano quasi ogni giorno!

Dopo Pizzarello che visti i risultati ha soprannominato il suo Snipe "il raggio blu" ecco Claudio de Dominicis e Claudio Ciuffo.

Appartengono ambedue alla flotta dei finnistri lacustri che, stanchi di veleggiare da soli preferiscono accompagnarsi con le gentili signore.

De Dominicis ha acquistato lo Skipper di Bevilacqua, il 26141, mentre Ciuffo ha preso quello dei Calliari, il 26139. Si tratta di due ottime imbarcazioni vendute a buon prezzo grazie a tutto quel giro di Lillia che ha movimentato il mercato con una serie di passaggi di proprietà. Il Lazio è un ottimo mercato! Ora avremo bisogno di qual-

che De Soto a prezzo conveniente per far crescere la parte bassa del mercato, cioè di chi vuole iniziare senza impegnarsi troppo economicamente: fateci sapere! Sicuramente a fine stagione, da voce lacustre avremo nuovi equipaggi che passeranno dal 470 e dalle barche grandi. Particolare impulso lo sta dando Orbetello dove molti partecipanti all'invernale di Cala Galera regatano sul Laser nelle domeniche libere: lo Snipe è un altro mondo e la sua eleganza sta entusiasmando. Penso quindi che altri verranno da questo filone.

Nel contempo è sempre più probabile una scissione della flotta di Orbetello, che in effetti è in trasferta a Bracciano: tutti lo vedono come un fatto che, lungi dall'indebolirci ci rafforzerà perché è nella logica dei fatti (n.d.r.: al momento di andare in stampa, sono state create ben tre flotte nella IV zona: Orbetello, Roma e Bracciano).

Nel frattempo tutti si allenano come pazzi per recuperare tempo. Il covo degli ultimi Snipe è l'Associazione Sportiva Nautica Sabazia, il circolo di Fosco, il patron del luogo, grosso organizzatore di regate e, contrariamente al nome, molto simpatico e cordiale.

Daniele Gratton è il nostro guru, non passa sera che non venga portato alla dolce vita e qui, mentre viene fatto bere a iosa, gli vengono calate domande su centrature e materiali, che il furbacchione ci vende con parsimonia...

Qualcuno, pur di fare allenamenti segreti esce nei giorni feriali, pur non essendo ministeriale: gli servirà o è solo una scusa per andarsene a mangiare il coregone al lago... Bene informati dicono che per l'aurea legge della domanda e dell'offerta i ristoranti lacustri sono diventati i più salati...

Fabrizio di Feo

APPUNTAMENTO IN LAGUNA

Gia' pronto il calendario del Campionato Invernale di Orbetello.

Quest'anno l'avvio delle regate è stato anticipato: infatti la prima manche ha inizio ... in autunno(!); lo scopo dichiarato è quello di contrastare la possibile iattura del fenomeno alghe, che lo scorso anno si sono fatte vedere a marzo e hanno pregiudicato tutta la seconda parte del campionato.

E' stato arricchito il numero di prove, che saranno ben 17 in nove date. Chi vorrà portare la barca all'Argentario potrà dunque avere la possibilità di regatare per tutto l'inverno ed evitare di dover eliminare la ruggine ad inizio della nuova stagione.

Iscrizioni entro il 5 novembre, da perfezionare prima delle regate; riunione degli equipaggi 7 novembre ore 9,00; 2 prove per data, con ini-

zio della prima alle 10,30.

Fanno parte dell'Invernale le tradizionali "Coppa di Natale" (26 dicembre, due prove) e Coppa S. Giuseppe (20 marzo, una sola prova e premiazione del Campionato).

Rimessaggio gratuito per tutta la durata del campionato; 250.000 l'iscrizione per tutta la manifestazione o, in alternativa, 30.000 per ogni regata disputata.

Il programma non dice altro, ma chi conosce il posto e le persone sa che... c'è dell'altro!

