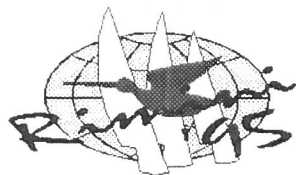


Il Paginone Delle Regate



Club Nautico Rimini

3-9 luglio 1995

37th WORLD CHAMPIONSHIP
SNIPE CLASS

SPONSOR UFFICIALI



37° Campionato del Mondo Snipe

Ecco il logo, disegnato dai fratelli Calliari, e i marchi dei due sponsor ufficiali, fino al momento, della manifestazione. Come ben sapete, la regata non è aperta a tutti, ma vi si accede tramite le selezioni. Per tutti invece sarà la Coppa Tamburini, occasione unica per gli snipisti di regatare contro i più forti al mondo.

La sponsorizzazione del Mondiale avrà però un respiro più ampio del semplice periodo della manifestazione che va dall'1 al 9 luglio. Durante tutto l'arco dell'anno i marchi dei vari sponsor saranno esposti durante un certo numero di regate. Alla fine, premiazione in onore degli equipaggi che avranno ottenuto i migliori punteggi. Ecco le regate:

8-9 aprile	Brenzone	Garda spring Regatta
13-15 aprile	Sanremo	Criterium di Pasqua
30-1 maggio	Rimini	1ª selezione per il mondiale
13-14 maggio	Monfalcone	2ª selezione per il mondiale
25-28 maggio	Sanremo	Campionato italiano
1-2 luglio	Rimini	Coppa Tamburini
3-9 luglio	Rimini	Campionato mondiale
12-14 agosto	Rosignano	Campionato del Tirreno
2-3 settembre	Chioggia	Campionato dell'Adriatico

Hanno collaborato a questo numero di

SNIPEnews.

per i testi:

Fabrizio Di Feo
Alessandro Bodana
Giorgio Brezich
Andrea Piazza

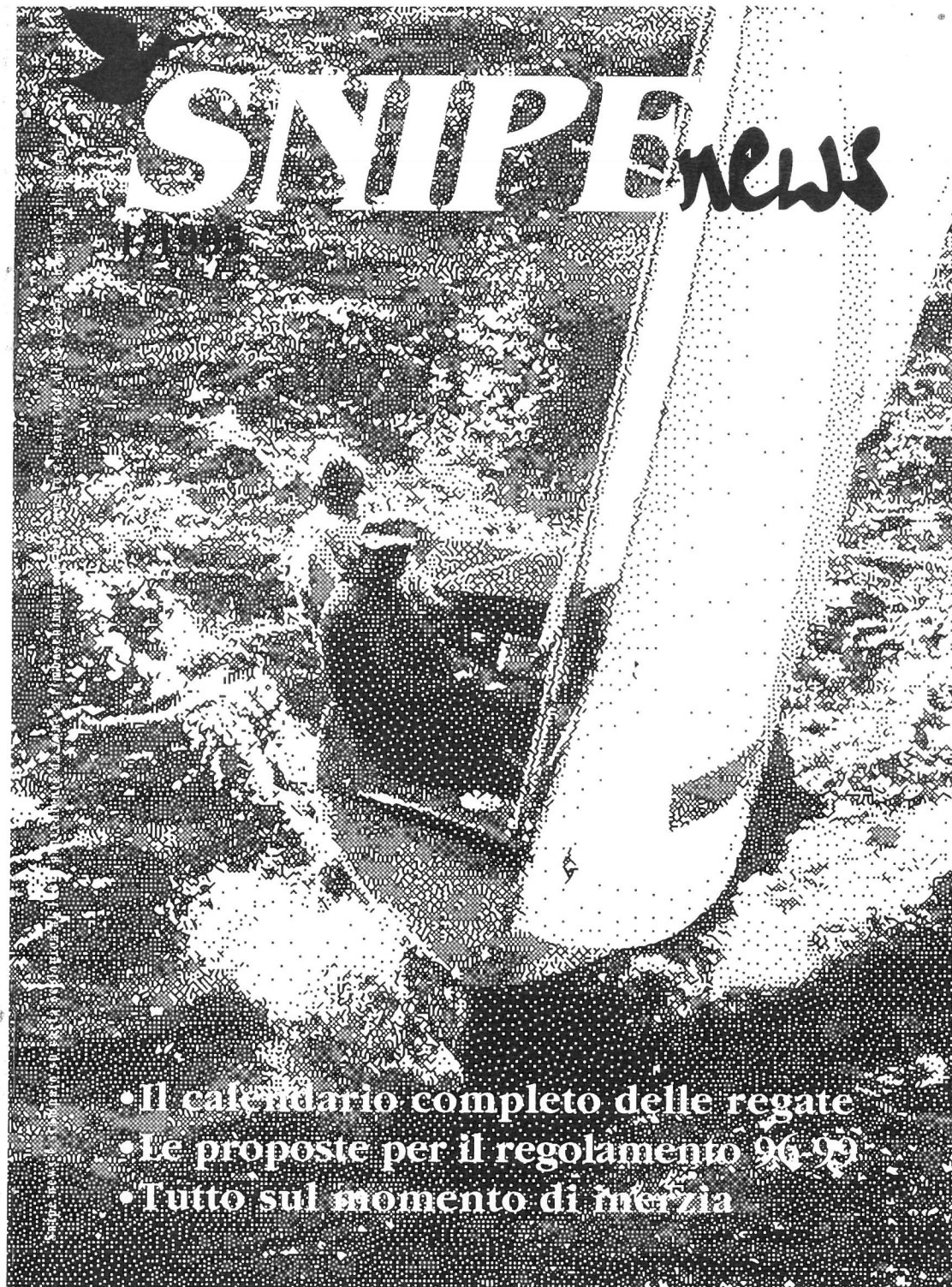
Dan Williams

Marco Calliari

per la stampa:

Dario Martinelli
Romano Svaldi

**Il prossimo
numero uscirà
a fine maggio,
dopo il
Campionato
Italiano di
Sanremo**



- Il calendario completo delle regate
- Le proposte per il regolamento 96-99
- Tutto sul momento di inerzia

dal mondo

- Nel corso del 1994 sono stati fabbricati 144 snipe, con un notevole calo rispetto agli anni precedenti. Il motivo principale è stato la scelta della Federazione Giapponese di adottare il Flying Junior come barca per le regate inter-collegiali, dimezzando così il numero di acquisti del paese del Sol Levante, e dal calo delle vendite negli USA. A gonfie vele invece l'Europa e bene anche il Sud America. Tra i cantieri la parte del leone l'ha fatta Persson, che nelle due filiali (Danimarca e Cile) ha prodotto oltre 50 scafi.
- Nel Campionato dell'Emisfero Occidentale (l'equivalente d'oltre oceano del nostro europeo) svoltosi in Uruguay, ha vinto l'equipaggio argentino Parada-Martinez, secondi i brasiliani Maia-Paes Leme.
- Rio de Janeiro ha ospitato nel mese di gennaio il Campionato brasiliano con 57 imbarcazioni al via. Hanno vinto Alexandre Paradedda-Fernandez davanti a Pimentel-Priolli e Santa Cruz-Signorini.
- La SCIRA è finalmente collegata a Internet. Il numero del Direttore esecutivo è 76015.1441@compuserve.com. Altre notizie su Fare Vela di aprile.

