

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

Snipe news

Nuovi scafi

**Campionato ITA98
a Riva del Garda**

Dov'eravate?

Le Nazionali



Qualche cosa di serio sulla WIBROE CUP

di Franco Solerio

I sanremesi Solerio-Solerio hanno partecipato alla Wibroe Cup in Danimarca, unico equipaggio italiano. C'erano 59 barche, tutti i più forti scandinavi. Ha vinto Iversen (ve lo ricordate a Sanremo e a Brenzone) secondo il pluricampione europeo Spooone, che è tornato sullo Snipe dopo una parentesi sul Melges 24. I nostri si sono comportati bene, arrivando 20° ma con due PMS sul collo, altrimenti sarebbero stati settimi. Ecco che cosa ci raccontano della loro esperienza:

Il segretario (Ezio Braga) mi ha ORDINATO di fare rapporto sulla nostra avventura in Danimarca in occasione della Wibroe Cup. Cominciamo dall'inizio: Venerdì 29 Maggio, aeroporto di Milano Linate, ore 18.00 - Inizia la guerra di Solerio con l'Alitalia per riuscire a portare almeno i fiocchi arrotolati in cabina. Enrico si scontra ferocemente con la signorina del check-in, la quale non demorde, attacca ai fiocchi l'etichetta verde "Luggage Linate-Copenhagen" e dimostra di avere un QI pari a quello di un semaforo mandandoci al gate 52, dove vengono spediti i bagagli "grossi" (lavatrici, frigoriferi, 49er...) da mettere nel cargo

dell'aereo. Noi chiniamo la testa, passiamo davanti al Gate 52, gli facciamo un pernacchione e ce la filiamo coi nostri fiocchi verso la dogana. Alla dogana il poliziotto ci ferma: "Cosa sarebbe quello?" "Ma non vede? Si capisce lontano un miglio che è una testata tattica per un'arma nucleare! Cosa le hanno insegnato alla scuola di polizia?" "Non faccia il furbo e apra quel sacco! Ah, vi ho beccati, è un fiocco per lo snipe! Adesso se volete passare dovete compilare questo modulo dove dichiarate la natura del vostro bagaglio, le vostre generalità, e le misure delle crocette che avete utilizzato alle regate nazionali degli ultimi 4 anni." "Non se ne parla neanche, siamo in missione per il Colonnello Braga, l'informazione è top-secret, e lei non ha un punteggio scira-ranking list sufficiente per poter accedere a tale informazione" "Mi scusi, ha ragione. Se avete la benedizione del colonnello Braga e al comandante dell'aereo va bene per me potete passare" "Grazie signor pulotto e arriverci" "E tantissimi auguri per la regata!"

Saliti sull'aereo Enrico si rivolge alla hostess più carina e con occhio languido e voce suadente la convince a custodire lei il nostro prezioso carico fino a Copenhagen. Continua nella prossima puntata...

Logicamente questi pensano ad andare in barca anziché scrivere per noi, quindi la prossima puntata non ci sarà mai.

Ma se dovete contrabbandare un fiocco, rivolgetevi a Don Solerio.

Nazionale a Bellano

di Ezio Braga

Il 20-21 Giugno si è svolta a Bellano la seconda nazionale Snipe del 1998. I risultati per i primi cinque sono stati quasi la fotocopia di quelli di Bracciano: hanno vinto i Solerio brothers, secondi Michel-Longhi, terzi Costa-Spera, quarti Braga-Parodi S., quinti Bernardis-Pontalti (a Bracciano quarto era Bernardis e quinto Braga).

Solo 23 barche al via. Mancavano completamente gli equipaggi della XIII zona. Si vede che preferiscono le piatte del nostro amato Lago Maggiore al vento regolare di Bellano. Peccato per loro, il tempo era stupendo, il vento regolare da Sud, con poca onda tra i 5 e i 7 ms, veramente l'ideale per regatare in Snipe.

Condizioni tipicamente da lago, quando c'è il sole e la termica entra bene: vento stabile e pulito, più che il bordeggiare contava la tattica, quindi partire bene e girare le boe con precisione. Importantissima era la velocità.