Informazioni a disposizione presso:
Società Canottieri Orbetello, Via Marconi ex Idriscalo
0564/867763 oppure:
Alberto Sasseti
06/3708657

XV CAMPIONATO INVERNALE DELLA LAGUNA DI ORBETELLO

1° manche		
7 novembre '93	11,30	2 prove
21 novembre '93	10,30	2 prove
8 dicembre '93	10,30	2 prove
26 dicembre '93	10,30	2 prove
2° manche		
9 gennaio '94	10,30	2 prove
23 gennaio '94	10,30	2 prove
6 febbraio '94	10,30	2 prove
20 febbraio '94	10,30	2 prove
20 marzo '94	10,00	1 prova

XII ZONA

DAL VOSTRO DELEGATO

Un'altra regata è passata e il Campionato XII Zona si è concluso; alla regata di Resia si sono trovati solamente cinque equipaggi, che si sono fatti forse la più bella regata dell'anno. Peccato, anche se è

giri di boa. A mio avviso questo è il futuro delle regate: credo che sia molto meglio fare tante prove corte piuttosto che poche lunghe.

Ecco la classifica finale del Campionato zonale 1993;

1	Bari-Bertanzon	CUS	3-2-1-DNS	5,75
2	Dematté-Fantoni	AVT	12-3-2-1	5,75
3	Bernardis-Bernardis	AVT	7-1-1-1-DNS	18,75
4	Calliari-Calliari	AVLC	15-5-DNS-2	22
5	Zuanelli-Ferrario	AVT	20-DNS-9-3	32

vero che Resia è proprio lontana da qualsiasi posto nel mondo, escluse Austria e Svizzera. La scarsa partecipazione ha fatto sì che l'anno prossimo gli Snipe verranno esclusi dalla regata. È un peccato, perché così i campi di regata in XII zona diminuiscono. La regata di Caldonazzo, il Trofeo Punta Indiani, non è stato entusiasmante per le condizioni meteo, ma quattro prove sono state portate a casa utilizzando il nuovo percorso con l'arrivo in poppa, molto interessante a patto però che sia disposto bene, con le boline giuste e le poppe in filo al vento, pena un caos indescrivibile ai

la parità tra Dematté e me è stata risolta, a norma di regolamento, dal fatto che ho battuto Giuliano 3-1, nel senso che nelle regate sono arrivato prima di lui tre volte.

Dopo i primi cinque ce ne sono altri quaranta, di equipaggi, ma non c'è in verità da illudersi più di tanto: guardando bene non sembra che la partecipazione sia stata massiccia, ed è solo grazie alla regata di Castelletto che i numeri sono alti: tutte tre le altre regate disputate sono state corse solo da poche barche, ed alla fine le tre regate minime sono state disputate da cinque equipaggi. Indiscutibilmente è un mo-

mento di stanca, e sembra che nulla possa modificare la situazione, neanche mettere in calendario come regate zonali le più importanti e tradizionalmente seguite. Speriamo nel futuro.

Una nota positiva vie-

ne dalle regate a livello nazionale. La flotta Punta Indiani sta dominando il Beccaccino d'Oro: Bari, Dematté, Bernardis e Piazza costituiscono un quartetto che al momento non ha rivali, e per la terza volta su quattro edizioni il trofeo si è fermato nella nostra zona.

Buone notizie finalmente anche dalla bassa: una barca in più a Cremona e, udite udite, due in più sul Garda: la prima è finito nelle mani di Mamone, la seconda di Visonà, che qualcuno (pochi, ormai...) ricorderà prodire di Bensa nel vittorioso europeo juniores del lontano 1970. Speriamo bene.

LA PREPARAZIONE FISICA

In generale si può dire che nella vela la preparazione fisica deve puntare all'ottenimento della massima resistenza, intensificando l'attività che incrementa la forza resistente sulla base della forza pura e le attività che allenano le capacità coordinative.

Prendendo in esame i movimenti specifici dell'equipaggio di uno Snipe grossolanamente possiamo dire che le contrazioni e i gruppi muscolari che entrano in azione sono pressochè uguali.