SNIPENews

Notiziario quadrimestrale dell'Associazione italiana Classe Snipe, inviato gratuitamente a tutti i soci e ai circoli velici.

Direttore responsabile: Gigi Zoppello

Redazione: Antonio Bari, via Vittorio Veneto 24, 38100 Trento
telefono (0461)913001, fax (0461)236781,
E-mail svaldi@itc.it

Stampa: Printer Trento, Gardolo (TN)

anno 16° - n° 1
Gennaio-Aprile 1995

Periodico quadrimestrale - Autorizzazione del Tribunale di Trento n° 855 del 14.03.95.
Spedizione in abbonamento postale/50%.
Pubblicità inferiore al 50%

Tiratura: 400 copie

Le norme e le comunicazioni contenute nel presente notiziario hanno valore ufficiale e sostituiscono ed integrano quelle precedentemente emanate.

S.C.I.R.A.

Commodoro

Jimmy Lowe
P.O. BOX 1124
Nassau, Bahamas

Direttore Esecutivo

Jerelyn W. Biehl
1833 Tustin Street, San Diego,
California, USA

Segretario Nazionale

Giorgio Brezich
via Negrelli 12, 34143 Trieste

Relazioni esterne

Marco Calliari
Interrato Redentore 5, 37129 Verona

La copertina: serious sailing, serious fun. Mai come in questo caso.

Il conto: sono stati emessi dall'inizio dell'anno 5 numeri velici. Il numero totale è 859.

Snipe registrati: 28867

Flotte associate: 829 (in Italia 23)

Editoriale

Cari amici,
il fatidico 1995 è arrivato; l'anno del Campionato Mondiale in Italia, del nostro Campionato Mondiale tanto atteso e tenacemente voluto. Come potrete vedere nelle pagine successive il calendario è diverso dal solito con il Campionato Italiano a maggio. Non è esattamente quello che avevamo proposto però in questo modo il campione nazionale in carica rappresenterà l'Italia al mondiale. Confido che tutti capiscano la situazione e, se necessario, facciano un sacrificio pur di essere presenti. Sono certo che Sanremo saprà offrirci, sia in mare che a terra, ancora di più di quanto non faccia di solito a Pasqua.

Abbiamo deciso in Assemblea, per non condizionare troppo l'annata al mondiale, di scorporare le selezioni dal Duca di Genova. In questo modo anche i meno accaniti potranno avere la soddisfazione di competere nelle regate nazionali distribuite nei mesi estivi.

In questi giorni è iniziato il tesseramento e ci sono delle novità molto interessanti poiché si annunciano graditi rientri e nuovi associati, evidentemente l'evento mondiale attrae. Purtroppo i posti disponibili sono solo quattro e selezionarsi sarà duro, molto duro.

In gennaio abbiamo avuto due

incontri a Rimini con i responsabili del Club per mettere a punto importanti dettagli organizzativi, logicamente condizionati dalle sponsorizzazioni che verranno portate a buon fine. I programmi e la professionalità sono quelli che ci aspettavamo, dobbiamo continuare su questa strada.

L'inverno ha portato un altro costruttore di snipe cioè Nord-Est che produce su licenza Persson, le prime barche sono in consegna, auguri, buon lavoro !! In questi mesi ci sono stati molti movimenti dell'usato e sono in arrivo molte barche nuove, la definirei una situazione da boom, speriamo continui anche nei prossimi mesi.

Questo numero di Snipe News vi è giunto con inoltro in abbonamento postale; anche questo è un passo importante poiché migliora la spedizione, facilita il nostro lavoro e soprattutto fa risparmiare molto. Un grazie particolare all'amico Zuanelli che ci ha consigliato ed aiutato ad espletare

le pratiche.

Come concordato in Assemblea a giorni inizieranno gli allenamenti con Vencato; per ragioni climatiche partiremo con la mia zona, poi passeremo alla Toscana per arrivare quindi ai laghi, logicamente tutto prima degli impegni di Brenzone e Sanremo.

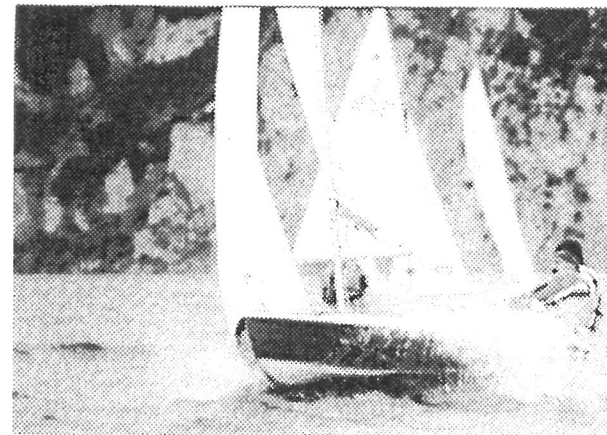
Non abbiamo ancora definito le date delle selezioni per il Campionato Europeo Juniores che si correrà in Norvegia poiché non disponiamo ancora delle date definitive.

Il periodo indicativo è agosto. Procedo a pieno ritmo il campionato invernale a tappe tra il Lazio e la Toscana, l'entusiasmo è palpabile dalle telefonate che ricevo dopo le varie prove.

Concludo dandoVi appuntamento alle nostre regate internazionali d'apertura di Brenzone e Sanremo come sempre sarà l'occasione per misurarci con i migliori stranieri e mettere alla prova la validità delle nostre strategie invernali. Zaoli sta lavorando per portare in regata il Campione del Mondo Santiago Lange, sarebbe veramente un colpaccio.

A presto.

Giorgio Brezich



Brenzone, 1991: Giorgio Brezich e Maurizio Demarch in planata

Il M.O.I. questo sconosciuto

Cos'è e come misurare il momento d'inerzia

Praticamente costretto da Antonio Bari mi trovo qui a scrivere: una pena, la mia, sicuramente maggiore della vostra che state leggendo.

Innanzitutto, cos'è il momento di inerzia? Per definizione è la massa moltiplicata per il quadrato della distanza dall'asse (di rotazione, naturalmente). Alzi la mano chi ha capito. In soldoni nel nostro caso è il peso che, posto lontano dal centro di gravità, fa beccheggiare una barca quando questa incontra un moto ondoso. Maggiore è questo peso o la sua distanza dal baricentro, minore la tendenza al beccheggio e quindi lo spostamento d'acqua in navigazione.