Sabato la giuria ci presenta un triangolo che a tutti pare enorme. In effetti il percorso era lungo, solo le classiche 5 miglia, infatti per la prima prova abbiamo impiegato 1 ora e 30 min. per la seconda una e 29 min! Forse non siamo più abituati a fare delle belle regate lunghe. Era buono il bordo a sinistra, verso Bellano, il trucco stava nel virare non troppo tardi per evitare di arrivare alti sulla boa. La battaglia è stata tra Solerio, Michel e Braga che tagliano nell'ordine. La seconda prova è invece vinta da

Michel seguito da Belloni e da Solerio.

La sera una bella cena a base di pizzocheri, domenica il Comitato mette il campo più a Nord. Bell'idea, così dobbiamo ristrutturare il percorso!

È il giorno di Costa-Spera, un po' in ritardo sabato, che mettono a segno un secondo e un primo. Solerio con un 1-6 fa meglio di Michel con un 6-2 e si aggiudica la regata. Bellissimo il duello tra Solerio e Michel in questi due giorni, i due sono veramente una spanna sopra gli altri. Solerio è forse un po' più veloce di bolina, il ragazzo sfoggiava un nuovo albero Sidewinder junior.

Sono contento che Enrico Michel abbia finalmente trovato un erede, un'altro Enrico!

La classifica (i primi 10)

1	Solerio	1-3-1-6
2	Michel	2-1-5-2
3	Costa	7-4-2-1
4	Braga	3-8-4-4
5	Bernardis G.	14-7-3-3
6	Belloni	6-2-7-7
7	Dematté	4-9-6-9
8	Zamorani	10-10-8-5
9	Calliari	16-5-11-8
10	Brezich	5-11-10-11



interpretazioni delle regole

Costruzione "tape drive"

Alcune velerie hanno chiesto la possibilità di costruire le vele con il sistema "tape drive".

La loro convinzione è che questo sia legale in quanto il nastro viene posto sopra un materiale già approvato. Ma l'interpretazione corretta è che questo sistema non debba essere usato al momento perché il la regola stabilisce l'uso di **tessuto** e di **laminati pellicola/tessuto**, mentre il nastro utilizzato è rinforzato con fibre unidirezionali, quindi né tessuto né laminato pellicola/tessuto. (Vedi il Regolamento Internazionale, Regola 65 pagina 50 o il Regolamento Italiano pagina 35)

Ulteriori informazioni posso essere richieste a: Brainard Cooper, Presidente del comitato per le Regole (e-mail: bcoop@voy.net) oppure a Giorgio Brezich (Vicepresidente del comitato) e Antonio Bari (e-mail: Antonio.Bari@eclipse.it)

Richiesta inviata nel luglio 1997

Laminati approvati dalla SCIRA

I tessuti elencati sotto sono quelli approvati per l'uso nella classe Snipe al 30 giugno 1998.

Dimension PM-05 (1.5 mil), formerly M 290

Dimension PM-05 (1 mil), formerly M 240

Bainbridge SL 1000P

Bainbridge SL 500 Plus

Diax 60 P

La Bainbridge produce anche un materiale chiamato SL 500 P in due pesi differenti. Il laminato 1,0 mil non è legale. Quello 1,5 mil è OK. (Questa è la differenza tra l'"SL500P" e l'"SL500Plus")



Calendario

CZ = Campionato Zonale • CL = Campionato Laghi •

RL = Regata Nazionale, Ranking List

	DATA	REGATA
	4-5	luglio
	Brenzone,	
	Campionato Italiano Master Femminile	
	8-15	luglio
	Mosca, Campionato Europeo Juniores	
CZ	11-12	luglio
	Intra	
CZ	11-12	luglio
	Trieste	
CZ	12	luglio
	ASNS Bracciano	
CZ	18-19	luglio
	Ledro	
	24-25-26	luglio
	Oporto, Portogallo, European Cup (aperta a tutti)	
	27-28-29-30-31	luglio
	1	agosto
	Oporto, Portogallo, Campionato Europeo	
CZ	26	luglio
	ASNS Bracciano	
	1-2	agosto
	Torri	
	7-8-9	agosto
	Bracciano, Vacanze Romane	
CZ	15-16	agosto
	Rosignano	
CZ	22-23	agosto
	Campione	
	26-27-28-29	agosto
	Riva del Garda,	
	Campionato Italiano Assoluto	
	6	settembre
	AVV Bracciano	
CZ	12-13	settembre
	AVV Bracciano	
CL	12-13	settembre
	Orta	
CZ	12-13	settembre
	Rosignano	
CZ	20	settembre
	Bracciano, Alitalia	
CZ	19-20	settembre
	Chioggia	
RL	26-27	settembre
	Rimini	
CZ	3-4	ottobre
	Muggia	
	10-11	ottobre
	Acquafresca	