Quando l'equipaggio va in cinghie si ha un'azione soprattutto della muscolatura anteriore dell'arto inferiore alternativamente in modo isometrico o con contrazioni lente; per sostenere il busto e mantenere il bacino in assetto entrano in azione i muscoli addominali (retto, trasverso, obliqui), quelli dorsali (lungo del dorso, lombari), gli estensori e i flessori della coscia e se gli angoli articolari dell'articolazione del ginocchio e dell'anca sono piuttosto aperti anche il muscolo ileopsoas, in questo caso (e ciò riferito soprattutto al prodire) verrà sollecitato maggiormente il tratto lombare della colonna vertebrale.

Ambedue, sia il timoniere che il prodire, mettono in movimento una catena cinetica molto importante, quella cioè del cingolo scapolo omerale (assieme ai muscoli pettorali). Difatti il timoniere contrae in successione questi gruppi per caza-

re la scotta in modo dinamico, mentre per tenere il timone la contrazione avviene a diversi livelli di velocità. Il prodire quando agisce sulle scotte coinvolge tutta la muscolatura superiore del tronco e dell'arto superiore.

Per quanto riguarda i sistemi energetici la vela è considerata uno sport di destrezza prevalentemente aerobico con varie fasi dove entra in gioco il sistema anaerobico.

Per una buona preparazione dobbiamo quindi distinguere tre lavori:

- 1) aumento della capacità aerobica (fattore cardio-respiratorio);
- 2) aumento delle prestazioni di forza resistente e velocità delle catene cinetiche interessate;
- 3) capacità coordinative (destrezza - coordinazione segmentaria, equilibrio, coordinazione senso motoria...).

Direttive per l'allenamento divise per tipo di lavoro:

- 1) corsa su terreni diversi con cambi di ritmo (allunghi, scatti) intervallati da recuperi parziali, freq. cardiaca 130-140/min

Interval Training, freq. cardiaca 130-180/min

Circuit Training, freq. cardiaca 130-180/min

Anche l'allenamento con la bicicletta è un valido sostituto.

ATTENZIONE!!!

Al momento della risposta in mare le risorse energetiche non convogliano più nei soli processi chimici alla base della prestazione muscolare ma vengono intaccate dal fattore nervoso.

2) Esercizi in palestra mirati alle catene cinetiche sopramenzionate, con particolare riguardo al tipo di contrazione e quindi alla velocità di esecuzione. L'uso dei pesi va graduato sia in base all'età sia perché un allenamento con pesi troppo intensi influisce negativamente sulla velocità ed anche sulla sensibilità.

3) Per incrementare le capacità coordinative in un soggetto formato fisicamente bisogna lavorare in parallelo ai punti 1) e 2), mirando però non tanto alle capacità coordinative aspecifiche, in quanto esse si stabilizzano con l'età puberale, ma soprattutto alla velocizzazione di quegli schemi di movimento usati in barca (destrezza), cioè all'automatismo delle manovre.

Nella programmazione della preparazione fisica bisogna curare molto anche la prevenzione: in barca c'è una carenza di movimento dinamico ed alcune posture non sono corrette dal punto di vista fisiologico.

Settorialmente possiamo intervenire con diversi esercizi per prevenire i danni più frequenti:

a) collo > curare gli allungamenti della muscolatura del tratto posteriore;

b) arti superiori > mobilizzare per evitare blocchi articolari;

c) dorso > spesso il velista assume una posizione di cifosi alle cinghie, quindi bisogna mobilizzare il tratto dorsale e curare l'apertura toracica;

d) tratto lombare > mobilizzazione generale incentrata soprattutto sulle antero-versionsi e retro-versionsi del bacino;

e) arti inferiori > dato che il lavoro in barca è piuttosto statico, è molto importante la capillarizzazione che si ottiene con attività di compenso in quanto con l'azione statica in barca si occludono molti capillari;

f) ginocchio > in barca i legamenti sono sempre in tensione e c'è una compressione a livello del tendine del quadricipite, a terra quindi bisogna lavorare sulla decompressione con esercizi quali l'andare in bicicletta o il nuotare a rana con l'ausilio delle pinne.