Perché diavolo si fa questa misura sullo snipe e la si fa in questo modo? Io non l'ho proprio capito! Non ha senso ma è una legge e come tale... Pare che la misura del momento d'inerzia sia stata introdotta per costringere i costruttori di snipe in vetroresina (VTR) a realizzare delle barche con il materiale ben distribuito. Infatti, grazie alle ottime proprietà di resistenza della VTR, si sarebbero potuti costruire scafi più leggeri mettendo il peso superfluo in posizione centrale. Le barche così costruite avrebbero però potuto essere, secondo l'autore del regolamento, da un lato più fragili alle estremità e dall'altro più veloci beneficiando di un beccheggio più "accentuato e rapido" a seguire le onde e quindi avrebbero spostato meno acqua. Se questo fosse vero, le barche in legno sarebbero state "superate". Ma questo non è vero (Dan Williams, *Snipe Bulletin May 1994*), perché non risulta che barche costruite con basso momento d'inerzia siano più veloci delle altre (anzi più lente; probabilmente dovuto ad una minor rigidità dello scafo);

questo è ovvio se si pensa al momento d'inerzia di una barca in navigazione. Oltre al momento d'inerzia dello scafo va sommato quello dell'equipaggio, delle vele, dell'albero... e vi assicuro che quello che potete guadagnare costruendo una barca leggera col peso centrale è assai poca cosa, tenuto conto del resto. Solo un costruttore stupido realizzerebbe una barca con meno strati di VTR per guadagnare sul momento d'inerzia, invece che per risparmiare materiale e lavoro. È comunque vero che le barche così costruite sono certamente più fragili, per cui vi consiglio di acquistare imbarcazioni con poco peso aggiunto e di navigare con la barca centrata (non appiattita ne' appoppata) con l'equipaggio molto vicino (essere distanti un paio di spanne equivale ad avere un paio di chili attaccati all'agugliotto). Ma se da un lato un basso momento d'inerzia equivale a minor resistenza dello scafo in acqua, volendo essere pignoli bisognerebbe valutare l'effetto che ha sull'efficienza delle vele un beccheggio accentuato. Ma qua stiamo entrando nella fantafisica alla quale solo Dio può rispondere... probabilmente il momento d'inerzia ideale non è nullo ed il suo valore ottimale dipende dal moto ondoso e dall'intensità del vento.

Prendiamo adesso uno snipe e mettiamolo sulla macchinetta che avete visto in diverse occasioni. L'asse di rotazione passa perpendicolare alla direzione prua poppa nel punto di appoggio ed è parallela al pavimento; quindi lo snipe è un sistema vincolato a ruotare attorno a quest'asse. Per misurare il momento d'inerzia secondo la definizione occorrerebbe segare lo snipe a cubetti, pesarli, moltiplicare la massa per la rispettiva distanza dall'asse elevata al quadrato e sommare ciascun contributo di ciascun cubetto. Un lavoraccio, che viene evi-

→ tato con un piccolo trucco.

A questo punto, se siete persone normali saltate pure all'ultimo capoverso... Se invece siete ingegneri o perditempo, continuate pure.

Il trucco sta nelle molle, che però non forniscono una forza costante ma bensì proporzionale all'allungamento secondo la legge $F = -kx$ dove k è la costante della molla e x è l'allungamento. Il momento è: $M = FD$ dove la F è quella fornita dalle molle, che poiché sono due, sarà $F = -2kx$ e D è la distanza dal punto di unione delle molle dall'asse di rotazione ossia il punto di appoggio dello snipe. D'altra parte, sapendo che $M = I\alpha$, dove I è il momento di inerzia e α l'accelerazione angolare del sistema, la legge che descrive l'oscillazione è quindi: $-2kxD = I\alpha$; ma x può essere scritto come $x = D \sin(\delta)$ dove δ è l'angolo di rotazione dello snipe durante il moto rispetto alla posizione a riposo delle molle. Per angoli piccoli, vi giuro che si può scrivere $x = D \sin(\delta) = D\delta$. Allora si può scrivere $2kD^2\delta = -I\alpha$. Quest'ultima è un'equazione differenziale $d^2\delta/dt^2 = -(2kD^2/I)\delta$ che ha come soluzione, credetemi, $d = A \sin(\omega t)$ dove A è una costante, e quindi $\omega^2 = 2kD^2/I$; ma poiché ω , che è la frequenza angolare, è legata alla frequenza ν (il numero di oscillazioni al secondo), che a sua volta è l'inverso del periodo T (il tempo per fare un'oscillazione completa), si può scrivere $\omega = 2\pi\nu = 2\pi/T$. Allora arriviamo alla formula scritta (più o meno) sul regolamento di classe:

$$I = 2kD^2T^2 / (4\pi^2)$$

Il regolamento prescrive che il momento d'inerzia minimo deve essere 200 sfs per le misure inglesi (27,6 per quelle metriche) e la misura deve essere fatta facendo oscillare lo snipe appoggiandolo su un punto che dista 103 pollici (2,616 metri) dal punto di applicazione delle molle. La cosa importante è quindi il punto

di appoggio e la distanza delle molle da esso. Le molle utilizzate non rivestono invece alcuna importanza (ovvio: il momento d'inerzia non può dipendere da come si misura), mentre è sempre meglio fare oscillare la barca con angoli molto piccoli in modo da far avvicinare il risultato alla realtà.

Venendo al sodo, ad uno snipista che si fa misurare il momento d'inerzia del proprio snipe e desidera che lo stesso sia al minimo di stazza, potrebbero interessare le seguenti questioni:

1) Se la barca non sta sulla macchinetta bisogna spostare i pesi o aggiungerne; ciò significa che la barca tende a navigare con assetto o troppo appiattito od appoppato e che questo difetto può venir compensato solo dalla posizione dell'equipaggio.

2) Se il momento d'inerzia non raggiunge il minimo bisogna spostare i piombi verso le estremità. Se non si ha peso aggiunto, difficilmente la barca presenterà un momento d'inerzia irregolare, ma se ciò dovesse accadere, conviene aggiungere del peso alle estremità (minor peso per aumentare al massimo possibile il momento d'inerzia).

3) Se si aggiungono piombi il momento d'inerzia può solo aumentare.

4) Se il momento d'inerzia è corretto ma bisogna aggiungere piombi per arrivare al minimo di stazza (172,8 Kg), conviene metterli in posizione centrale.

5) Tenete presente che: il momento d'inerzia di un kilo sull'agugliotto è circa lo stesso di un kilo all'attacco del fiocco, di quattro chili sul piede dell'albero, di 1 etto in testa d'albero, di circa 50 chili dietro la scassa della deriva (per i Lillia e i Persson, meno per gli Skipper).

