

La classe Snipe Italiana ha un suo sito:  
<http://www.eclipse.it/Snipe/>  
 Qui troverete il regolamento di stazza, gli

indirizzi dei capitani di flotta, le ultime copie del nostro bollettino Snipe News, risultati di regate, fotografie, articoli tecnici.

**Altri siti che parlano di Snipe:**  
 Link per la Home Page della S.C.I.R.A. americana:  
<http://www.snipe.org>

Per contattare la classe, l'indirizzo di posta elettronica è:  
[scira-ita@eclipse.it](mailto:scira-ita@eclipse.it)



Esiste inoltre un gruppo di discussione, coordinato da un Ingegnere del MIT USA. Partecipano oltre 400 Snipisti e simpatizzanti di tutto il mondo. Per partecipare basta mandare una Mail con "subscribe" e il vostro indirizzo elettronico a:  
[snipe-request@ai.mit.edu](mailto:snipe-request@ai.mit.edu)  
 Lista nazionale, in parte posta elettronica per chi è collegato, telefax per gli altri.

L'indirizzo della mail-list italiana è:  
[snipe@eclipse.it](mailto:snipe@eclipse.it)



## Ranking List

Zon. Arco/Chioggia/Ita96/Zon.96/Anzio97/Luino97 - 1.6.97

Pos.	N.VEL.	EQUIPAGGIO	TOT.PTS.	PROVE	Pos.	N.VEL.	EQUIPAGGIO	TOT.PTS.	PROVE	Pos.	N.VEL.	EQUIPAGGIO	TOT.PTS.	PROVE	Pos.	N.VEL.	EQUIPAGGIO	TOT.PTS.	PROVE
1	28912	Michel E./Zago O./Turazza	10096.00	5	31	29033	Di Feo Fabrizio / Ratto S.	2901.15	2	61	26814	Monteggia Luca / Adelige G.	1361.60	1	91	27102	Massone Luciano / Rossi A.	654.35	1
2	28867	Bernardis Gabriele / Pontalti	9049.75	6	32	28772	Vaglini Oreste / Campani A.	2776.60	2	62	27120	Marconi Aduo / Costalli F.	1355.15	2	92	26815	Cardoni Paolo / Mosco V.	625.60	1
3	29000	Brezich Giorgio / Reis M.	8882.15	4	33	29081	Annibali Fabio / Mlossi M.	2678.35	4	63	26831	Bressan Marco / Bressan M.	1237.40	1	93	28145	Onore Roberto / Magliani L.	621.00	1
4	28959	Solerio Enrico / Maiga T.	8663.40	6	34	27121	Pallavini / Lombardo	2622.40	3	64	28958	Scrimieri Pietro / Scrimieri S.	1236.15	2	94	28958	Colangelo Paolo / Cecchini E.	576.15	1
5	29131	Demattei/Andreata/DeRosa	8602.35	5	35	26141	Nocera Fabio / Maurizi M.	2586.35	1	65	20951	Moro Paolo / Schettini G.	1234.15	3	95	25794	Geraci Stefano / Ardito Luisa	523.15	2
6	6313	Bari Antonio / Bertanzon G.	8590.60	6	36	26144	Betteini Marco / Pirazzi R.	2586.00	2	66	0	Bodini	1224.00	1	96	0	Roslari	509.00	1
7	28863	Costa Miguel / Spers G.	8119.40	5	37	28273	Bruni Renato / Brunni A.	2518.15	3	67	26490	Nordio M. / Vendramin T.	1205.00	2	97	26148	Silva Giorgio / Grazi G.	494.00	2
8	28907	Belloni Niccolò / Belloni A.	7712.15	6	38	28862	Zoccoli Luciano / Gilardoni	2416.02	2	68	0	Francalacci	1196.00	1	98	26505	Tedeschi P. / Savio	477.00	2
9	29260	Podesta Enrico / Gatti G.	7270.00	5	39	29051	De Rosa Michele/ De Rosa	2300.00	4	69	28477	Baldi Alessandro / Natali G.	1178.75	1	99	26140	Sposato / Palvello M.	461.15	1
10	28683	Barone Beppe / Brunelli	7261.60	4	40	28611	Molinari Andea / Giarruzzi	2135.00	4	70	0	Tornelli Manlio / Cerrato F.	1176.00	1	100	0	Nustrini	441.00	1
11	28817	Braga Edo/Parodi S./Parodi	7130.15	5	41	28864	Grande Riccardo / Martines	1943.15	3	71	28688	Simonini / Boschin	1149.00	1	101	25855	Cantini Gianpaolo / Frinolfi F.	406.15	2
12	26508	Perini Corrado/Osaladore	6739.60	5	42	27122	Pini Matteo / Pini C.	1938.15	2	72	26340	Spigoli Roberto / Pulcini A.	1132.60	2	102	22768	Cosci Andrea / D'Harmant R.	392.15	2
13	28774	Capello Francesca/Longhi S.	6436.35	5	43	29054	Stuffer Peter / Stuffer H.	1884.00	1	73	0	Arrighi	1109.00	1	103	26501	Stermin Dario / D'Amico F.	310.15	2
14	26814	Conelli C./Paracchini /Gaja	6260.35	4	44	28190	Babbini Emilio / Stefanini L.	1809.15	3	74	28191	Bensa Bruno / Stampf G.	1101.00	1	104	26249	Illing Livia / Guerrini G.	268.15	2
15	28275	Bernardis F. / Cattaneo	5355.60	5	45	26503	Pallaoro Alessandro/Guerra	1761.00	2	75	0	Bolletti	1076.00	1	105	28355	Masucci Claudio/Carvalho	264.00	1
16	27130	Zuanelli Silvano/Tarozzi M.	4429.75	4	46	2650	Pinelli Paolo / Pinelli R.	1690.40	2	76	26499	Perini R. / Moronato A.	1040.00	2	106	24167	Cerutti Ennio / Imp.Michele	256.00	1
17	28355	Tozzi Federico/Tozzi R.	3946.40	3	47	29193	Melis Mauro / Cerretti E.	1636.00	2	77	0	Marconi	1024.00	1	107	28957	Lilia Stefano / Callori L.	254.15	1
18	28860	Pizzarello Giorgio/Marselli	3892.40	3	48	0	Piazza	1625.00	1	78	2881	Moclinik Andrej / Riccobon L.	920.00	1	108	0	Fusco / Cinque	241.00	1
19	28613	Penzo Stefano/Sambo M.	3849.35	3	49	26826	Silvestro / Mezzetti	1609.00	1	79	26827	Bisia Fabio / Pribaz A.	911.15	2	109	0	D'hoore	225.00	1
20	29052	Calliari Marco / Calliari R.	3749.00	3	50	26346	Costantini/Cangione/Moro	1598.15	3	80	26826	Formelli / Dello Sesto	908.15	2	110	27017	Bistacchi Andrea/Bistacchi N.	200.00	1
21	28819	Longhi Lorenzo / Quattri R.	3657.15	4	51	0	Rossi	1564.00	1	81	28145	Magliani Luciano/Di Girolamo	902.15	2	111	27126	Brambilla Gianmaria/Trisconi	161.00	1
22	28946	Pizzarello M. / Gratton D.	3626.75	3	52	26823	Formosa/Loni Coppede/Nata	1564.00	1	82	29189	Polo Fabio / Blaseotto M.	889.00	1	112	0	Poilucco	141.00	1
23	28488	Bodino M./Bodino/Tornelli	3581.00	3	53	28473	Bellotti Luigi/D'Harmant R.	1552.00	2	83	28313	Filesi Girolamo / Rlivuto L.	885.15	2	113	2895	Solerio Alex / Alessi V.	124.00	1
24	28685	Ciullo Claudio / Mazzacava	3503.15	4	54	26141	Maurizi / Agnani	1529.00	2	84	0	Zlatic	869.00	1	114	26139	De Santos Valerio / Candela R.	118.15	2
25	27129	Irredento Sergio/Tripaldi G.	3459.00	6	55	7082	Cespa Giovanni / Onesti M.	1507.15	2	85	26506	Ballarini R.	816.00	2	115	29194	Cipolli Mauro / Garbibo L.	89.00	1
26	28354	Zamaroni Franco/Maggiorelli	3179.00	4	56	28773	Picciocchi Carlo/Fergani P.	1479.15	2	86	27015	Belleni Alberto / Riccardi A.	812.15	2	116	0	Antonlini / Redini	76.00	1
27	28475	Rodati Alessandro/Dunatov	3178.00	5	57	0	Bigazzi	1469.00	1	87	0	Penso	804.00	1	117	0	Pribaz Andrea	69.00	1
28	28611	Venditti Stefano / Casadio	3126.15	3	58	28612	Sambo Maurizio / Simoni M.	1426.40	2	88	28906	Ferluga Franco / Zlatic F.	741.00	1	118	27124	Felizziani Fabrizio / Felizziani	47.15	1
29	28771	Giacometti / Pontonutti	3103.35	2	59	0	Vito	1376.00	1	89	24628	Donati Alfonso / Rosa S.	693.00	2					
30	28960	Cigalotti Mass./Coali C./Ro	3096.00	3	60	26345	Cupido Lorenzo / Gerosa R.	1373.00	2	90	25151	Rizzato C. / Miolato A.	673.00	2					