Dare delle indicazioni su esercizi specifici sarebbe stato un altro modo di affrontare l'argomento, ma reputo più significativo l'aver spiegato in linea generale i sistemi energetici che influiscono sulla prestazione e i gruppi muscolari principali, in modo tale che l'insegnante ISEF che vi segue in palestra, e che probabilmente non conosce il reale lavoro in barca, possa, dopo avervi somministrato dei test d'ingresso, programmare il vostro allenamento secondo le vostre personali necessità ed in modo corretto.

Marinella Gorgatto

ITALIANO: UN PO' DI CIFRE

Anche la cinquantaduesima edizione del Campionato è passata in archivio: bene, dal punto di vista organizzativo, in quanto tutte le sei prove sono state portate a termine in maniera sostanzialmente regolare, così così dal punto di vista tecnico, in quanto molti equipaggi, bravi, medi e mediocri, sono rimasti a casa abbassando purtroppo il livello della manifestazione, male dal punto di vista numerico, in quanto si è toccato per la seconda volta il fondo e il baratro, rappresentato dai trentasei concorrenti di Monfalcone 1977 (parlo naturalmente a memoria, più indietro non vado e, purtroppo, Elio Tiron non è più con noi a ricordarci il passato). A casa conservo le classifiche dei Campionati dal 1982, anno in cui per la prima volta partecipai come timoniere, e devo dire che il declino sembra inarrestabile. Lento, ma costante, e il grafico qui a lato lo dimostra.

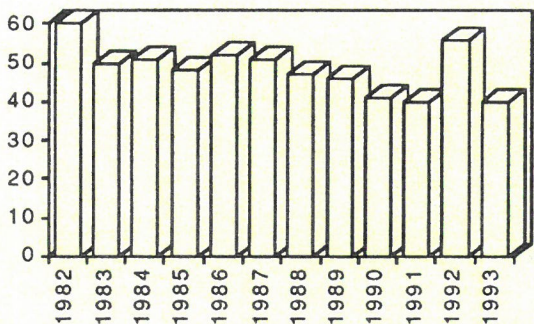
Urge a questo punto una politica più oculata su dove fare i Campionati e soprattutto su quando farli, dato che

non possiamo più permetterci di scegliere date e località a caso perché contano anche i numeri e chi legge i resoconti (e anche chi eroga la carità a fine anno...) valuta molto in

trebbe aspettare un interesse maggiore da parte loro.

Senza rivali la Flotta Punta Indiani, con ben sei concorrenti, davanti a Sistani, cinque e alle Flotte di Roma e Luino, quattro; la polverizzazione di molte flotte non ha loro permesso

NUMERO EQUIPAGGI



base ad essi. Per tornare a Luino i quaranta partecipanti sono venuti da venti circoli velici differenti, e questo è certamente un dato positivo, ma da solo sei zone, e questo è un passo indietro: la più rappresentata è stata ovviamente la XIII, con 15 iscritti, poi la XII con 9 e la XI con 8. Fanalino di coda la II con solo uno. Non visti molti sanremesi, molti chioggiotti e soprattutto i riminesi: con un mondiale alle porte ci si po-

numeri importanti da questo punto vista. Veniamo ai materiali. Premesso che i dati non sono ufficiali e sono ricordati a mente (nessun circolo si prende l'impegno, da quando le stazze non si fanno più, di fare statistiche), e per questo potrebbero essere leggermente diversi dalla realtà (leggermente, ripeto), e che per le vele sono stati presi solo dati riguardanti quelle usate maggiormente (ad esempio, Bernardis ha due

vele diverse, ma sono state indicate quelle che ha usato di più), i

timoniere	scafo	albero
Michel	Lillia	Sidewinder
Bari	Lillia	Proctor
Brezich	Lillia	Sidewinder
Dematté	Fiberglass	Proctor
Bernardis	Lillia	Sidewinder
Braga	Skipper	Sidewinder
Bensa	Lillia	Proctor
Bottagisio	Skipper	Sidewinder
Piazza	Fiberglass	Sidewinder
Penso	Skipper	Sidewinder

primi dieci in classifica hanno utilizzato questi: Penso che commentare non serva e che ognuno possa trarre le conclusioni da solo. Preferisco dare un'occhiata ai dati globali, perché sono quelli che individuano le tendenze della Classe e del mercato. Innanzi tutto gli scafi.