Chiaro? Se non lo è leggetevi l'articolo di dan Williams su questo stesso numero di Snipe News e vedrete che tutto, dopo, sarà più semplice.

Andrea Piazza

Cosa è veramente utile sapere sul Momento di Inerzia

Al Campionato del Mondo di Porto Alegre, in Brasile, il Comitato di stazza ha eseguito la prova del momento di inerzia (MOI) su tutte le barche. Il risultato ha dato valori compresi tra il minimo di 200 sfs (su dieci barche) e 223 sfs. (ndr: in grandezze inglesi)

È interessante notare che la media delle prime dieci barche in classifica è stato di circa 204 sfs, molto vicina alla media delle prime dieci barche delle ultime edizioni disputate.

Essendo stato coinvolto nella misurazione del MOI da prima della sua adozione da parte della classe nel 1976, credo di poter dire con una certa esperienza che abbiamo adottato la prova del MOI per assicurare un adeguato spessore del materiale alle estremità della barca.

La prova è fatta sullo scafo nudo con l'attrezzatura di coperta e l'eventuale zavorra per portare il peso dello scafo completo a 172,8 kg. Il peso dello scafo che viene sottoposto al MOI è probabilmente intorno ai 145 kg.

Per preparare la barca per la navigazione bisogna poi aggiungere:

1. un albero, che pesa 9,1 kg ed è alto 6100 mm
2. un boma con il sistema per il tangone di circa 5 kg a circa 1220 mm dalla coperta
3. una deriva di circa 12,7 kg appesa sotto la barca
4. un timone di circa 2,7 kg oltre la poppa
5. circa 4,5 kg di vele il cui baricentro è probabilmente almeno 3658 mm sopra la coperta
6. oltre, naturalmente, una zavorra mobile compresa tra i 114 e i 159 kg (mediamente) sotto forma di timoniere e prodiere

Il peso totale di uno snipe in regata è facilmente il doppio dello scafo che noi sottoponiamo al MOI. Inoltre, il MOI globale di uno snipe in regata è sicuramente più di 400 sfs. E pensare che ho sempre avuto "discussioni" molto intense con snipisti che avrebbero dovuto spostare 1 kg di zavorra sulla specchio di poppa per rientrare nei 200 sfs del MOI.

Ancora: con lo snipe regatiamo in acqua piatta, nell'onda di Biscane Bay (corta e arrotondata) e del Rio de la Plata (corta e verticale), in corte e lunghe onde oceaniche. Indiscutibilmente c'è un MOI teorico ideale per ognuna di queste condizioni che potrebbe non essere i 200 sfs che tutti ricercano. Alcuni anni fa uno dei più esperti costruttori di snipe mi ha raccontato che una volta decisero di costruire il Lightning con il più basso MOI possibile (ndr: non è scritto, ma suppongo che "possibile" abbia un senso assoluto e non relativo ad eventuali regole di stazza). Questa barca è stata il più lento Lightning mai costruito. Stava adagiato in acqua, andava su e giù e non camminava. Qualsiasi cosa sia stata fatta (cambiare albero, boma, timone, vele) non faceva alcuna differenza. Era solo lento. Ma aveva un MOI molto basso.

La morale del tutto è: non date troppa importanza al MOI. Non è poi così importante nel risultato finale dello snipe in regata.

Dan Williams

Sul prossimo numero

- ✓ Le prime regate della stagione
- ✓ 1980-1995: quindici anni di Snipe news!
- ✓ Le notizie dalle zone
- ✓ Lo Snipe in Italia: gli stazzatori SCIRA e FIV abilitati
- ✓ Tutte le informazioni sul Campionato di Sanremo

Opinioni

Spazio aperto a tutti i lettori di Snipe news che vogliono esprimere idee, critiche, apprezzamenti o suggerimenti per un migliore funzionamento della Classe.

Quanto pubblicato non riflette necessariamente né le posizioni di Snipe news né della SCIRA, ma solo quelle dell'autore.

1991 a Tornsberg, vicino ad Oslo: nella riunione del Board of Governors viene assegnato all'Italia il Campionato del Mondo 1995. Siamo tutti felici, dato che è la prima volta che succede. In regata purtroppo facciamo una brutta figura, i migliori sono Michel-Schaffer che terminano 24°. Ma abbiamo ancora tempo per prepararci e migliorare un po' le nostre prestazioni, e poi nel '95 giocheremo in casa, vuoi mettere...

1993: siamo sempre noi tre i rappresentanti dell'Italia al mondiale in Brasile, e siamo sempre ad un livello bassino; io e Gianmaria siamo i migliori, 21°. Non abbiamo migliorato un bel niente, ma qui avevamo le barche in prestito e le condizioni non erano le nostre. Tra due anni però i mondiali saranno da noi, a Rimini, e con una buona preparazione potremmo certamente fare una figura migliore.

1994: L'europeo è una Caporetto, due anni fa io e Gianmaria ci eravamo piazzati ottavi e Michel-Turazza 11°. A Minorca i migliori sono Michel-Larossa, 14°, gli altri dispersi. Invece di migliorare abbiamo peggiorato, ma qui certamente c'era l'onda che ci ha penalizzato. L'anno prossimo ci saranno i mondiali in Italia

e, preparandoci per bene, potremmo avere delle chances: in fondo non siamo poi tanto peggio degli altri se presi singolarmente, è che naufraghiamo quando siamo in mezzo ad una flotta dove sono tutti bravi uguali. In più adesso abbiamo un tecnico vero, è bravo e saprà certamente fare emergere le nostre vere potenzialità.

1995: diamine, quest'anno ci sono i mondiali. Vencato dovrà correre come un dannato su e giù per l'Italia per spremere sangue dalle rape in pochi giorni. E dobbiamo fare le selezioni. Ma quando le facciamo? Dove le facciamo? Dappertutto, tranne che a Rimini, anche perché non c'è tempo, ci sono le altre regate, le Duca, l'Italiano in maggio, e il mondiale è a luglio. E così, tra il 23 aprile e il 28 maggio (36 giorni) facciamo due selezioni, due Duca di Genova e un Campionato Italiano. Ma sono anni che diciamo che dobbiamo prepararci, ci prepariamo nel mese che passa tra il Campionato e i mondiali? E in quel mese ci prepariamo tra noi quattro, che se va bene come miglior risultato nella nostra vita abbiamo fatto ventesimi? O andiamo a cercare regate all'estero, tanto per vedere come stiamo in rapporto agli altri?

Accidenti, quattro anni sono passati in fretta, troppo in fretta. Non abbiamo fatto in tempo a fare nulla, neanche le selezioni, mentre da altre parti chi si è selezionato lo sa da mesi e avrà tutto il tempo per prepararsi; forse ci siamo presi un po' in ritardo. Speriamo in un Nuovo Miracolo Italiano. Vero, questa volta.