Decisione del Comitato per le Regole dell'ottobre 1997



Nuovi scafi per il 1998

Dopo anni di sussurri e continui rinvii, finalmente è arrivato sul mercato il nuovo snipe Skipper, prodotto in Svezia e pubblicizzato come "lo snipe competitivo alla portata di tutti". Per i giovani della classe, giova ricordare che il nome Skipper è una delle pietre miliari dello snipe degli ultimi 25 anni, un nome legato per quasi due decenni a quello del suo fondatore, Erling Olsen, poi migrato nelle mani di altri produttori e infine, dopo alcuni anni di oblio, finalmente risorto in un altro angolo della Scandinavia.

Già quattro anni fa se ne parlava, due anni fa si sono viste le prime barche, quest'inverno due scafi nuovi sono arrivati in Italia, uno per Sergio Irredento e l'altro per Ferruccio Bernardis.

Naturalmente, come per ogni nuovo arrivo, mi sono preso un po' di tempo per vedere cosa c'era di nuovo e cosa no in queste barche. Innanzi tutto il prezzo: lo Skipper ha puntato tutto sul fatto di riuscire a produrre una barca di qualità ad un prezzo competitivo con lo scafo che sta dominando il mercato in questo momento, il Persson. Ed in effetti, a conti fatti, qualcosa si risparmia: attrezzandosi la barca da soli e usando prodotti di qualità comparabile con quelli offerti dal Nord Est, alla fine resta in tasca, a dire di Ferruccio, circa un milione e mezzo.

Il rovescio della medaglia è che si deve avere un po' di tempo libero e della pazienza.

La barca poi è costruita bene, con la tradizionale tecnica già usata da Olsen, Persson e Nord Est, che utilizza la balsa come sandwich nella stratificazione, un sistema abbastanza semplice, che evita di avere pompe del vuoto e forni e che garantisce risultati più che buoni su barche come lo snipe.

Quello che ho notato è che è stato usato lo stesso spessore di balsa sia in coperta che nello scafo, fatto che se da un lato fa pesare la coperta di più e alza il baricentro, dall'altro garantisce un'ottima rigidità: ed in effetti la barca "suona" bene.

Il cantiere svedese ha risparmiato sui costi "tirando via" sulle rifiniture che, a detta di Bernardis, prima del suo trattamento erano molto approssimative e sul tipo di unione degli scafi: tradizionale il bottazzo, con i due gusci

che si sovrappongono, un po' particolare la poppa, con coperta e specchio che si estendono in una specie di aletta di circa 1,5 cm che funge da punto di unione. Non bellissimo, ma certamente un grosso risparmio di tempo rispetto a quanto fanno Lillia e Nord Est.

Altro sensibile fattore di risparmio l'aver ridotto a due i pezzi da assemblare: come già sui vecchi Skipper o sui Lillia, la barca è composta da scafo e coperta con un piccolo triangolo che funge da mastra per l'albero; questa soluzione, se da un lato non permette una grande flessibilità nell'uso degli spazi della barca, dall'altro riduce i costi degli stampi e della manodopera rispetto alla costruzione tipo Persson, in tre pezzi.