## Vendo Snipe

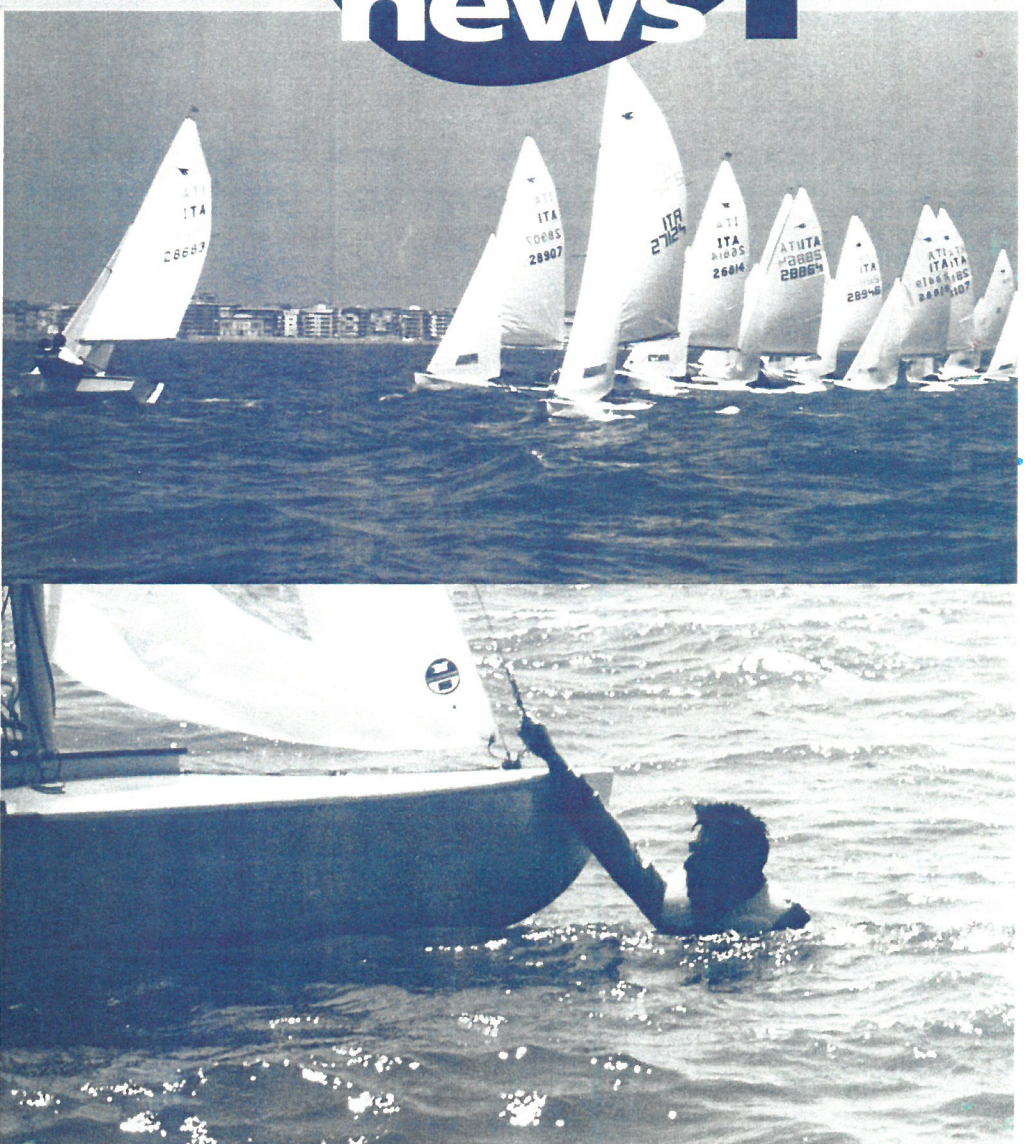
a cura di Roberto Calliari  
 tel. 045/8003484

**Baruffaldi**, giallo, albero IcoSpar, vele NorthSails, C.V.Monterosso (SP), Paolo canale 011/6647198 - da concordare • **De Soto '84**, ottimo stato, Sanremo, Alessandro Della Corte 0184/505129 ore pasti - da concordare • **Baruffaldi '83**, Pesaro, Martinelli 0721/390441 - 4.5 mil. • **Fiberglass '96**, ITA 29054, telo copribarca + gioco vele completo regata + vele allenamento + 2 fiocchini mylar, Bolzano, Klaus Stuffer 0471/540200 - 10.5 mil. • **Buone** condizioni e navigante, deri-

va vecchio stile, albero Proctor Alfa, gioco vele, Trento, Fabrizio Berti 0461/827008 - 1,2 mil. • **De Soto '85**, 26496, ex Braga, 2 giochi vele di cui uno nuovo, Milano, Antonio Mortzara 02/4819272 ab - 4 /5 mil. • **Lillia '94**, usato poco, carrello alaggio + vele + telo copribarca, Bolzano, Ennio Casciaro 0471/975461 - 8 mil. • **Lillia '93**, albero Sidewinder, ITA 28488, telo copribarca sopra e sotto + gioco vele nuovo, Monza, Maurizio Bodino 039/2050362 - 8 mil. • **Lillia**, completo, Milano, Niccolò Belloni 02/6555176 - 9 mil. trattabili • **Skipper**, ITA 21953, albero + vele North(un anno) + carrelli stradale e alaggio + telo copribarca, Jacopo Scalvenzi 0337/510304 - 049/8751270 - 3.5/4 mil. • **Fiberglass (Dematte)**, ITA 26509, 2 giochi vele + carrello alaggio + telo copribarca, eventuale carrello stradale, Milano, Gian Giuseppe Negretto tel/fax 02/33001540 - 5 mil. • **Baruffaldi '80**, gial-

lo/coperta bianca, telo + bussola nuova + invaso con ruote, visibile Orbetello, Tullio Zanchi (Siena) uff. 0577/280905 - fax 0577/282512 - ab. 0577/41823 - 3.5 mil trattabili • **Skipper '85**, ITA 26142, albero Cobra 2 nuovo + vele North (usate 2 volte) + carrelli alaggio e stradale, Laveno (VA), Angelo Perotta 0331/543011 - 6 mil. trattabili • **Fiberglass '96** (Dematte), ITA 29033, albero Sidewinder + vele Ulmann + carrello alaggio + telo copribarca, visibile presso Aqasport di Roma, Fabrizio Di Feo 06/6624793 - da concordare • **Person** (danese) fine '96, ITA 28863, giallo/prua bianca, albero Sidewinder, Beppe Barone 06/9847626, fax 06/9831156, Email: gatsby@gedy.it - 8 mil. (consegna all'arrivo nuova barca) • **Snipe nuovo in legno**, albero Sidewinder + telo copribarca + carrello alaggio + gioco vele, Sergio Irredento 040/311344 - 6 mil. trattabili. •

Snipe News è stampato su carta ecologica al 100% proveniente da zone a rimboscimento programmato e senza uso di sostanze chimiche sbiancanti





on erano  
cafo sarà

ggero da  
si rischia-  
questo è  
sta, Zaoli  
Solerio-  
rda tutto  
La giuria  
e Zaoli la  
la secon-  
alla loro  
reis, terzi

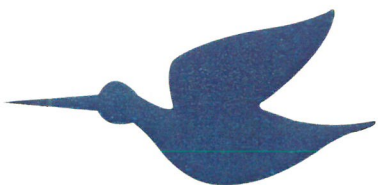
Lo Yacht  
e il clima

3-7  
3-7-4  
1-25-13  
-9-4-3  
3-13-10

scusso vari temi, in particolare del Campionato Italiano 1998 che si  
la XII zona con le candidature di Brenzone e Riva del Garda. Un altro  
la Ranking List, dove è stato modificato il sistema di calcolo del pun-  
mpionato Zonale di cui troverete le nuove indicazioni nell'articolo  
o un po' di attesa, il vento rinfresca da tramontana sui 6-7 m/s e per-  
tenza della terza prova. Tutto bene sino alla fine dell'ultima poppa,  
cala e gira di 90° (o più!). Quasi tutti mantengono le loro posizio-  
unati sono Costa-Spera che da settimi arrivano 28esimi, precipitan-  
za generale dal terzo al decimo posto. La prova la vincono Solerio-  
ti da Michel-Turazza e da Dematté-Larossa.

dei primi dieci è la seguente:

Turazza	1-4-2
Reis	2-1-9
Solerio	9-2-1
- Larossa	3-13-3
G. - Pontalti	6-10-5
Belloni	13-5-6
Gatti	11-7-7
Parodi	5-15-13
- Loni	4-17-17
Spera	7-3-28



tonia, i Solerio "brothers" si fanno squalificare nella seconda prova. La sera cena pantagruelica nei bei locali del Circolo. Questa è stata una nota piacevole del dopo regata: alla fine della giornata "lavorativa" si creava sempre una bella tavolata di snipisti affamati, che approfittavano dell'ottimo ristorante. Il clima sociale era eccellente! Il secondo giorno al mattino vincono ancora Michel - Turazza, si rivedono Bari - Bertanzon, qui secondi, terzi Bernardis G.- Pontalti e quarti i matador locali Barone - Brunelli. Il pomeriggio la prova

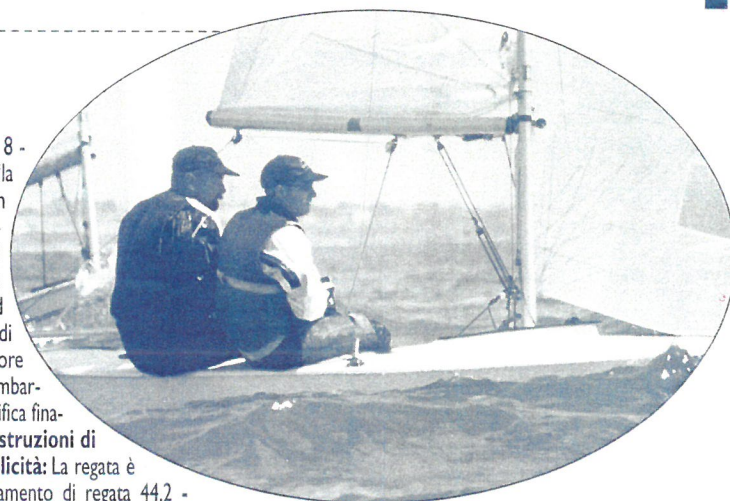
1	Michel - Turazza	(1-1-1-3-dnc)
2	Belloni - Belloni	(4-3-7-5-1-5)
3	Costa - Spera	(6-4-8-6-2-1)
4	Podestà - Gatti	(8-ret-5-2-3-4)
5	Barone - Brunelli	(10-5-4-10-6-3)
6	Braga - Parodi	(13-6-10-7-5-2)
7	Calliari - Calliari	(12-13-12-8-7-6)