Antonio Bari

Antonio Bari è redattore di Snipe news e membro del Comitato Internazionale delle Stazze della SCIRA. Come regatante ha partecipato a cinque campionati del mondo e otto campionati europei.



Snipe. Class.

Persson/Nord-Est al via

Dopo Lillia, dopo Faccenda, è la volta di un altro cantiere italiano a lanciarsi sul mercato Snipe. Si tratta di Nord-Est (a Bolzano Vicentino, tel. 0444*350667), già noto per i suoi Optimist e, nella nostra Classe, per aver prodotto le derive in carbonio che in questo momento sono in giro per il mondo sottoposte a severi test.

I fratelli Barbieri sono stati contattati dallo stesso Persson quest'estate e, dopo aver valutato la situazione e chiesto aiuto ad un vecchio amico (Antonio Bari), si sono lanciati nell'avventura.

La produzione delle barche è iniziata nel mese di febbraio seguendo le precise specifiche del cantiere danese utilizzando uno stampo nuovo di zecca leggermente modificato rispetto a quello dello scorso anno. Tutti i Persson del '95 rispetto ai modelli precedenti hanno infatti subito qualche lieve ritocco nello scafo (prua e arrotondamento del fondo) e piccolissime migliorie nella coperta.

Di suo il Cantiere Nord-Est metterà un po' più di tecnologia (uso del sottovuoto per la coperta e cottura in forno), attrezzatura di qualità migliore (principalmente Ronstan) e disposta in modo più funzionale (è stato completamente modificato il pinto di scotta del fiocco per permetterne una agevole regolazione anche da sopravvento), una leva con maggior escursione e la deriva, in lega autoprotettiva, con taglio differente sul manico ed una finitura più curata. Il timone avrà un profilo originale, studiato per ottimizzare le prestazioni nelle varie andature senza rischi di stallo, realizzato con una fresa a controllo numerico usata anche nella rastrematura delle derive per garantire la perfetta simmetria delle appendici. Ora attendiamo le barche alla prova dei fatti, anche se il nome è una garanzia, in quanto i Persson hanno vinto gli ultimi due Campionati europei, l'ultimo mondiale, il Campionato dell'Emisfero occidentale e, nel 1994, ben quindici campionati nazionali.

Le barche per i mondiali

Il mondiale si sta avvicinando e la macchina organizzativa sta girando velocemente: l'impressione è che a Rimini stiano lavorando bene e che la Classe si stia muovendo nella direzione giusta. Alla fine di questo mese avremo le preiscrizioni già completate e sapremo le reali necessità organizzative. Come sempre in queste occasioni il problema maggiore è trovare le barche da noleggiare ai concorrenti extra continentali che non possono portarsi le loro per motivi di costi.

La Classe sta, per questo motivo, cercando proprietari disposti a noleggiare la loro imbarcazione per il periodo tra il 20 giugno e il 10 luglio. Sono preferiti gli scafi con numero velico superiore a 27000 e con attrezzatura da regata (albero Proctor, Cobra 2 o Sidewinder, tangone automatico). Una parte della quota versata dai concorrenti per il noleggio sarà utilizzata per assicurare completamente le barche per il periodo suddetto, un'altra parte verrà versata ai proprietari. Le barche verranno restituite nelle condizioni in cui sono state consegnate e gli eventuali danni saranno riparati. Contemporaneamente abbiamo avuto richieste di barche anche per la Coppa Tamburini: se qualcuno, anche proprietario di uno snipe più vecchio di 27000, non abbia programmato di partecipare alla regata, lo faccia sapere. Avremo probabilmente bisogno anche della sua barca, purché in buone condizioni.

Chi fosse disponibile può mettersi in contatto con Antonio Bari al telefono 0461/913001, inviargli un fax allo 0461/236781 o un messaggio su Internet a <svaldi@irst.it> con indicate le caratteristiche della barca.

CALENDARIO DELLE REGATE 1995

REGATE INTERNAZIONALI

Luglio

1-2	Rimini	Coppa Tamburini (premondiale)
3-9	Rimini	Campionato del Mondo
29-4/8	Harwich (GB)	Coppa Europa

Agosto

9-13	Oslo (N)	Campionato Europeo Juniores
22-29	Sete (F)	Campionato Sud Europa
30-3/9	Sete (F)	Campionato Europeo Masters

CALENDARIO NAZIONALE

Marzo

12	Rosignano	Camp. Invernale	
19	Talamone	Camp. Invernale	
25-26	Caldaro	Fioritura	CZ XII

Aprile

8-9	Brenzone	Garda Spring Regatta	
13-15	Sanremo	Criterium di primavera	
22-25	Bracciano	Criterium di primavera	D.G.; BO
30-1/5	Rimini		1a sel. Camp. Mond.

Maggio

6-7	Belgirate		D.G.; BO; CL XIII
13-14	Monfalcone	Trofeo Morin	2a sel. Camp. Mond.
20-21	Caldonazzo	Trofeo Punta Indiani	
25-28	Sanremo	Campionato Italiano	D.G.; BO; 3a sel. C.M.

Giugno

3-4	Cerro	Trofeo Ascoli	CL XIII
10-11	Acquafresca Luino	Camp. Italiano Master e femminile	CZ XII CL XIII

Luglio

17-18	Caldonazzo	Tr. Comuni	
18	Vigna di Valle	Challenge Lions	
24-25	Caldonazzo Belgirate	Tridente d'Oro Coppa Catina	CZ XII

Luglio

16	Vigna di Valle		
22-23	Trieste Maccagno	Trofeo Ferin	CL, CZ XIII
29-30	Torri	Regata dei fiori	D.G.; BO

Agosto

3-6	Vigna di Valle	Vacanze Romane	
5-6	Ledro	Trofeo Palazzolo	CZ XII
12-14	Rosignano	Campionato del Tirreno	
26-27	Ispra		CL XIII

Settembre

2-5	Chioggia	Campionato Adriatico	
2	Orta	Crociera Orta-Omegna-Orta	
9-10	Orta		CL, CZ XIII
16-17	Caldonazzo	Castagne	

Settembre

23-24	Laveno Caldaro Omegna	Trofeo Bensa	CL, CZ XIII
30/9-1/10		Muggia	CL XIII
Ottobre			D.G.; BO

Ottobre

8/10	Vigna di Valle		
------	----------------	--	--

1996-1999 - Le proposte per il prossimo regolamento SCIRA

Tutte le proposte di modifica si riferiscono al regolamento ufficiale italiano così come tradotto e pubblicato dalla SCIRA. In **grassetto corsivo** le aggiunte, in carattere ~~barato~~ le cancellazioni.

ISTRUZIONI PER LO STAZZATORE DI FLOTTA (pag. 19)

Cancellare la parola "Flotta" e riscrivere l'intera sezione.