E veniamo alle forme: a prima vista (non ci sono verbali di stazza con tutte le quote, ma le osservazioni fatte propendono per questa ipotesi) lo scafo è esattamente lo stesso dell'ultima serie di Skipper prodotti in Danimarca; e d'altronde quella barca è tuttora valida e fare uno scafo nuovo sarebbe stato decisamente costoso. Diversa invece la coperta, con linee che riprendono quelle del Persson sulle panche piuttosto squadrate, con la parte poppiera inclinata, alla moda lanciata da Torben Grael, ma pozzetto molto più esteso verso poppa. Visto il tipo di assemblaggio, lo scafo è ovviamente del tipo "chiuso", come Lillia o Fiberglass per intenderci, soluzione che nella praticità d'uso e di attrezzatura ha certamente dei pro, ma anche svariati contro. La barca non è autosvuotante perché il fondo del pozzetto è stato sensibilmente abbassato ma, curiosamente, il piede dell'albero poggia su un rialzo a prua della deriva. E non capisco il perché.

A conti fatti la barca è abbastanza carina da vedere: la coperta è un po' squadrata, tipo cassa da morto, con la coperta che fa da mastra piatta e non arrotondata, ma per fortuna ad ingentilire il tutto ci pensa la parte poppiera, inclinata, che alleggerisce l'aspetto. Di fronte alla minaccia svedese, il leader mondiale nella produzione di snipe, che alberga a pochi chilometri di distanza, non poteva restare inoperoso ed ha presentato la nuova versione del suo plurititolato snipe.

Naturalmente una barca vincente non si



stravolge, ed in effetti l'impressione che ho ricevuto nell'osservarla è di una serie di operazioni di restyling più che di vere e proprie migliorie.

Innanzitutto lo scafo: come già fatto con quello di Nord Est, anche sul suo stampo Persson ha arrotondato il fondo nelle ultime ordinate: in questa versione ancora più che sulla barca costruita in Italia. Il fatto è che le barche prodotte in Danimarca fino ad ora, con il fondo a poppa completamente piatto, avevano la tendenza a diventare concave con il ritiro della resina e l'andare del tempo. Con questo stratagemma la barca rimane invece leggermente convessa. Leggera modifica anche nella prua, dove il tipico "naso" piuttosto tozzo è stato leggermente affinato.

Il resto delle modifiche riguarda la coperta: il bottazzo è stato allargato fino ai massimi di stazza, circa 1 cm in più della barca precedente, per offrire un migliore appoggio alle gambe: l'idea è giusta, l'effetto estetico un po' meno, quello fisico tutto da valutare.

Tutto diverso invece il punto di scotta del fiocco: visto ed apprezzato quello fornito di serie con il Nord Est (anch'io talvolta ho idee buone...) Jan ha deciso di adottarlo cercando di migliorarlo, incassando il bozzello di rinvio alla fine della rotaia nella coperta e posizionando lo strozzascotte, invece che a sbalzo, sul bordo interno della coperta. Anche questa scelta è esteticamente discutibile, ma certamente il risultato finale è estremamente efficace.

Unico svantaggio: la distanza tra i punti di scotta aumenta di due - tre centimetri.

Antonio Bari



57° Campionato Italiano Classe Snipe

25 - 29 agosto 1998

C.O.N.I. - F.I.V.

FRAGLIA DELLA VELA RIVA - Riva del Garda (Italia)
BANDO DI REGATA

LOCALITÀ DELLE REGATE: Riva del Garda (Lago di Garda) Italia

NUMERO DELLE PROVE: 6

Con 5 prove effettuate ci sarà uno scarto.

PROGRAMMA: La partenza della 1ª prova verrà data alle ore 13.00 del 26 agosto 1998. La partenza delle prove successive verrà comunicata entro le ore 19.00 del giorno precedente. È previsto lo svolgimento di non più di 2 prove al giorno; nel caso in cui si sia in ritardo con il programma, potrà essere svolta una terza prova.

REGOLAMENTO DI REGATA: Le regate saranno disputate applicando il vigente Regolamento I.S.A.F. il regolamento SCIRA e le apposite Istruzioni di Regata, il cui bando sarà a disposizione dei concorrenti presso la Segreteria della Fraglia Vela Riva a partire dalle ore 9 del giorno fissato per la prima partenza.

AMMISSIONE: Per essere ammessi alle regate i concorrenti dovranno essere in regola con il tesseramento alla F.I.V. e alla SCIRA. Le barche dovranno essere in possesso di regolare certificato di stazza.