8	Zamorani - Maggiorelli	(ret-15-15-9-8-7)
9	Bari - Bertanzon	(7-9-2-4-dnc-dnc)
10	Bernardis G. - Pontalti	(2-2-3-dnc-dnc)
11	Conelli - Gaja	(5-8-11-15-dnc-dnc)
12	Solerio - Solerio	(3-dsq-6-1-dnc-dnc)
13	Perini - Oselladore	(15-7-16-11-dnc-dnc)
14	Cappello - Longhi	(14-12-13-16-35-35)

## Campionato Italiano a Trieste

**Bando di Regata: XXX CAMPIONATO ITALIANO DI CLASSE SNIPE • Circolo organizzatore:** SOCIETÀ TRIESTINA DELLA VELA - Pontile Istria 8 - tel. 040/306327 - fax 040/313257 - **Località e durata delle regate:** Golfo di Trieste - Prima prova 21 Agosto 1997, ore 13.00; - Seconda prova a seguire dopo la fine della prima prova; L'orario della partenza della prima prova dei giorni successivi verrà esposto all'albo dei comunicati entro le ore 20,00 del giorno precedente; Possibilmente non verranno corse più di due prove al giorno; Numero delle prove: 6. - **Regolamenti:** Le regate saranno disputate applicando il Regolamento di Regata ISAF in vigore; le disposizioni integrative della FIV; la Normativa Federale per l'Attività Agonistica per l'anno in corso; il Regolamento di Classe ed in particolare le regole del Condurre Campionati Nazionali e Internazionali; il presente Bando; le Istruzioni di Regata. - **Ammissione:** La regata è aperta a tutti i concorrenti in regola con il Nuovo Codice di Eleggibilità ISAF in vigore - **Tesseramenti:** I concorrenti dovranno essere in possesso della tessera FIV per l'anno in corso, validata per la parte relativa alle prestazioni sanitarie; ed essere in regola con l'associazione alla Classe Snipe per il 1997. - **Iscrizioni:** Dovranno pervenire alla STV entro il 6 agosto 1997, accompagnate dalla tassa di Iscrizione di lit. 70.000. - **Certificati di stazza:** Per ogni imbarcazione dovrà essere presentato il regolare Certificato di Stazza - **Controlli di stazze:** Il giorno 20 agosto 1997, dalle ore 9,00 alle ore 21,00 verranno effettuati i controlli di stazza alle imbarcazioni già presenti a Trieste; il giorno 21, dalle ore 8,00 alle ore 11,00, verranno controllate le altre imbarcazioni. Potranno venire effettuati controlli di stazza alla fine di ogni prova. - **Premi e premiazioni:** Verranno premiati i vincitori di ogni prova; i primi equipaggi della classifica finale; il primo equipaggio juniores. - **Punteggio:** SCIRA minimo con boras (0'75 al primo); se verranno portate a termine 5 o 6 prove verrà scartato il risultato peggiore. - **Istruzioni di regata:** Saranno a disposizione dei concorrenti dalle ore 9,00 del 20 agosto 1997 presso la segreteria del campionato - **Percorsi:** Come da regolamento SCIRA - **Pubblicità:** La regata è classificata di Categoria "A" appendice G3 e modifiche come da regolamento SCIRA - **Penalità:** Saranno in vigore le penalità alternative (720°) come da Regolamento di regata 44.2 - **Rappresentante SCIRA:** Segretario Nazionale Ezio Braga - **Contatto SCIRA presso la STV:** Marina Simoni

**ALTRE NOTIZIE** Si ricorda che il 19-20 agosto verrà disputato il "Trofeo Bisso" un'ottima occasione per provare le imbarcazioni e il campo di regata. I concorrenti potranno essere ospitati per il pernottamento a bordo di imbarcazioni da crociera di soci della STV in numero ovviamente limitato. Per sfruttare tale opportunità sarà necessario mettersi in contatto con il comitato organizzatore che provvederà a stilare una sorta di graduatoria fino ad esaurimento delle disponibilità. Il comitato organizzatore si è inoltre attivato per garantire ai concorrenti intrattenimenti al termine di ogni giornata.



## Classifica a punti classe Snipe

### Nuovo calcolo

- 1) Saranno valide ai fini della classifica a punti le seguenti regate:
  - il Campionato Italiano
  - quattro Regate Nazionali Duca di Genova (prima, seconda, terza e quarta)
  - la classifica finale di un Campionato Zonale, a scelta del concorrente.
- 2) Il Punteggio adottato sarà lo SCIRA High così modificato:
  - al primo:  $40 \times 40 + 20 \times (\text{numero partecipanti} - \text{piazzamento})$
  - al secondo:  $39 \times 39 + 20 \times (\text{numero partecipanti} - \text{piazzamento})$  e così via.

Per piazzamenti oltre il quarantesimo sarà:

$20 \times (\text{numero partecipanti} - \text{piazzamento})$

Per il Campionato Italiano = punteggio SCIRA High modificato x 1,15

Per il Campionato Zonale = punteggio SCIRA High modificato x 0,90

- 3) La classifica a punti verrà stilata sulla base di al massimo quattro regate per equipaggio, da scegliersi fra quelle sopra elencate.

4) **Duca di Genova:** sono Regate Duca di Genova le quattro stabilite all'inizio della stagione dall'assemblea della classe. Ogni regata sarà effettuata su quattro prove di cui una di scarto. Una regata sarà valida per la classifica a punti se saranno disputate almeno due prove, e se prenderanno il via almeno 10 partecipanti. Non potrà essere disputata più di una Regata Duca di Genova nella stessa zona.

- 5) Il Campionato Zonale dovrà essere effettuato su almeno tre regate, ma non più di quattro. Le regate dovranno essere comunicate in tempo per l'inserimento nel calendario ufficiale della clas-

se. Il Campionato Zonale dovrà terminare entro il 31 ottobre. La regata sarà valida se prenderanno il via almeno 5 partecipanti. Ai fini della classifica a punti Snipe, saranno validi anche i piazzamenti dei partecipanti delle altre zone. Il punteggio della classifica del Campionato Zonale verrà inserito nella classifica nazionale a punti ogni anno il 31 ottobre. Il Campionato Zonale sarà valido ai fini della classifica a punti Snipe se saranno corse in totale almeno due regate con in totale almeno quattro singole prove. La classifica finale del Campionato Zonale verrà stilata utilizzando il punteggio SCIRA High come sopra, tenendo conto di tre regate su quattro. Ai fini del punteggio, per calcolare il numero dei partecipanti, si terrà conto degli equipaggi che abbiano partecipato ad almeno due regate. Tutti gli equipaggi saranno però inseriti in classifica.

6) La classifica a punti Snipe sarà perenne, lo svolgimento di una regata annullerà nella classifica il punteggio della stessa regata disputata l'anno precedente.

7) Nel calcolo della classifica a punti non saranno contattati gli equipaggi stranieri. Gli stessi invece concorreranno a formare il numero dei partecipanti alla regata.

8) Parteciperanno al Campionato Europeo i primi sette equipaggi (o quelli a cui la classe italiana avrà diritto) della Classifica Nazionale, quattro settimane prima dell'evento.

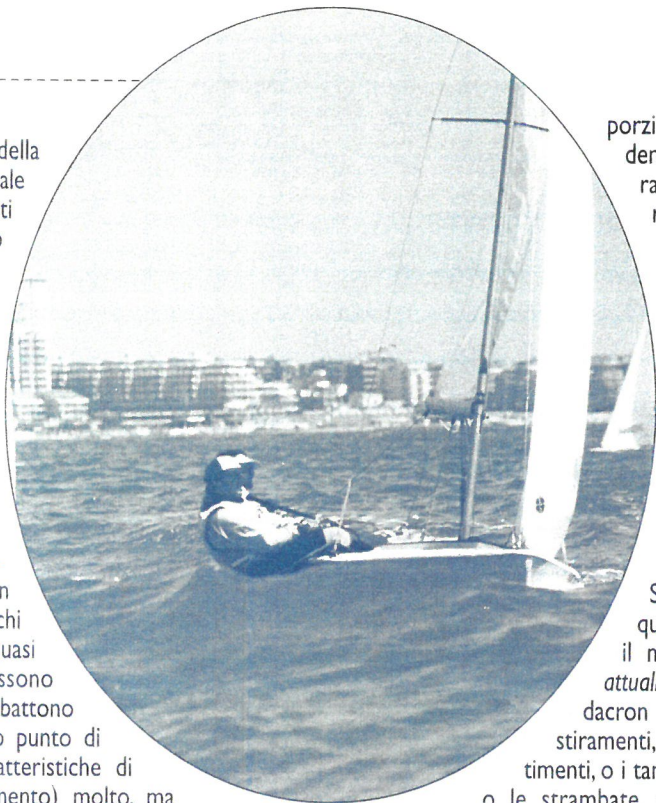
9) Parteciperanno al Campionato Mondiale i primi tre equipaggi (o quelli a cui la classe italiana avrà diritto) della Classifica Nazionale, otto settimane prima dell'evento.

10) La Classifica sarà anche valida come selezione, se necessario, per i Campionati internazionali Juniores, Femminili e Master.

11) In caso di parità fra due equipaggi, verrà considerato vincente quello meglio classificato al Campionato Italiano.

della  
riale  
uti  
o

on  
cchi  
quasi  
ossono  
sbattono  
to punto di  
ratteristiche di  
imento) molto, ma  
ron, e certamente potrete  
r ore senza che le sue pre-  
de mylar, a parità di peso, è  
la, in quanto tale, non è el-  
stere non è un tessuto, è una  
o stiramento in maniera pro-



porzionale al loro spessore e densità. Se la vela viene stirata eccessivamente non ritorna alla forma originaria, come fa una in dacron, mantiene sempre un allungamento (anche se infinitesimo: non dimentichiamoci che il mylar è molto resistente alla trazione), permanente. E questo colpisce l'unico punto debole del fiocco, la balumina.