Come si può notare dal grafico qui sotto, la stragrande maggio-

albero
Sidewinder
Proctor
Sidewinder
Proctor
Sidewinder
Sidewinder
Proctor
Sidewinder
Sidewinder
Sidewinder

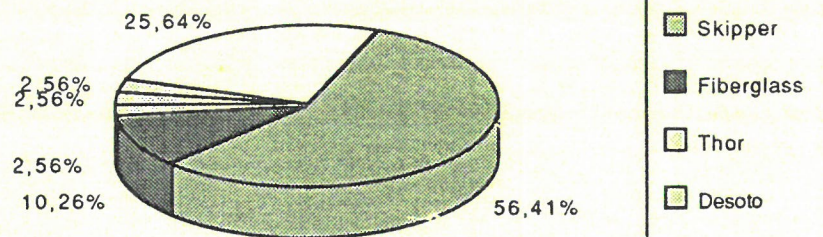
ranza del parco in circolazione è ancora Skipper, barche sempre affidabili e robuste, anche se un po' superate per molti versi. Lillia si sta facendo largo e sta conquistando fette di mercato sempre più vaste (e così sarà in futuro, dato che Skipper per il momento non sta lavorando

e la barca del cantiere di Musso ha tutte le caratteristiche per diventare

vele
Olympic Sails
North Argentina
North Italia
North Argentina
North Italia
North Argentina
North Argentina
Zaoli
North Argentina
North Argentina

una pietra di paragone), mentre sono del tutto scomparsi i De Soto (prodotti non proprio all'altezza dei migliori cantieri) e i Mc Laughlin, mentre ancora non ha sfondato Persson, che fa barche buone e veloci.

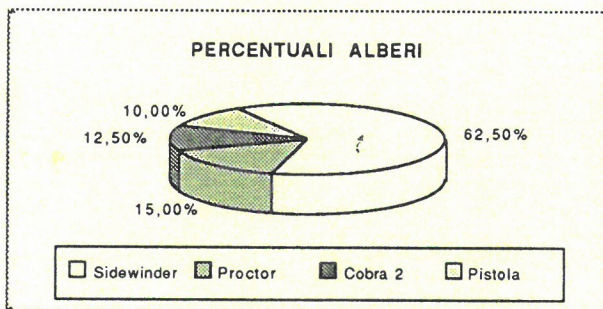
PERCENTUALI BARCHE



Ancora più radicale la situazione negli alberi, dove la Sidewinder domina incontrastata. Del resto l'albero è ottimo, facile da mettere a punto e da reperire.

C'è voluto molto, ma sembra concluso il periodo di passaggio dal vecchio e superato Pistola alla generazione degli alberi flessibili, posto che il 90% dei concorrenti ha utilizzato uno di questi ultimi. Siamo obiettivamente arrivati in ritardo rispetto al resto del mondo, ma ormai ci siamo allineati, anche perché le velerie non tagliano più vele per alberi rigidi, essendo ormai giunte alla seconda generazione per gli alberi flessibili.

Nelle vele la situazione è molto più fluida, e questo è anche logico perché i fabbricanti sono

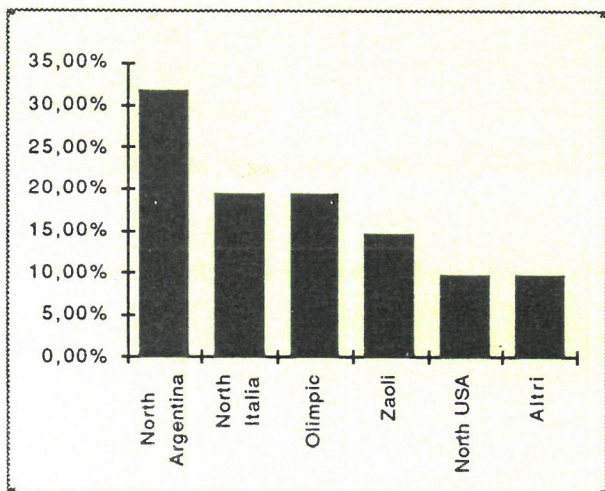


moltissimi e tutti fanno un prodotto di qualità.