CONTROLLI DI STAZZA: Il giorno 25 agosto 1998 dalle ore 9.00 alle ore 20.00 verranno effettuati i controlli di stazza alle imbarcazioni già presenti a Riva del Garda ed il giorno 26 agosto 1998 dalle ore 8.00 alle ore 11.00. Potranno venire effettuati controlli di stazza alla fine di ogni prova.

RESPONSABILITÀ: I concorrenti prendono parte alle gare a loro rischio. La Fraglia della Vela ed i vari Comitati di Regata e Giurie declinano ogni e qualsiasi responsabilità per danni che dovessero derivare a persone e/o cose, sia in terra che in mare, in conseguenza della partecipazione alle competizioni. Competerà pertanto ai concorrenti di contrarre tutte le assicurazioni necessarie per coprire ogni e qualsiasi rischio, compresi quelli verso terzi.

SISTEMA DI PUNTEGGIO: SCIRA minimo (0,75 al primo).

PERCORSO: Come da regolamento SCIRA.

ISCRIZIONI: Il modulo di iscrizione dovrà pervenire alla Fraglia della Vela di Riva del Garda entro il 10 agosto 1998. La quota di iscrizione di £. 90.000 si riceve presso la Segreteria della Fraglia Vela Riva a partire dalle ore 9.00 del 26 agosto 1998.

PUBBLICITÀ: La regata è classificata in categoria A (Appendice G3) e ottempera alle disposizioni della "Politica delle sponsorizzazioni della classe Snipe".

SEGRETARIA E INFORMAZIONI:

Fraglia della Vela Riva
C.P. 15 38066 Riva del Garda (TN)
Tel. +39 0464 552460 - Fax +39 0464 557120

RAPPRESENTANTE SCIRA

Segretario Nazionale: Ezio Braga

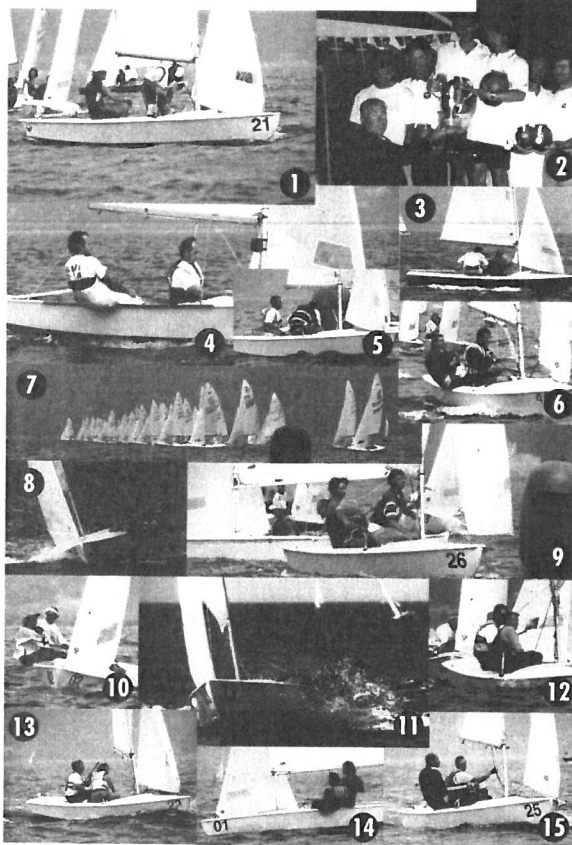
CENTRO PRENOTAZIONI ALBERGHIERE:

Briscoli Viaggi - Riva del Garda
Tel. +39 0464 554018 - Fax +39 0464 554476

in copertina

Alcuni dei protagonisti

- 1° Enrico Michel - Giovanni Turazzo nella foto 14;
- 2° Giuliano De Mattè - Ilario La Rossa nella foto 12;
- 3° Antonio Bari - Gianmaria Bertanzon nella foto 1.
- 3 Bodini e Marchesan
- 4 Nicolò e Angelo Belloni
- 5 Bernardis G. e Pontalti
- 6 Bodino e Torielli P.
- 7 Una partenza a Trieste
- 8 Podestà e Gatti
- 9 I fratelli Solerio
- 10 Brezich e Reis
- 11 Costa e Gorgato
- 13 Bressan e Cassani
- 15 Ezio Braga e Parodi C.



interviste

Quella che segue è l'intervista tra Sean Biehl, marito del nostro Direttore Esecutivo Jerelyn, e André Fonseca, brasiliano, vincitore nello scorso autunno del suo secondo Campionato mondiale juniores.