Sostanzialmente, per quanto riguarda i fiocchi, il match a mio avviso è attualmente alla pari: quelli in dacron sopportano meglio gli stiramenti, quelli in mylar gli sbattono, o i tangoni che escono male, o le strambate, altri avvenimenti che

massacrano le vele in dacron, anche se per il 90% delle condizioni che troviamo in Italia e considerando gli eventi che possono accorciare la vita ai fiocchi, forse un fiocco in mylar dà maggiori garanzie. Ho voluto sottolineare attualmente perché il discorso vale finché saranno reperibili tessuti come il Dimension HTP 110, nettamente il migliore nel suo peso,

perché per certi versi può reggere il confronto con i mylar da 3,0 oz.. Una volta scomparsi i buoni tessuti in dacron leggeri, che non sono più prodotti da nessuno, la bilancia penderà nettamente verso il mylar, in quanto l'HTP 130, fratello maggiore del 110, è nettamente inferiore ai mylar di pari peso. A quel punto, il fiocco in mylar sarà un obbligo e non ci saranno tessuti in dacron per gli snipe che potranno durare di più, a parità di peso.

### Le rande!

Diverso, molto diverso, il discorso per le rande. A parte il "giallo" sulla possibilità di usare il mylar per la loro costruzione, durato fino a luglio, poche sono state le velerie che si sono spinte nella costruzione di rande in mylar. Da questo punto di vista devo dire che le velerie italiane sono nettamente avanti rispetto a quelle straniere, in quanto hanno iniziato subito la sperimentazione e hanno trovato velocemente la strada giusta. Il motivo di questi ritardi nel portare i tagli delle rande sui nuovi tessuti sta sostanzialmente nel fatto che, contariamente al fiocco, la randa è una vela di forma "certa", sostenuta su due lati da albero e boma, il primo flessibile ma controllabile, il secondo rigido. Una vela così, di dimensioni già decenti, non può essere costruita a caso e, con i materiali più rigidi, deve essere ripensata e adattata in modo tale che dia prestazioni costanti in tutte le condizioni e andature. Ci sono infatti molte più differenze nelle rande delle varie velerie che nei fiocchi; per questo motivo è necessario che la vela venga testata abbastanza a lungo, ed ogni veleria deve intervenire sul taglio più o meno a seconda delle caratteristiche originali.

Una vela in dacron molto potente in alto sottoposta a sforzo deve aprirsi facilmente. Se fatta in laminato è molto più rigida,

e potrebbe non aprirsi con altrettanta facilità, rendendo la barca molto più difficile da portare quando aumenta il vento. Parallelamente una vela meno potente ma più chiusa, non aprendosi potrebbe forse non causare grosse difficoltà nel portare la barca, ma la renderebbe comunque molto più dura al timone. Vele con poco giro d'albero, ma più lavorate sui ferzi, dovrebbero probabilmente essere modificate nella curva in quanto il mylar non si adatta alla curva dell'albero come il dacron, mentre vele costruite con poco lavoro sui ferzi ma più sul giro d'albero forse non avrebbero bisogno di modifiche... e gli esempi potrebbero continuare. Da qui la cautela di moltissime velerie.

In base all'esperienza di chi lo scorso anno ha usato una randa in mylar e in base a test comparativi fatti, mi sento molto più sicuro nell'affermare che le rande in mylar vanno meglio di quelle in dacron, in tutte le condizioni e in tutte le andature. Essendo più rigide tengono molto meglio la forma e danno una spinta più costante, e questo è un vantaggio che si apprezza soprattutto di lasco e poppa ed in maniera proporzionale all'aumentare del vento, sono facili da regolare, richiedendo meno uso di cunningham e vang e, alla fine, sono anche più leggere, circa del 15%.

Unica cautela che suggerisco, quella di tenere le crocette più aperte e di fare attenzione al vang: abbiamo visto che con vento molto forte è addirittura necessario lasciarlo per far aprire la balumina, ché altrimenti resterebbe chiusa!

Le manovre che avete sulla barca con una randa in dacron servono per tamponare le distorsioni che questa subisce con l'aumentare (o il calare) del vento, con una randa in mylar servono per regolare la forma della vela. E non è poco. ■

## Nazionale il 25 aprile

Anzio, 25 - 27 Aprile

va moda nella classe: la barbetta alla D'Artagnan (o alla Christian Ghedina). Così il look di Enrico Michel e Antonio Bari, con a prua il mitico John Turazza, ha subito collezionato tre primi, mettendo in riga tutti quanti. Antonio invece, ancorato di preparazione, il primo giorno ne ha fatte di tutte i colori (ha travolto una boa, si è rovesciato ecc.), poi si è scalmato e ha migliorato (parziali 7-9-2-4). Era da tanto tempo che gli Snipe non facevano una regata Nazionale ad Anzio che è ellissimo posto: il vento è quello giusto, non troppo da soffrire ma abbastanza da divertirsi, c'è onda, il circolo è molto bello, gli alaggi facili, la gente simpatica. Al via 35 barche, da tutta Italia, non moltissimi invece quelli della IV zona.

C'erano tutti i più forti, la regata è valida per la Ranking List e conterà per qualificarsi per il Mondiale di San Diego. Tra i grandi mancavano solo Dematté e Brezich, sfortunatissimi, entrambi stesi dall'influenza.

I primi due giorni abbiamo avuto un bel maestrale sui 6-8 m/s, rinfrescato un po' nel pomeriggio. Percorso olimpico, la prima prova la vinceva Michel - Turazza, secondi da Bernardis G. - Pontalti.

che concludeva le regate per la Duca di Genova è vinta da Solerio - Solerio, secondi Podestà - Gatti. Questi due ragazzi, alla loro seconda stagione in Snipe, stanno andando veramente forte, soprattutto con vento. Quando smetteranno di rompere sempre qualcosa (nella seconda prova si sono ritirati per rottura della scotta della randa) saranno dolori per tutti. Terzi Michel - Turazza, quando vanno male arrivano terzi.

Si pensava che gli specialisti del vento si sarebbero scatenati, ma a parte Bernardis G. - Pontalti (parziali 2-2-3-ret) si sono visti benissimo, oltre Michel, i Solerio (3-dsq-6-1) e i Belloni, molto regolari (4-3-7-5), di solito più a loro agio con venti medio leggeri. Un po' in ombra Costa - Spera (6-4-8-6) che con questa aria potevano fare meglio. La lotta per andare a San Diego si preannuncia durissima. Michel ha un certo vantaggio, ma gli altri si accatano in pochi punti. Vedremo che succederà a Luino e a Brenzone!

Ma le regate non sono finite: domenica arriva lo Scirocco, 20 nodi, onda alta. Restano in nove, ma sono quelli che si divertono di più: planatone, boline tirate, qualche numero da circo e tutta la coreografia delle regate con vento. La prima prova la vince Belloni su Costa, la seconda Costa su Braga (questi laghisti sono proprio bravi anche con vento e onda)

Un plauso a parte merita il comitato, presidente De Grenet: i percorsi (rigorosamente SCIRA, quindi con il lasco a 60°, bello stretto) erano perfetti, le linee di partenza belle dritte. I mezzi di soccorso c'erano ed erano efficienti. Un'organizzazione all'italiana di prima mano. Di seguito le classifiche finali: 1. Michel - Turazza, 2. Bernardis G. - Pontalti, 3. Solerio - Solerio, 4. Podestà - Gatti, 5. Belloni, 6. Costa - Spera, 7. Braga - Costa, 8. Spera - Costa, 9. Costa - Spera.

# Campionato Sud Europeo



Sanremo, 27-29 Marzo 1997  
30 partecipanti di 6 nazioni hanno dato vita a cinque combattutissime prove. Vincitori i locali Solerio Enrico con a prua il fratello Franco, sui triestini Brezich-Reis, terzi Zaoli-Zaoli. Le regate sono generalmente state corse con vento leggero, ma non così leggero da soffrire, infatti tutte le

prove sono state portate regolarmente a termine. In compenso il clima era bellissimo, caldo e sole. I percorsi erano molto lunghi, sulle 8 miglia. Gli snipisti presenti hanno ritrovato il gusto della bolina lunga e faticosa e della poppa che non finisce mai. Ottimo il comitato, parenze dritte, percorsi giusti. Con gli Snipe correvano Soling e 49er. Ogni classe aveva un suo campo di regata. Gli Snipe erano la classe più numerosa. Gli snipisti hanno contemplato dubbiosi il 49er. Non c'è niente di più diverso da un beccaccino, ma sempre una barca a vela è! Il primo giorno partenza alle 11,00 con un leggero levante. Percorso a bastone. Il bordo buono sembrava a terra, c'era meno corrente, ma i locali partono tutti in boa per prendere il girasole e i rinforzi al largo. Gira però primo Brezich, che fa una magistrale prima bolina, e poi conduce sino la traguardo. Seguono Zaoli e la triestina Capello. Seconda prova, il vento rinforza, e gira ancora a destra. Zaoli vince con distacco. Secondo il francese Frebault, autore di una splendida impoppata, terzi Costa-Spera. Il vento aumenta e gira da ponente. La giuria saggiamente decide di far partire la terza prova, che sarà anche la più divertente. Il percorso è olimpico, e con un po' più di aria: Costa-Spera mettono il turbo e, soprattutto di lasco, distaccano tutti, controllano duramente Solerio- Solerio nel finale e vincono bene. Terzi, gli inglesi Wolstenholm-Williams. C'erano tre equipaggi inglesi, con i nuovi Devoti Snipe. La barca

è fatta molto bene, rifinita bene. Non ha brillato, forse perché gli equipaggi inglesi fortissimi, forse perché le vele non erano adatte al nostro mare. Vedremo quando in mano a qualche campione come si comporterà.