Paragrafo 3. Lo Stazzatore dovrà informare il proprietario che ogni cambiamento nella barca renderà invalido il certificato. Ogni modifica dovrà essere ricontrollata e il Certificato controfirmato e datato dallo Stazzatore con l'indicazione che la barca è stata riesaminata e i cambiamenti approvati. **In aggiunta, se una imbarcazione è stata ricostruita ed ha avuto cambiamenti strutturali come una nuova coperta, dovrà essere sottoposta alla prova del momento di inerzia. Se vengono effettuate modifiche più radicali allo scafo, la barca dovrà essere ristazzata in base alle regole in vigore (Foglio F).**

REGOLAMENTO DI COSTRUZIONE E DI STAZZA (pag. 24)

Cambiare in: Aggiornamento al 1 gennaio 1996. Si applica a tutte le imbarcazioni costruite dopo il 1 gennaio 1996, salvo quando specificato di versamente.

OPZIONI APPROVATE NON NOMINATE IN ALTRA PARTE DEL PRESENTE REGOLAMENTO (pag. 25)

8.10): cancellare l'ultimo capoverso: La mura della randa deve essere posta in modo che il gratile non devii apprezzabilmente da una linea retta.

8.14): PER TUTTE LE BARCHE: ~~Su tutte le barche la lunghezza del tangone fuori tutto sarà al massimo di 2641,6 mm.~~ Non potrà quando riposto, sporgere dalla prua o a poppavia del

boma. È consentito l'uso di elastici per lanciare e rientrare il tangone.

8.15): **PER TUTTE LE BARCHE:** Su tutte le barche potranno essere usati cavi in fibra aramidica solo per la manovra correnti. Le fibre di carbonio e aramidiche e le pellicole con microincisioni ~~non possono~~ **dovranno** essere usate in qualsiasi parte nella costruzione dello scafo e delle attrezzature. **Ogni altro uso o regolazione sono proibiti.**

SCAFO (pag. 26)

14) Massima differenza sulla pianeità in qualsiasi sezione trasversale **dopo la sezione 1** sarà di 1/8" (mm.3,2) per piede (mm.304,8) di distanza sulla quale viene controllata la differenza di pianeità.

DERIVA (pag.27)

26) La deriva, durante la regata, dovrà essere legata in qualsiasi modo affinché almeno 12" (mm. 304,8) rimangano sempre sporgenti dalla chiglia **in ogni punto** quando la deriva è alzata al massimo. Per poter controllare la posizione della deriva dovrà essere dipinta una striscia su ogni lato, larga 25,4 mm.. La parte superiore della striscia dovrà coincidere con la linea centrale della coperta, quando la deriva è alzata al massimo. Un cavo di sicurezza deve sempre essere usato in regata. **Potrà essere usato qualsiasi tipo di ritenuta purché la deriva possa essere estratta completamente quando la barca è ribaltata senza che l'equipaggio debba nuotare sotto la barca.**

TIMONE (pag.28)

32) (...)Il peso minimo del timone compresi gli agugliotti dovrà essere 2,72 kg **e non potrà essere aggiunta zavorra per raggiungere il peso minimo.**

ALBERO, BOMA ATTREZZATURE (pag.28)

35) (...) Dovrà essere marcata in coassa sui due lati la misura di mm. 1524.

43) **PER TUTTE LE BARCHE:** La lunghezza del boma sarà, al massimo, 8'8" (mm.2642) e, al



minimo, 8' 6" (mm. 2591) misurando dalla faccia poppiera dell'albero (la faccia poppiera dell'albero comprende la canala e ciò che racchiude il gratile). **Una vite o altro fermo dovrà limitare la possibilità di tesare la base della randa, in regata, oltre il seguente limite: l'orlo più a poppavia della randa, alla bugna.** non dovrà oltrepassare il bordo prodiero di una striscia della larghezza di 1" (mm. 25,4) posta a 8' 4 7/8" (mm. 2562) dalla faccia poppiera della canaletta.

LIMITI DI PESO (pag. 30)

54.1) **NUOVA REGOLA:** **Una placca dovrà essere fissata permanentemente alla parte poppiera del pozzetto e dovrà indicare graficamente la quantità e la posizione della zavorra aggiunta in base alla regola 54, il peso totale e il momento d'inerzia. La placca sarà disponibile SOLAMENTE presso gli stazzatori e la SCIRA.**

VARIE (pag. 31)

58) Lo stazzatore dovrà informare il proprietario delle seguenti condizioni essenziali: la barca dovrà sempre avere a bordo, e in qualsiasi momento, salvagenti di tipo indossabile per tutti gli occupanti. Il Comitato di Regata potrà obbligare l'uso dei salvagenti quando lo reputi opportuno. Dovranno essere imbarcate anche una pagaia adatta (o remo) **della lunghezza minima di 19" (48,3 cm) e con la pala di almeno 60 pollici quadrati (387,1 cm²)** ed un cavo di rimorchio lungo almeno 10 mt e del diametro di almeno 6 mm. La SCIRA non prescrive l'obbligo di avere a bordo l'ancora però alcune Autorità locali possono farlo. Questa regola si applica a tutte le imbarcazioni.

VELE (pag. 32)

64) Proposta di cambiare **l'altezza dei numeri da 25,4 cm a 30,5 cm.**

65) Materiale: può essere usato qualsiasi tipo di tessuto (filato di fibra vegetale o artificiale) del peso minimo di **3,7 once per iarda quadrata (grammi per mq. 125,4)**. Nota: i pesi del materiale da vele sono per lo più dati in once per iarda lineare e nelle varie altezze che sono generalmente intorno ai 28" (mm. 711,2). **La balumina del fiocco dovrà essere ribattuta. Alle vele può essere applicato un pannello di materiale trasparente non tessuto della superficie massima di 2' quadrati (dmq. 18,6). L'uso di laminati è permesso nella costruzione delle vele alle seguenti condizioni (da definire).**

66) (...) Il disegno supplementare sulle dimensioni delle vele dovrà essere usato quando appaia evidente che si è cercato di realizzare una vela di dimensioni maggiori di quelle consentite. **L'allungamento della randa sarà misurato con sufficiente tensione per rimuovere le pieghe.** Tutte le misure dovranno essere prese al centro della redanca e nessuna tolleranza sarà consentita per le redance non correttamente sistemate in una vela più piccola della massima misura permessa. Se una redancia è sistemata più distante di quanto sia permesso dal bordo della vela questa non dovrà essere accettata. ~~La base del fiocco, la rotta che unisce la redancia di penna con il punto di mezzo della base o la balumina~~ **Tutte le dimensioni del fiocco e la balumina della randa** dovranno essere sottoposte ad una tensione di 8 libbre (Kg. 3,6) in senso diretto, quando si effettua la misurazione. Le rande devono essere misurate con le stecche a posto.