Come ci sente a vincere per due volte il Mondiale Juniores? "Molto bene! Soprattutto perché l'unico a farlo finora è stato Horacio Carabelli (ndr: vincitore del mondiale junior a Riva del Garda). Mi ha dedicato molto tempo quest'anno appena passato, per cui è stata la prima persona che ho chiamato appena arrivato a terra!"
Hai dovuto cambiare prodiere rispetto all'anno scorso - qualche commento? "Subito dopo la vittoria in Spagna, sapevamo che Pablo sarebbe stato troppo vecchio (per questo Campionato) e così abbiamo deciso di non regatare più assieme. Parlando con Alexandre Paradedo, mi ha suggerito di correre con suo fratello. Roberto e io abbiamo iniziato ad allenarci assieme lo scorso gennaio e negli ultimi quattro mesi siamo usciti in barca tutti i giorni."
Lo scorso anno il Campionato è stato molto combattuto, fino all'ultima prova. Qualche ragione per cui quest'anno è stato così facile per voi? "Questa volta è stato più facile perché ero preparato meglio, o preparato al meglio delle mie possibilità. Anche l'ultima volta ero ben preparato, ma questa avevo più confidenza. Ho avuto una stretta supervisione da parte di Alexandre Paradedo, il mio allenatore, che mi ha aiutato nella preparazione."

Stai studiando in questo momento? "Mi sono preso un anno libero dalla scuola. Ho gli esami di ammissione all'Università in dicembre e spero di iniziare presto. Voglio studiare legge. Ma quest'anno ho solo navigato."

Qual'è il tuo allenamento abituale? "Quando ci siamo allenati tutti i giorni, uscivamo due ore piene, a seconda del vento. Abito a Florianopolis, a cinque ore di macchina da Porto Alegre dove vivono Roberto e Alexandre. Roberto andava a scuola la mattina, poi pranzava e veniva di corsa al club dove uscivamo in barca. Quando Alexandre poteva allenarci, usciva con la sua barca e ci allenavamo assieme."

Da piccolo andavi con l'optimist. Andavi bene? "L'optimist mi piaceva e andavo molto bene, ho anche vinto il Campionato Brasiliano. L'optimist è un'ottima barca scuola."

Sei passato direttamente allo Snipe? Hai scelto tra altre barche? "Sì, sono passato direttamente sullo Snipe. Avrei voluto regatare sul 470, ma mio padre aveva uno Snipe, per cui era più conveniente e ho dovuto solo iniziare a navigarci su!"
Ora sei qualificato per i Mondiali Assoluti 1999 in Spagna. continuerai sullo Snipe fino allora o passerai ad altre barche? "Dall'anno prossimo vorrei iniziare con il 470. Spero di poter andare con entrambe le barche. Ma regaterò sempre con lo Snipe!"

Hai qualche consiglio per i giovani velisti?

"Lo Snipe è una barca molto tecnica, la migliore che ho mai usata! Per diventare un buon snipista basta allenarsi e allenarsi!"