Il giorno dopo, onda lunga data dal scirocco che soffiava forte a Genova, e velevante per noi. Percorso a bastone, bordo buono in costa, ma non troppo per via di restare sventati. Vincono Brezich-Reis, su Solerio-Solerio e Solerio- Girit (Sandro Solerio) Ultima prova, più vento ma sempre da levante, bordo buono parte in boa, controlla e vince la regata, secondi i velocissimi Belloni-Maffei, Solerio. A terra la sorpresa: squalifica di Zaoli per PMS. Zaoli protesta, vista l'occasione viene rinviato al giorno successivo. L'indomani arriva il vento, ma ne arriva tra saggiamente ci lascia a terra e fa correre solo i Soling. Intanto si discute la prova vince, e vince anche il Campionato. Ma, un concorrente riprotesta Zaoli, che protesta, e anche il Campionato. Vincitori diventano quindi i fratelli Solerio, regolarità: non vincono neanche una prova, ma scartano un quinto. Secondi Bre Zaoli-Zaoli.

Per concludere, un bel Campionato, difficile, e combattuto, con i primi tre in terra. Club Sanremo ha organizzato bene la regata anche a terra, ogni sera c'era un'atmosfera veramente simpatica.

La classifica dei primi dieci:

1	Solerio - Solerio	4-5-2-2-2	6	Solerio - Giribaldi
2	Brezich - Reis	1-4-11-1-6	7	Braga - Parodi
3	Zaoli - Zaoli	2-1-5-5-pms	8	Costa - Spera
4	Frebault - Boisaubert	6-3-6-8-5	9	Bodino - Torielli
5	Belloni - Maffei	5-10-10-6-1	10	Wolstenholm - Williams

# Coppa Città di Luino, regata Nazionale Snipe

31 maggio - 1 Giugno 1997

La coppa Città di Luino è messa in palio ogni anno dal 1950 dall'Associazione Velica Alto Verbano. Da allora il mondo è molto cambiato: c'è stata la guerra del Vietnam, gli alberi in carbonio, le vele in mylar ed è caduto il muro di Berlino. Dal 1950 ad oggi a "Stelle" e "Beccaccini", che erano le imbarcazioni più in voga del periodo, si sono aggiunte decine e decine di altre classi veliche, con trapezi, spy asimmetrici e altre diavolerie. I Beccaccini come se niente fosse accaduto si sono presentati in 36 a questo classico appuntamento. Fondamentalmente sono due i motivi del successo della classe snipe dopo 47 anni di cambiamenti nello sport della vela. Il primo la barca: prestazioni, bassi costi, lunga vita dello scafo, sono il risultato di un disegno semplice e riuscito, che con poche modifiche è arrivato ai giorni nostri ancora attuale. Il secondo la classe: il motto della classe snipe è "serious sailing, serious fun" che direi perfetto per definire l'attività velica. Gli snipisti sono dei veri sportivi, nel senso migliore del termine, e lo dimostrano nella loro attività. Per quanto riguarda la regata, il primo giorno Inverna sui 4-5 m/s, il comitato sceglie il campo di regata a sud, che è molto aperto e non presenta bordi fissi, ma obbliga ad un continuo e difficile bordeggiato.

Il percorso è a bastone, ideale per gli equipaggi "marini" che fanno da padroni, in difficoltà e laghisti.

La prima prova viene vinta con distacco da Michel-Turazza su Bresich-Reis e Dematté-Larossa. Ottimi quarti Formosa-Loni, alle loro prime regate in snipe stanno esprimendo una buona velocità, peccato che nelle prove successive si sono un po' persi.

La seconda prova la vincono Bresich-Reis, seguiti da Solerio-Solerio e da Costa-Spera. Michel solo quarto. Un po' in difficoltà Bernardis G.-Pontalti mentre Baribertazon vengono messi fuori gioco da un dsq e da un cattivo (per loro) piazzamento. La sera di sabato il circolo offre la cena ai partecipanti. Il secondo giorno, per non contraddire il detto che il velista è il miglior amico dell'agricoltore,



piove a dirotto. Infatti non pioveva da tempo, il livello del lago era bassissimo e tutti erano preoccupati. Niente di meglio dell'evento regata per ripristinare le riserve idriche del Varesotto. Ezio Braga, il segretario, ha approfittato della pioggia per tenere una riunione della classe dove ha

Olimpic Sails - via Caduti della RAMB, zona ind. Noghere, 34015 Muggia, (TS), tel. 040/232363

Morin - via Carducci, 4, 34074 Monfalcone (GO), tel. 0481/73419

Zaoli - via Vallarino 82, 18038 Sanremo (IM), tel. 0184/63708

Ullman Sails - Androna Campo Marzio 9/C, 34123 Trieste, tel. 040/306309

North Sails - via Bagni 74, 34074 Monfalcone (GO), tel. 0481/411379

One Off - via della Scafa 54, 00054 Fiumicino (RM), tel. 06/65029392

Sain - Loc. Piers, 34074 Monfalcone (GO), tel. 0481/480485

Halsey - via dell'Agricoltura 46, Bussolengo (VR), tel. 045/6767792

## CARRELLI ALAGGIO

Carrellino, Carlo Alberto Conelli, via Milano 61, 28041 Arona (NO), tel. 0322/47220

Calliari, Marco Calliari, Interrato Redentore 5, 37129 Verona, tel. 0337/473528

## COSTRUTTORI

Lillia - via Provinciale 21, 22010 Musso (CO), tel. 0344/81223

Faccenda - via Comunale del Mondiglio, loc. le Morelline, Rosignano Solvay (LI), tel. 0586/752381.

Nord-Est - via Chodo, 14, 36050 Bolzano Vicentino, tel. 0444/350667

Fiberglass - Giuliano Demattè, via Ravenna 13, 38100 Trento, tel. 0461/923302

Baruffaldi - via Orti Est 41, 30015 Chioggia (VE), tel. 041/491422

Progetto Yela - via XXV aprile 79, 21014 Laveno Mombello (VA), tel. 0332/668115

## STAZZATORI ABILITATI DALLA FIV

### I Zona

Dr. Arch. Carlo Notari, via Roma 20, 18039 Ventimiglia (IM), tel. 0184/352529;

Sig. Renato Geronazzo, via Privata Garea 29/11, 17019 Varazze (SV), tel. 019/95324;

Sig. Giuseppe Leuzzi, via Giardini V. Veneto 78, 18038 Sanremo (IM), tel. 0183/506498;

Dr. Arch. Roberto Amoretti, via XX settembre 35, 18100 Imperia, tel. 0183/63546;

Franco Noceti, via Norero 169, 16040 San Colombano Cartenoli (GE);

### IX Zona

Andrea Parra, via Sardegna 21D, 60015 Falconara M. (AN), tel. 071/9172667;

### X Zona

Dr. Carlo Lesi, via Vedezio 57, 47100 Forlì, tel. 0543/88373;

Dr. Arch. Umberto Boni, via Guerrini 7, 48016 Milano Marittima (RA), tel. 0544/971850;

### XI Zona

Prof. Luciano Giacomi, via Alfieri 17, 34141 Trieste, tel. 040/313265;

Dr. Ing. Carlo Morrassutti, Lungomare Marconi 28/a,

30126 Venezia Lido, tel. 041/5262260;

Geom. Bruno Dequal, P.le Degasperini 3, 34139 Trieste, tel. 040/393466;

### XII Zona

Dr. Arch. Marco Mamone, L.go Don Nicola Mazza 9,

37010 Cisano del Garda (VR), tel. 045/7210891;

### XIII Zona

Dr. Ing. Giorgio Morabito, via Ippodromo 105, 20151 Milano, tel. 02/40910431;

Dr. Ing. Roberto Ravaglia, via S. Elia 11, 22100 Como, tel. 031/268307.

## STAZZATORI DI CLASSE

Marco Alvise Tua, via Val D'Oliv, 353, 18030 Poggio di S. Remo (IM);

Sig. Renzo Sandri, via Lungomonte 30, 57013 Castiglioncello (LI);

Dott. Fabrizio Di Feo, via Gregorio VIII, 350, 00165 Roma, tel. 06/66000893;

Dott. Avv. Claudio Ciuffo, via R.R. Perera 225, 00136 Roma;

Geom. A. Carlo Perini, calle Dogana 431, 30015 Chioggia (VE), tel. 041/400893;

Cap. Giorgio Brezich, via Negrelli 12, 34143 Trieste, tel. 040/307955;

Sig. Giorgio Longo, via Zuegg 12, 39012 Merano (BZ), tel. 0473/45528;

Sig. Diego Ballardini, loc. Negrano 22, 38050 Villazzano (TN), tel. 0461/910448.

Sig. Gabriele Bernardis, salita Dallafor 15, 38100 Trento.

Ing. Carlo Alberto Conelli, Via Milano, 61, 28041 Arona (NO), tel. 0322/47220;

Dr. Ettore Lipani, via Privata Villa Ada 5, 28026 Omegna (NO);

Sig. Manlio Torielli, via Comoli 146, 28026 Omegna (NO);

Ing. Carlo Maria Parodi, via degli Imbriani, 20158 Milano, tel. 02/39322128;

Ing. Renzo Longhi, Fraz. Mornerona 31, 28045 Inverio (NO), tel. 0322/255890;



in base alla sua età. Nel diventare più lunga un'onda diventa anche più veloce. Per una data lunghezza tra le creste un'onda viaggia ad una velocità che è approssimativamente uguale a quella di una barca della stessa lunghezza che viaggia in dislocamento. Per esempio, un'onda che è lunga 12 metri può viaggiare a oltre 8 nodi. Se siete su una barca di 12 metri che non plana, l'onda viaggerà alla vostra stessa velocità.