RANDA (pag. 33)

67) Misura massima della balumina 17' 6" (mm 5334). Non è necessario misurare la base e la inferitura della randa. **I gratili potranno essere tagliati alla mura per non più di 10" (25,4 cm) (o forse 8" o 5").** Le limitazioni su inferiture e base saranno controllate mediante le strisce sull'albero e sul boma durante le regate. La larghezza massima della randa da metà ralinga a metà balumina è di 5' 10 1/2" (mm 1791). Per determinare il punto a metà ralinga, si piega la randa su se stessa finché il centro della redancia sulla tavoletta non coincide col centro della redancia sul punto di mura. Per determinare il punto a metà balumina, si considerano il centro della redancia sulla tavoletta ed il centro della redancia sul punto di scotta. La randa dovrà essere distesa togliendo le pieghe e quindi si misura tra i due punti. Nessuna tensione deve essere applicata se non necessaria a togliere le pieghe. La larghezza della randa, tra i due punti sopra indicati, non include il gratile. La misura va presa tra l'interno del gratile ed il bordo d'uscita. **L'occhiello della mura dovrà essere posizionato in modo che i gratili o i loro prolungamenti non devino apprezzabilmente da una linea retta.**

70) La posizione del numero velico, delle lettere di nazionalità e del distintivo di classe, deve essere conforme alle regole 25 del regolamento I.Y.R.U. e a quanto stabilito nel presente regolamento. (...) È richiesto l'uso delle lettere

→ di nazionalità, poste a differenti altezze sulle due facce della randa (esclusi A, I, M ed U), sopra i numeri velici. Il distintivo di classe dovrà essere posto immediatamente sopra la stecca superiore e dovrà essere una accurata riproduzione dell'emblema ufficiale che può essere ottenuto dal Direttore Esecutivo. I distintivi d'onore potranno essere posti immediatamente sotto la stecca superiore. Distintivo di classe e d'onore, lettera di nazionalità e numero velico dovranno essere posti a metà distanza tra ralinga e balumina. Numero velico e lettera di nazionalità dovranno avere una altezza di 12" (mm.305) e larghezza di 6" (mm.152) (esclusi I ed U).

FIOTTO (pag.34)

72) Regola valida per tutte le imbarcazioni: l'uso dei moschettoni è facoltativo. Se vengono usati devono essere almeno 5 e massimo 10, uno ad ogni estremità del bordo d'entrata e gli altri distanziati uniformemente. Il fiocco potrà essere passato all'interno o all'esterno delle sartie. Nel fiocco non sono permesse stecche. Per il fiocco non è permessa la tavoletta. Se verrà usata striscia autoadesiva o una guaina non potranno essere coperti più di 254

mm. di strallo. Tutti i fiocchi dovranno essere in condizione di venire inferiti senza dover sgan- ciare lo strallo. Tutti i fiocchi dovranno avere un cavetto d'acciaio nella ralinga con un anello ed un altro fermo per impedire che la ralinga stessa venga tosata oltre la misura prescritta al paragrafo 71; la ralinga dovrà essere cucita con una tensione sufficiente a tenere il cavetto, e dovranno avere un cavetto di acciaio nella ralinga fissato in maniera tale che il fiocco possa essere sganciato dalla drizza senza staccare il cavetto. Le altre misure verranno prese applicando una tensione di 3,6 Kg. Gli allunamenti delle base e dell'uscita poppiara dovranno avere una curva uniforme di raggio costante, tangente a un raggio di 19 mm. centrato sulla radancia di penna ed un raggio di 25.4 mm centrato sulle radance di mura e scotta. La massima larghezza della penna è di 108 mm. (vedi disegno)

PIANI DI COSTRUZIONE - FOGLIO "E"

(ultima pagina)

Il raggio della prua non dovrà essere più di 1" (254 mm) sopra l'intersezione dello spigolo o il suo prolungamento.

TUTTO LO SNIPE DEL 1995

Aggiornate le due pagine centrali dello scorso numero con questi due indirizzi:

DELEGATO XII ZONA:

Alessandro Bodana, via Livrasco 9/A, 26100 Cremona, tel. 0372-28436.

VELE ED ACCESSORI:

Halsey Italia, v. dell'Agricoltura 46, 37012 Bussolengo (VR), tel. 045-7153263.

Inoltre il Cantiere Nord-Est produce gli Snipe con il marchio **Persson-Nord Est**.

Mercato dell'usato

Aiuto! Stiamo cercando barche! Chiunque ne abbia una di cui non sa cosa farsene è pregato di segnalarlo a:

Roberto Calliari, tel/fax 045/8003730

- 21943, Skipper 77 - Lorenzo de Lorenzi, tel. 02/58317257
- 24616, Baruffaldi 82 - Roberto Signoretto - Chioggia
- 28705, Lillia '94 - Carlo Conelli, tel. 0322/47220
- 13907, Gasperini-D'Isiot 1964, Filippo Militello, tel 0461/230220 - 724501

DALLE ZONE DALLE ZONE

12^a

All'Assemblea Nazionale della SCIRA dei Capitani di Flotta, tenutasi a Milano il 4 dicembre scorso, il Circolo Vela Cremona nella persona di Renato Bruni ha avanzato due proposte destinate ad attuare anche in Italia ciò che all'estero è realizzato con successo da tempo. Si tratta dell'organizzazione del Campionato italiano Master nonché del Campionato italiano femminile.

Sono sicuramente due iniziative che danno ulteriore respiro al già ricco panorama delle regate della Classe. Senza dubbio, per quanto riguarda il Campionato femminile, si può dire che potrebbe far parte di una nuova strategia, studiata anche in ambito locale, di promozione della Classe in versione rosa, non solo per dar fiato alla partecipazione di nuovi equipaggi a regate a volte boccheggianti per scarsità di imbarcazioni presenti, ma per equiparare la Classe a mio modesto avviso alle altre che vedono impegnate con successo le donne.

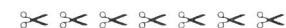
Il Campionato Master è invece aperto a

timonieri appartenenti a tre categorie, ordinate secondo fasce di età, in base alle regole della SCIRA: junior masters (45-54 anni), master (55-64), senior masters (oltre 65 anni). Questa appare un'iniziativa dovuta, un giusto riconoscimento a tutti quei velisti "decani", grazie anche ai quali la Classe è giunta alla vivacità odierna.

Ad organizzare questi due eventi sarà quest'anno il Circolo Vela Cremona, in occasione del "Trofeo città di Cremona", regata ospitata presso il Centro federale di Acquafresca, che si articola su due giornate (10-11 giugno) e valida anche come terza prova del Campionato zonale.

Gli organizzatori si augurano una numerosa presenza di equipaggi specialmente nelle due categorie suddette e per questo invitano tutti i Circoli a sostenere, con opera di capillare informazione, una manifestazione che oltre a suscitare simpatia potrebbe avere una crescente importanza ovunque venga svolta in futuro.