Le velerie italiane e straniere si suddividono il mercato quasi egualmente, con una leggera prevalenza delle prime. Tra le singole velerie la North è stata la più rappresentata, perché sommando le percentuali dei tre loft (Argentina, Italia e USA) raggiunge circa il 60%. Scorporando ancora i dati, la North Argentina è quella con la fetta maggiore, grazie

anche al nuovo taglio uscito dopo ben quattro anni di ripensamenti (il vecchio fiocco SS+2 era addirittura stato disegnato a San Diego ancora agli inizi degli anni 80!). Tra quanto visto a Luino ha certamente colpito il taglio di Zaoli, fatto in maniera radicalmente diversa dagli altri, con ferzi molto più bassi e quindi molto più numerosi, segno di una maggior lavorazione sul grasso e sulla forma della vela. In conclusione sembra che, malgrado un po' di crisi e la caratteristica lentezza pachidermica del mercato italiano che si adegua alle novità con molta calma, il movimento ci sia e sia verso cose valide. Prodotti strani, poco affidabili o fatti proprio male non ci sono più, segno che lo snipista medio si è fatto più attento e prima di acquistare valuta meglio. Segno della crisi e, credo, anche di una maggior informazione fatta negli ultimi anni.

Antonio Bari



OPINIONI

... SIAMO SERI

Il Campionato è terminato e con esso anche il terzo selezionato per il mondiale ha potuto staccare il biglietto per Porto Alegre. Indovinate chi è? Naturalmente l'equipaggio composto da Michel e Turazza. Insieme a Bari-Bertanzon e Dematté-Larossa la rosa è stata completata e, come facilmente prevedibile, è risultata esattamente identica a quella scaturita dalle selezioni dello scorso anno, con la sola modifica che ad usufruire delle facilitazioni non sarà Dematté ma Michel. Stop. Ho già affrontato il discorso sul numero scorso e mi rincresco ritornarci su, ma credo che una piccola riflessione vada fatta.

E pacifico che le regole SCIRA devono essere rispettate, è pacifico che debba essere inviato l'equipaggio più in forma, è pacifico che il bonus abbia condizionato il risultato, è pacifico che si debba discutere oltre un'ora su quest'argomento in Assemblea, ma dob-

biamo essere seri.

Un anno dopo gli equipaggi in forma sono risultati gli stessi, il bonus alla fine non ha alterato nulla, in quanto l'unico a rimetterci per esso è stato Brezich il quale, lo ha detto e lo ha fatto vedere nell'ultima prova a Luino, non era per nulla interessato ad andare come concorrente in Brasile, la discussione di un'ora e più ha portato solo a stilare un calendario suicida, con dieci regate obbligatorie in dodici settimane, un campionato Italiano disputato a giugno, senza metà dei concorrenti e di un livello estremamente basso che, pur designando un campione decisamente degno del titolo, non ha avuto un valore tecnico neanche lontanamente paragonabile a quello dell'anno scorso e, tanto per finire, tre mesi e più senza regate degne di nota.

Le regole di Classe vanno seguite, si deve tener conto che forse qualche nuovo equipaggio può avvicinarsi alla Classe e

magari vincere le selezioni, si devono mandare ai mondiali gli equipaggi più in forma (sei mesi prima), ma soprattutto si deve pensare alla Classe e al suo sviluppo, che passa anche per l'immagine che ha all'esterno, e quest'anno l'immagine che lo Snipe ha dato non è stata brillante. D'ora in poi credo che oltre al resto, e forse prima del resto, si debba pensare all'interesse comune, perdere le rigidità che fino ad ora hanno dettato legge e guardare di scegliere località, regate e date utili allo Snipe e non a qualche singolo, cercando di rendere tutta la stagione interessante e favorire la partecipazione delle barche. Di certo una stagione di tre mesi e un campionato con poche barche e di basso livello non serve.

Siamo seri, per favore.

Antonio Bari