Supponete che l'onda sia lunga 15 metri. In questo caso l'onda vi può portare, in poppa piena e bloccati nel suo cavo, ad una velocità maggiore delle vostra. Se l'onda fosse lunga solo 10 metri, potrebbe diventare una trappola, impedendovi di raggiungere la velocità del vostro scafo - con onda corta, una barca può rimanere bloccata nel cavo, incapace di esprimere la forza necessaria per scavalcare la cresta successiva. Molti di noi hanno sperimentato questo dopo aver girato la boa di bolina con vento da terra. Navigando in poppa vicino alla costa, si incontrano piccole onde che causano solo problemi di controllo. Più avanti, verso la boa sottovento, le onde diventano surfabili e quelli in testa schizzano avanti. Se la barca è una deriva leggera, molte onde diventano trappole potenziali quando c'è abbastanza vento per poter planare. Se le onde sono simili a potenziali trappole, perché tanto impegno è usato per imparare a fare surf su di esse? Non sarebbe meglio cercare di evitarle tutte tranne quelle grandi, lunghe e veloci che si trovano lontano dalla costa? La risposta a questa domanda è di due tipi. Per prima cosa, è normalmente impossibile "evitare tutte le onde". Secondo, l'intera relazione tra le onde e una barca cambia nel momento in cui si orza dalla rotta in poppa piena. Quando ci si mette di lasco attraverso un'onda (e ci si libera la testa dalla mentalità della "rotta diretta") la magia ottenuta da velisti come Torben Grael diventa possibile. La lezione qui è di non navigare mai in poppa piena quando ci sono onde; per questo, non si deve neppure seguire una linea retta neppure di lasco.

Ricordatevi come fare il samba: coprite una distanza più lunga del 50%, andate il 100% più veloci.

### Come Cavalcare Le Onde

Supponiamo di non aver ancora imparato il samba. Si porta allora la barca in poppa piena, dritto alla boa. La barca naviga alla sua velocità in dislocamento, diciamo 6 nodi. Un'onda che viaggia a 8 nodi arriva e inizia a passare sotto la barca. Se si sta lì seduti passivamente, la barca farà fatica a prendere l'onda. Appena raggiunta la cresta, il peso della barca spaccherà l'onda e prima che questa possa trascinare giù la barca dovrà superare questo soffocamento. Se l'onda "muore" la barca scivola indietro e rimane un'onda indietro rispetto a prima. Se la barca prende l'onda comincia a surfare, diciamo a 10 nodi. Continuando ad andare dritti, la prua prima o poi raggiungerà il cavo e si bloccherà sul dietro dell'onda successiva. Se si è fortunati, si rimane intrappolati nel cavo e trasportati dall'onda a 8 nodi. Più facilmente, nella decelerazione l'onda raggiungerà la barca e passerà sotto. Il risultato sarà lo stesso del primo esempio: la barca rimane un'onda indietro rispetto all'inizio. Così l'obiettivo nelle andature portanti è più complesso che semplicemente surfare le onde. È importante anche evitare di rimanere un

cercare piccole cavalcate sulle onde, giusto per dare una spinta in più alla barca. Ogni volta che si mette fuori il naso da un'onda, la velocità aumenta. Nei laschi più larghi, ci si deve far trasportare da cavalcate più lunghe e cercare di andare sotto la rotta per la boa. Si può poi stringere di nuovo, per andare alla massima velocità, nell'approccio alla boa. In poppa l'obiettivo principale si divide tra la scelta della velocità pura e l'avanzare tra i treni di onde. Se si è su una barca a chiglia, è la barca che perde il minor numero di onde che vince in quel lato. Con una deriva planante, è la barca che avanza il più possibile da un'onda all'altra che passa in testa. Si prenda l'esempio di prima, un'onda lunga 13 metri. Un velista come Torben Grael può avanzare di quattro onde in un lato, uno un po' meno abile ne può perdere altrettante. La differenza è una perdita di 100 metri per chi non sa ballare il samba. E nessuna velocità di bolina può far recuperare un simile svantaggio. Proprio come in un lasco, si deve quindi cercare di aumentare la velocità tagliando diagonalmente la parte anteriore dell'onda. Chi naviga su barche senza sartie come il Laser ha il vantaggio di poter navigare trasversalmente all'onda in entrambe le direzioni senza strambare - per loro navigare strappoggiati è veloce come navigare al gran lasco. Mentre l'angolo con cui si attraversa l'onda non è così critico come nel lasco, è comunque importante averne abbastanza per aumentare la velocità della barca e mantenere l'onda vergine. Ancora una volta, il primo passo è quello di controllare l'onda lateralmente, cercando un punto più ripido. Quando si raggiunge il punto scelto, si deve poggiare brutalmente, perpendicolarmente all'onda. Prima di raggiungere il cavo, ricordarsi il primo imperativo: "Non perdere velocità". Si deve perciò orzare di nuovo prima che sia troppo tardi. Se il cavo è poco profondo e si vede un punto più basso nell'onda davanti, si deve allora considerare l'opportunità di saltare l'onda. Per questo ci vuole velocità e inerzia.

L'altra parte non bisogna esagerare in quanto arare l'acqua con la poppa troppo affondata è altrettanto lento quanto navigare con la prua troppo bassa. Per questo l'equipaggio deve continuamente controllare l'altezza della prua rispetto al livello dell'acqua. Quando c'è aria sotto la prua è il momento di spostare il peso in avanti; quando è la prua ad affondare nell'acqua è il momento di spostarsi verso poppa. Questi spostamenti del peso dell'equipaggio possono anche essere piuttosto decisi, l'importante è non "spingere" la barca fermando gli spostamenti in modo improvviso.

Con onde alte l'equipaggio deve spostarsi dalla parte anteriore del pozzetto, quando la barca esce dal fronte dell'onda, a quella posteriore quando la barca si inclina nel cavo dell'onda. Praticamente l'equipaggio si muove in senso circolare: inizialmente l'equipaggio è appoppato e alle cinghie, poi si sposta in avanti in modo da spingere la prua verso il cavo dell'onda rientrando con il peso e spostandosi nuovamente verso poppa non appena la barca raggiunge il punto più basso tra le due onde. Nuovamente in fase di risalita dell'onda all'orza, l'equipaggio ritorna deciso sopravvento.

L'ultimo punto importante di questa danza "cinetica" è il corretto pompaggio con le vele. Prima di tutto è importante pompare con colpi brevi ma decisi. Non conta quanto si cazza, ma quanto forte e veloce si cazza. In secondo luogo la pompata va data nel momento in cui la vela ha il massimo carico di vento e precisamente quando si effettua la poggiate per scendere nell'onda.

La velocità della barca nella bolina dipende dalla precisione con cui si regolano l'assetto dell'albero e delle vele. La sua velocità nel lasco dipende dalla sintonia tra l'equipaggio, la barca e le onde: il ritmo ed il sincronismo sono tutto. Bisogna "sentire nella pelle" il samba come Torben.

## Interpretazione delle regole S.C.I.R.A.

È da poco che su internet, al sito italiano, è comparsa la pagina ufficiale delle interpretazioni delle regole, uno strumento fondamentale per chi naviga o si occupa comunque di snipe. L'incarico di mantenerla aggiornata è stato affidato ad Antonio Bari (anche perché già aveva iniziato con una parte "ufficiosa") e sta procedendo, nel "mettere in line" tutte le interpretazioni più recenti riferite al nuovo regolamento.

Qui di seguito l'elenco delle interpretazioni o i chiarimenti che possono trovare maggior riscontro nella normale attività agonistica.

- **Pantaloncini steccati:** sono permessi dalla classe;
- **Attacco del boma:** è vietato qualsiasi sistema che allontani artificialmente la trozza del boma dalla faccia poppiera dell'albero (il famoso "Kramer gooseneck" usato sugli FD, per intenderci);
- **Elastico di richiamo dello strallo:** è permesso attaccarlo sulla prua della barca (all'ultimo campionato europeo era stato vietato);
- **Meolo:** l'uso del meolo nelle vele è vietato (da sempre, peraltro, ma da molti anni non era più specificatamente indicato);
- **Rinforzi sulle vele:** non è possibile utilizzare laminati in mylar per i rinforzi tranne quelli permessi per la costruzione delle vele. Materiali diversi possono essere utilizzati solo per le finestre.

Per le novità, se potete, navigate nel sito internet: <http://www.eclipse.it/Snipe/Rules>

S.C.I.R.A.

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

Segretario Nazionale Ezio Braga  
via Bellingera 3 - 21052 Busto Arsizio VA  
tel. 0331/677037 - fax 0331/620422 - E-mail: [braga@cdc.it](mailto:braga@cdc.it)  
Addetto Stampa Niccolò Belloni  
via della Moscova 40 - 20121 Milano - 02/6555176

INDIRIZZO INTERNET classe SNIPE  
<http://www.eclipse.it/Snipe/>



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

# Danzare il samba tra le onde

di Ed Adams

Traduzione italiana a cura di Antonio Bari e Claudio Manzarolo  
È vietato fare copia anche parziale di questo articolo per scopi commerciali.

“Sono Torben, sono Torben”. Questa è il mio mantra quando mi trovo di fronte ad un lasco con vento forte. Torben Grael, il pluricampione mondiale brasiliano può passare sopra o sotto qualsiasi altra barca durante una regata. La sua unica competizione è contro le onde. “Non sono un gringo viso-pallido”, mi dico “posso ballare il samba. Sono Torben”.

Grael è il mio idolo nelle andature portanti. Come per molti altri campioni sudamericani, la sua velocità nelle andature portanti è leggendaria. Gli “Yanquis” da “El Norte” si preoccupano della velocità di bolina, misurata in decimi di nodo. I velisti dell’altro emisfero si concentrano sulla vera velocità, la velocità che viene dal cavalcare le onde. Hanno imparato come dominare il rodeo delle andature portanti con l’abilità di un gaucho. Coprono il 50% di distanza in più, cavalcando e scappando dalle onde, ma nel farlo vanno il 100% più veloci. Velisti come Torben Grael possono guadagnare centinaia di metri in un lasco con vento forte. Possono girare la boa di bolina in decima posizione ed essere fuori vista a quella sottovento. Lo fanno attaccando le onde, guardando avanti e di lato, senza mai voltarsi indietro. Lo fanno con un lavoro coreografico e preciso con il prodire e con un perfetto uso del timone. Questo chiede il 100% di concentrazione; e questa è la ragione del mio mantra. Chiede ore e ore di pratica, fino a che il samba non diventa una seconda natura. E chiede la perfetta conoscenza di come funzionano le onde e di come farle lavorare per sé.