Alessandro Bodana



NEWS FROM BRACCIANO FLEETS NEWS FROM BRACCIANO FLEETS

Questo lago...un vulcano!

Si, il lago di Bracciano è un vulcano e non solo geologicamente, ma anche per le sue flotte di Beccaccini inferociti. Comunque, udite udite, trascianato in una tranquilla uscita il 1° gennaio con una quindicina di metrelli di vento anche il segretario della classe Finn, Alberto Bellelli, ha ceduto e scenderà nelle acque vulcaniche con il 26340, ex barca di Penzo ed attualmente di OFF, al secolo Luigi Bellotti. Anche altri finnisti si avvicinano (non possiamo far nomi), giurando tutti, come Alberto, che si tratterà di facili passeggiate, anche se noi ci ostiniamo a chiamarle regate.

Fabrizio di Feo

NEWS FROM BRACCIANO FLEETS NEWS FROM BRACCIANO FLEETS

DALLE ZONE DALLE ZONE

4^a

Sarà il Criterium di Primavera la regata Duca di Genova per il Lazio nel '95: una consolazione od una rivincita per l'italiano? Per chi non conosce questa regata diciamo che è una classica del nostro lago con circa 200 imbarcazioni partenti, quest'anno su due campi di regata e quattro prove, dal 22 al 25 aprile. Sicuramente per iniziare la stagione si tratta della regata più amichevole: al caldo sole del sud in un lago senza motori dall'acqua potabile e dai venti per tutti i gusti.

Per favorire gli equipaggi che vengono da altre zone saranno valedoli per la duca di Genova solo le prove del 23 e 24 aprile: questo permetterà a chi fa il ponte di utilizzare il sabato 22 per portare giù le barche e il 25 per trasferirsi magari a Rimini dove si potrebbero lasciare le barche per le selezioni mondiali della settimana successiva, già allenati... come

dire due piccioni, pardon due beccaccini, con una sola...trasferta!

Per i più sfaticati diciamo anche che si può venire con l'autostrada del Sole uscendo a Magliano e seguendo le indicazioni per il lago, arrivati sul lago girate a destra passando per Trevignano quindi sorpassate Bracciano mantendovi sempre in riva al lago e siete arrivati: in tutto sono meno di tre ore da Firenze. Per chi arriva dal litorale tirrenico basta arrivare poco prima di Civitavecchia ed imboccare l'autostrada per Roma uscendo a Cerveteri in direzione Cerveteri; poco prima del paese girate per il campo da calcio (grossa scorciatoia!) e subito dopo il campo da calcio sbucate su una strada che imbrocherete verso destra, girate a sinistra (via Settevene-Palo) per Bracciano. C'è possibilità di camping e di alberghi (Ne abbiamo in convenzione anche uno romantico!). A questo punto vi attendiamo, venite se avete coraggio...

Fabrizio di Feo

Pianeta Snipe

Notizie, anticipazioni, pettegolezzi e altro sulla Classe Snipe

Falso allarme

C'è stato un momento di panico quando Ales-sandro Bodana, il nuovo delegato della XII zona, ci ha inviato un fax decisamente allarmante. Il contenuto? Sembrava che una nuova disposizione ministeriale avrebbe vie-

tato la circolazione dei carrelli che trasportavano oggetti più lunghi dei carrelli stessi. La fine delle regate, in pratica, tranne che per la Classe Laser e Optimist.

C'è voluto qualche giorno, ma dopo alcune telefonate alla Motorizzazione Civile e al Co-

mando della Polizia di Stato, tra l'altro con rispo-ste non sempre perfettamente concordanti, siamo riusciti a scoprire che in realtà non c'erano state modifiche se non all'importo delle multe per i trasgressori.

Quindi, malgrado quello che è stato pubblicato su

Giornata Mondiale dello Snipe

È l'ultima novità dagli Stati Uniti: il 6 MAGGIO sarà, in tutto il mondo, lo "Snipe Day". Tutte le nazioni sono invitate a disputare una regata inviando poi dettagliati resoconti al Direttore Esecutivo. L'impegno è

quello di mettere in acqua il maggior numero possibile di imbarcazioni. In Italia è programmata la seconda Duca a Belgirate, ma invitiamo comunque tutti i circoli nei quali vi sia uno snipe a fare una regata sociale, una crociera, una gita con pic-nic. Alla fine tra tutti coloro che saranno

scesi in acqua quel giorno verrà estratto, nel corso del Campionato dell'Emisfero Occidentale del 1996, il numero velico 30000 e la flotta con più barche in acqua riceverà una targa. Il tutto con il patrocinio del Commodoro. E non è poco.

Allenamenti 1995

Grosse novità per quanto riguarda l'impegno del tecnico della Classe Roberto Vencato. Nel corso dell'assemblea di Milano è stato deciso dai Capitani di Flotta, su proposta del Segretario Nazionale, di dividere l'intervento in due parti: una a livello zonale e una a livello nazionale e internazionale.

Nelle singole zone Vencato interverrà nei periodi di volta in volta concordati con il delegato per allenamenti aperti ad un numero limitato di equipaggi, preferibilmente sei, scelti in base alla classifica delle ultime cinque regate

della Coppa Duca di Genova, che diventa, a questo scopo, permanente. Gli intervenuti contribuiranno alle spese versando una quota di partecipazione direttamente alla Segreteria nazionale.

A livello nazionale Vencato interverrà sia come osservatore alle regate principali, sia in raduni con i selezionati per i vari campionati (assoluti e juniores), sia come tecnico nel corso dei campionati stessi. In questo caso tutti gli oneri saranno a carico della Segreteria.

Compatibilmente con i suoi impegni, Vencato sarà disponibile ad intervenire in raduni zonali o

di circolo aperti a tutti a richiesta degli interessati, ma in questo caso tutti gli oneri saranno a carico dei partecipanti.

Nel corso dell'assemblea tutti i Capitani si sono trovati d'accordo su questa ipotesi di impegno, che permetterà a Vencato di lavorare in modo più capillare, con un minor numero di equipaggi per volta, e di seguire i selezionati per i vari campionati in maniera più proficua.

Le eventuali richieste di intervento dovranno essere indirizzate al Segretario nazionale o al proprio delegato zonale, che le gireranno a Roberto.

Fare Vela di Aprile, possiamo andarcene in giro tutti quanti (o quasi) in tranquillità: basta non sporgere con l'albero oltre il 30% della lunghezza totale dell'autoveicolo e del rimorchio e che l'albero

non sporga comunque oltre la sagoma del veicolo.

I problemi rimangono sempre per i Tornadisti, che in curva sporgono eccome dalla sagoma dell'autotreno.

Qualche dubbio rimane sul carrello quando è staccato dal veicolo: sembra che in quel caso comunque l'albero non possa sporgere oltre l'occhiello.