## Come Funzionano Le Onde

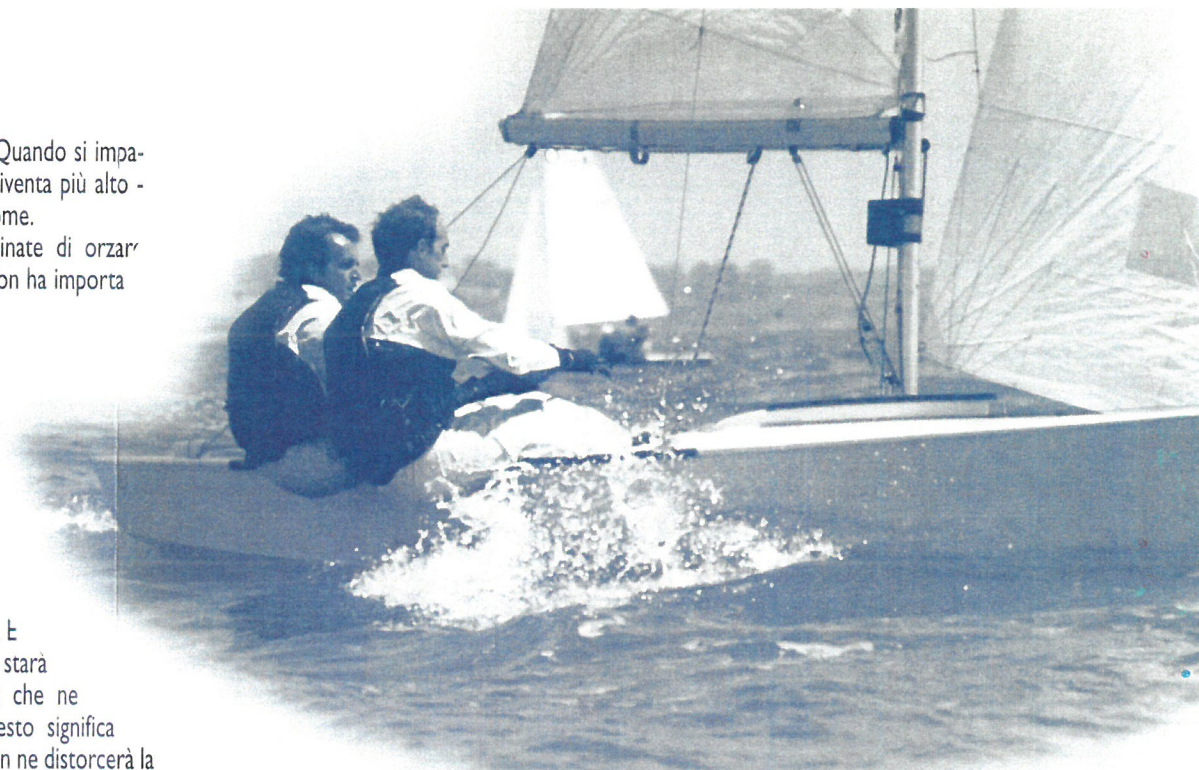
Per prima cosa, parliamo delle onde. Tutti noi ci sforziamo nel cercare di succhiare ogni elettrone di energia dal vento. Le nostre vele sono regolate per catturare la forza del vento e trasformarla in spinta. Ma il vento fa molto di più che sollevare le foglie dalla strada, solleva l’acqua in onde. Queste onde assorbono e trasportano una parte dell’energia del vento e, se si vogliono dominare le andature portanti, si deve sapere quando e come inserirsi in questa sorgente di energia. Un’onda nasce dove il vento si forma, o quando un vento da terra tocca l’acqua per la prima volta.

Dal suo inizio come increspatura, un’onda cresce in altezza, lunghezza e velocità per tutto il tempo in cui il vento continua a darle energia. Un’onda deve crescere fino ad una certa dimensione prima di essere più veloce di una barca. Ci si deve chiedere: “Queste onde stanno andando più veloci di quanto farebbe la barca con questo vento in acqua piatta?”. Se l’onda è più veloce è ora di indossare le scarpe da ballo. Quando l’onda è più lenta della vostra velocità in acqua piatta, avete ancora bisogno di un po’ di lavoro di piedi per usare la sua energia. Per esempio, dopo alcune ore con un vento costante di 10 nodi, un’onda può essere all’incirca alta 30 centimetri e lunga 3 metri tra le creste. Con 20 nodi la stessa onda può crescere fino a un metro ed essere lunga 12 metri. Con vento costante ogni onda continua a

treno di onde indietro. Quando si impara il samba, l’obiettivo diventa più alto - passare le onde. Ecco come.

Per prima cosa, immaginate di orzare dalla rotta per la boa. Non ha importanza se si sta andando in poppa o di lasco: orzando la barca accelera. Se l’onda viaggia a 8 nodi e si orza prima del suo arrivo, succedono cose positive. Primo, probabilmente si raggiunge la stessa velocità dell’onda. E quando arriva l’onda, si starà navigando su una rotta che ne interseca la cresta. Questo significa che il peso della barca non ne distorcerà la parte anteriore. Navigando di lasco attraverso la parte anteriore dell’onda, si deve guardare l’acqua davanti a sé, cercando una zona particolarmente ripida della faccia dell’onda. Quando la barca raggiunge questo punto, si deve poggiare. Avendo una velocità alta, ci sono possibilità di prendere l’onda e surfare lungo la sua parte anteriore a, diciamo, 14 nodi. Il problema è però sempre di cosa fare quando si raggiunge il cavo “la parte bassa della collina”. La soluzione è nell’orzare nuovamente prima di raggiungere il cavo, mantenendo la velocità della barca. Così si navigherà lungo la faccia dell’onda, sempre in leggera discesa, a più o meno 12 nodi. Si deve considerare che, se l’onda sta viaggiando a 8 nodi e c’è abbastanza vento da navigare con un angolo di 45 gradi lungo la faccia dell’onda, la barca si muoverà automaticamente al 150% della velocità dell’onda - pressappoco a 12 nodi. Orzando fino a 60 gradi la velocità della barca raddoppia, fino a 16 nodi. Indipendentemente dalla velocità a cui si naviga, si deve ricordare che se si rimane bloccati nell’onda si viaggia a 8 nodi.

L’abilità nel far “tagliare” l’onda dalla barca è un’arma potente nella guerra contro le onde. In un lasco si deve usare questa velocità extra per navigare verso la parte più ripida dell’onda, per poi poggiare radicalmente lungo la faccia anteriore. Bisogna mettersi praticamente perpendicolari all’onda per sfruttare tutta la spinta della cresta dell’onda. Questo potrebbe voler dire che la poggiate potrebbe essere anche di 60deg.. Mentre si scende giù dall’onda bisogna orzare nuovamente prima di raggiungerne il cavo. Qui è dove il 90% dei novizi danzatori di samba incrocia i piedi: aspettano una frazione



Niccolò e Angelo Belloni  
FOTO DI A. MARIOTTI

Se si hanno entrambi, ci si deve buttare dritti verso il buco e pregare. È un gran guadagno raggiungere l’onda davanti, ma se si perde, la perdita di inerzia può spesso far sì che l’onda originaria arrivi e passi sotto.

## Uso del Timone e del Peso

Padroneggiare l’arte di navigare nelle andature portanti richiede precisione nel condurre la barca con il timone, nei movimenti dell’equipaggio e nella regolazione delle vele. Un buon velista impiega nelle andature di lasco con onda tanta energia fisica quanta ne è necessaria in una bolina stretta con vento forte. La prima regola è quella di utilizzare il peso dell’equipaggio per condurre la barca. Usando solo il timone, si creano degli attriti che rallentano la barca. Detto questo, la seconda regola è però quella di non compromettere mai la posizione della barca per paura di usare il timone. In altre parole è sì importante cercare di dirigere la barca usando il peso dell’equipaggio, ma se ciò non basta, va sicuramente utilizzato il timone. Nel fare questo sono da preferire le orzate e le poggiate brevi e decise ai colpi di timone più prolungati. L’equipaggio si sposta (sotto o sopra vento) nella barca per aiutarne la conduzione. Se ci si sposta sopravvento il profilo della barca sott’acqua diventa asimmetrico e la barca tende a poggiare. Viceversa spostando il peso dell’equipaggio sottovento la barca tende ad orzare. Il peso dell’equipaggio determina anche l’assetto dello scafo nel senso d’obliquità.

# Anzio, il campionato invernale è terminato!

di Beppe Barone

Dopo 10 prove si è concluso il terzo campionato invernale snipe di Anzio. Tutte le prove in programma sono state disputate e questo a dimostrazione che Anzio è uno dei posti dove le regate si fanno e che le condizioni meteo sono eccezionali. Buona ma non massiccia la partecipazione soprattutto per la mancanza degli "stranieri" tranne Zamorani e l'ultima apparizione di Bari, in compenso la flotta snipe di Anzio è cresciuta nel '97 a 10 barche e ci auguriamo continui a crescere. Prima della cronaca, bisogna fare una premessa poiché alcuni snipisti avevano richiesto di disputare una sola prova al giorno, desiderio espresso troppo tardi in quanto il bando di regata era già stato distribuito da mesi e come tale non poteva, per regolamento, essere modificato. Si sono corse le previste prove e il prossimo anno sarà studiato per tempo un sistema di classifica per premiare sia chi partecipa a tutte le prove sia chi partecipa ad una sola prova giornaliera. Sul campo con arie leggere il vero vincitore è stato sicuramente Giorgio

Pizzarello imbattibile come velocità in bolina riusciva a liberarsi da qualsiasi situazione, altro protagonista con arie leggere è stato Riccardo Grande che con ben due primi ha tenuto tutti a bada ma soprattutto il figlio Ugo. La classifica finale vede vincitore Beppe Barone, premiato dalla regolarità dei risultati, su dieci prove ha scartato un sesto posto, ma è riuscito solo nella prova con più vento ad arrivare primo al traguardo, infatti bisogna ammettere che il livello tecnico è notevolmente aumentato e dopo il corso con Parada (l'argentino, secondo ai Mondiali Snipe di Rimini) ogni errore viene amplificato e le marcature sono veramente serrate. Ottimo secondo e vincitori della seconda manche Roberto e Federico Tozzi che con due primi e con buoni parziali, nonostante un pms nella prima prova della seconda manche, hanno sempre regatato tra i primi ed il loro nuovo Persson gli ha dato quello spunto in più. Terzo assoluto Luigi Bellotti, noto per le sue vele, questa volta si è inserito nel gruppo di testa e tranne nell'ultima giornata ha sempre disputato regate eccellenti.

La classifica finale:

- 1 BARONE - BRUNELLI
- 2 TOZZI - TOZZI
- 3 BELLOTTI - DE MICHELE
- 4 ZOCCOLI - GILARDONI
- 5 PIZZARELLO G. - MARTINELLI
- 6 PIZZARELLO - BELLINI
- 7 MAURIZI - SILVESTRO
- 8 GRANDE - DI COSTANZO
- 9 RAVAGNANI - VISCUSO
- 10 ZAMORANI - MAGGIORELLI
- 11 SCRIMIERI - SCRIMIERI
- 12 BELLELLI - CECCHINI
- 13 CIUFO - MAZZACUVA
- 14 MORO - SCETTINI
- 15 MASSUCCI - CARVALHO
- 16 DI BARI - MARANZANA
- 17 GRANDE - COARI
- 18 PALOMBA - PALLAVICINI



La penultima prova dell'invernale è stata la prima prova del Camp. Zonale 97

- 1 PIZZARELLO - MARTINELLI
- 2 PIZZARELLO - DE MICHELE
- 3 BELLELLI - DI FEO
- 4 BARI - SPARAGNA
- 5 BARONE - BRUNELLI
- 6 TOZZI - TOZZI
- 7 ZOCCOLI - GILARDONI
- 8 BELLOTTI - DE MICHELE
- 9 GRANDE - DI COSTANZO
- 10 CIUFO - MAZZACUVA
- 11 MAURIZI - SILVESTRO
- 12 TIRABASSI - RAVAGNANI
- 13 DI BARI - MARANZANA
- 14 SCRIMIERI - SCRIMIERI
- 15 MASSUCCI - CARVALHO
- 16 MORO - SCETTINI
- 17 GRANDE - COARI
- 18 PALOMBA - PALLAVICINI

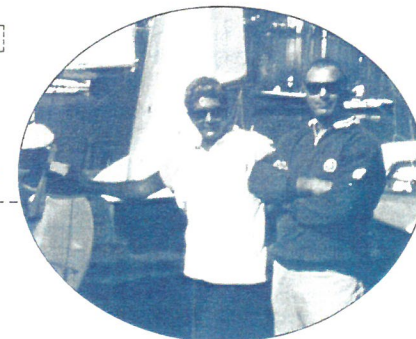
# Campionato zonale XIII

Belgirate 19-20 Aprile

In Lombardia non pioveva da 89 giorni. Siccità tremenda, lago basso, boschi in fiamme. Basta fare una regata e si scatena il diluvio. Il velista è il migliore amico dell'agricoltore. Non ha sempre piovuto: sabato era bello, faceva caldo, c'era una leggera Inverna. Prima prova, percorso a bastone, molto, forse troppo corto. Costa-Spera partono un po' dietro ma stanno più a terra di tutti e girano primi, tenendo poi la posizione sino all'arrivo. Secondi Torielli-Cerrato, che vengono passati da Conelli-Gaja in rimonta. Seconda prova, Costa-Spera sono fuori al minuto, rientrano e partono ultimi. Fanno una bella rimonta, ma si fanno poi squalificare per una 36 (la regata si correva ancora con il vecchio regolamento). Girano primi Conelli-Gaja, seguiti da Braga-Larossa. Torielli-Cerrato, velocissimi in poppa passano tutti, battaglia duramente con Conelli-Gaja che alla fine vincono. La domenica pioggia, a scaldare gli animi ci pensa Micki Costa con discussioni infinite sulla sua protesta, tanto da meritarsi i complimenti della giuria per l'appassionata difesa. Poi premiazione e pranzo offerto dal Verbania Yacht Club, sempre molto generoso (tassa di iscrizione Lit 40.000, senza polemiche...)

La classifica finale:

- |    |                      |       |
|----|----------------------|-------|
| 1  | Conelli - Gaja       | 2-1   |
| 2  | Torielli - Cerrato   | 3-2   |
| 3  | Bettetini - Pirazzi  | 4-4   |
| 4  | Braga - Larossa      | 6-3   |
| 5  | Longhi - Quattri     | 5-6   |
| 6  | Costa - Spera        | 1-dsq |
| 7  | Bistacchi - Rosotti  |       |
| 8  | Cupidio - Gerosa     |       |
| 9  | Brambilla - Trisconi |       |
| 10 | De Rosa - De Rosa    |       |
| 11 | Stella - Spanò       |       |



## LE PROSSIME REGATE:

**GIUGNO 14/15: Bracciano, Caldonazzo; 21/22: Bracciano, Caldonazzo; 28/29: Rosignano.**

**LUGLIO 5/6: Brenzone Nazionale; 12/13: Brenzone Italiano Master e Femminile; 19/20: Orta,**

**Trieste, Bracciano, Ledro. AGOSTO 2/3: Torri; 8/9/10: Bracciano Roman Holidays; 9/10: Rosignano;**

**19/20: Trieste; 21/24: TRIESTE CAMPIONATO ITALIANO; 25/26: TRIESTE CAMPIONATO ITALIANO**

**JUNIORES; 31: Ispra. SETTEMBRE 6/7: Orta, Chioggia; 13/14: Bracciano; 13/19: CAMPIONATO DEL**

**MONDO SAN DIEGO; 27/28: Omegna, Caldaro. OTTOBRE 4/5: Rosignano Nazionale.**

news

**Il Campionato Europeo 1998** si terrà dal 27 luglio al 2 agosto 1998 ad Oporto, in Portogallo. - Possono partecipare i primi sette equipaggi italiani della classifica Ranking List 4 settimane prima dell'evento. **European Cup:** si svolgerà sempre ad Oporto dal 24 al 27 luglio. Parteciperanno quindi i migliori equipaggi europei, un'occasione per i non classificati di misurarsi con loro. I primi due classificati nella European Cup potranno poi partecipare al Campionato Europeo.

# Rimini una certezza!!

di Alberto Calliari

Due le conferme importanti avute a Rimini: la prima è la ormai proverbiale simpatia e disponibilità del circolo. Ottima accoglienza, grande spazio a terra e buona assistenza sia in mare che a terra: al termine di ogni giornata ci aspettava un piattone di pastasciutta (N.B. l'iscrizione come al solito era gratuita). La seconda conferma è arrivata sul campo di regata: l'accoppiata Michel - Turazza sembra aver preso il volo. Ottime partenze, grande attenzione e buon passo soprattutto nelle andature portanti sono le loro caratteristiche principali. Sabato gran vento e tanta onda, direi ai livelli di Anzio se non di più; molto faticoso ma senz'altro divertente anche se i laschi erano a 45 gradi. Nella prima prova lotta ristretta tra Michel, Bernardis G.

riesce a partire per tempo l'equipaggio Bernardis-Pontalti rientrati per cambiare la randa. Si riprende Giorgio Brezich, con a prua la fedele Manola Reis, con un secondo posto, dopo Michel (primo). Zuanelli nell'ultimo lato di bolina, mentre era tranquillamente terzo davanti ai fratelli Calliari, rompe una sartia e si deve ritirare. Con un ultimo stocchetto a destra Rodati (Diporto Velico Veneziano) agguanta sul traguardo la terza posizione.

Domenica mattina ci accoglie un sole splendente, ma poca aria. Partenza e la regata è subito come da copione: Michel, Bernardis G., Perini con l'ottimo inserimento del Ledrese Cigalotti. L'ultima prova sembra il riscatto definitivo di Giorgio Brezich e Manola Reis ma un fuorviante Hip-Hip-Hurrah gridato da un gomnone d'appoggio al secondo giro di bolina, inganna il Commodoro e Michel riaggua una insperata prima posizione. Arrivo: Michel, Brezich ed un velocissimo Flavio Formosa con a prua Alessandro Ioni su uno Skipper (ex-Difino 26823). Formosa ha sfoderato inoltre un fiocchetto in fase di

Classifica Coppa Tamburini

Pos	Equipaggio	Società	Prove	Punti
1	Michel - Turazza	SVOC	1-1-1-1	2.25
2	Brezich - Reis	STV	6-2-2-2	6.00
3	Bernardis G. - Pontalti	FVRiva	2-dnc-3-4	9.00
4	Perini - Oselladore	CNC	4-5-4-5	13.00
5	Formosa - Loni	Punta Ala	7-6-7-6	16.00
6	Rodati - Dunatov	DPV	5-3-11-9	17.00
7	Calliari - Calliari	AVLC	9-4-8-7	19.00
8	Cigalotti - Fenocchi	Ledro	13-8-5-10	23.00
9	Annibal - Malossi	YCA driaco	8-dnc-9-6	23.00
10	Bernardis F. - Bottini	FVRiva	10-dnc-6-8	24.00
11	Zuanelli - Bari	AVT	3-dnc-13-13	29.00
12	Irredento - Zlatich	STV	11-9-14-11	31.00
13	Natali - Galeotti	CCSolvay	14-7-12-12	31.00
14	Molinari - Peehin	LNIPadova	12-10-15-ocs	37.00

# Sponsorizzazioni

Si ricorda a tutti i Circoli che organizzano regate per Snipe che, a norma del regolamento di classe, tutte le regate snipe sono da considerarsi di **CATEGORIA A** ai fini delle sponsorizzazioni. Per evitare possibili **conflitti** fra le **istruzioni di regata** e il **regolamento di classe**, la SCIRA ha predisposto proprie istruzioni, che possono essere scaricate nel formato del proprio word processor direttamente dal sito internet della classe oppure richiedete informazioni direttamente al Segretario Nazionale. Foto: P...