SEGRETARIO NAZIONALE • Ezio Braga, via Bellingeria 3, 21052 Busto Arsizio (VA), tel. 0331/323592. **ADDETTO STAMPA** • Nicolò Belloni, via della Moscova 40, 20121 Milano, tel. 02/6555176, fax 02/6551270. **SNIPES NEWS** • Rita Quattri, via Prelli 26, 20124 Milano, tel. 02/6706578, fax 02/6706584. **PROBIVIRI** • Franco Zamaroni, via Pirato 111, 58010 Portoferraio (GR), tel. 0564/878055. **Marco Callini**, Interrato Redentore 5, 37129 Verona, tel. 0337/473528. **Carlo Parodi**, via Imbrani, 20158 Milano, tel. 02/39322118. **MEMBRI DI ORGANISMI INTERNAZIONALI** • **COMMODORO** 1996 • Giorgio Brezich, via Negrelli 12, 34143 Trieste, tel. 040/307955. **INTERNATIONAL RULES COMMITTEE** • Antonio Bari, via Veneto 24, 38100 Trento, tel. 0461/913001. **EUROPEAN MEASURER** • Lorenzo Longhi, Fraz. Momerona 31, 28045 Invorio (NO), tel. 0322/255890. **DELEGATI ZONALI** • **I** zona: Beppe Zaoli via Vallinoro 82, 18038 Sanremo (IM), tel. 0184/689696. **II** zona: Paolo Vicidomini, via Cairoli 41, 57026 Rosignano Solvay (LI), tel. 0586/762239. **IV** zona: Claudio Ciuffo, via R. Pereira 225, 00136 Roma. **XI** zona: Giorgio Brezich, via Negrelli 12, 34143 Trieste, tel. 040/307955. **XII** zona: Alessandro Bodano, via Livresco 8, 26100 Cremona, tel. 0372/459036. **XIII** zona: Ezio Braga, via Bellingeria 3, 21052 Busto Arsizio (VA), tel. 0331/323592. **USATO** • Roberto Callini - Interrato Redentore 5, 37129 Verona, tel. 045/8003484. **FLOTTE** • **I** zona: **Vernazzola** - Enrico Rosso, viale Quattara 3114, 16100 Genova; **Capo Verde** - Marco Alvise Tua, via Val D'Oliv, 353, 18030 Poggio di S. Remo (IM); **II** zona: **Canottieri** - Renzo Sandri, via Lungomonte 30, 57013 Castiglione (LI); **Orbetello** - Franco Zamaroni, via Pirato 111, 58010 Portoferraio (GR), tel. 0564/878055; **IV** zona: **Roma** - Giuseppe Schettini, via del Durano 414, 00157 Roma; **Centro Italia** - Piero Scattini, via E. Varisio 21, 00191 Roma; **Piedmonte** - Maurizio Onesti, via Anastasio 5, 00165 Roma; **Ambro** - Beppe Barone, via Stella Marina 94, 00040 Lavinio (RM), tel. 06/9822612; **X** zona: **Rimini** - via Circolo Nautico Rimini, p.le Bosconich 12, 47037 Rimini, tel. 0541/28520; **XI** zona: **Sistiana** - Giorgio Brezich, via Negrelli 12, 34143 Trieste, tel. 040/307955; **Monfalcone** - Enrico Michel, via Veronesi 9, 34074 Monfalcone (GO), tel. 0481/480340; **XII** zona: **Cremona** - Renato Bruni, via Bosca, 8, 26100 Cremona, tel. 0372/433649; **Verona Ovest** - Alberto Bragantini, P. S. Pietro Incarnato 5, 37121 Verona, tel. 045-8006775; **Punta Indriani** - Silvano Zuanelli, loc. Stello 10H, 38100 Trento, tel. 0461-930638; **Caldaro** - Roberto Callini - Interrato Redentore 5, 37129 Verona, tel. 045/8003484; **Ledro** - Massimo Cigalotti, via Farnesette 53, 38060 Verone di Riva (TN); **XIII** zona: **Alto Verbano** - Ezio Braga, via Bellingeria 3, 21052 Busto Arsizio (VA), tel. 0332/861057; **Lario** - Guglielmo Bodino, via E. Loi 1, 20058 Villasanta (MI); **VELE ED ACCESSORI** • **Olimpic Sails** - via Coduti della RAMB, zona ind. Noghere, 34015 Muggia, (TS), tel. 040/232363. **Morin** - via Carducci, 4, 34074 Monfalcone (GO). **0322/47220**. **S. Michele** - Giuseppe Varetto, via Passio 26, 21014 Laveno (VA); **Orta I** - Max Huber, Corso Sempione 85, 28021 Borgomanero (NO), tel. 0322/182242; **Orta Drake** - Maurizio Huber, Corso Sempione 85, 28021 Borgomanero (NO), tel. 0322/182242; **Orta Due** - Lorenzo Longhi, Fraz. Momerona 31, 28045 Invorio (NO), tel. 0461/173419. **Zaoli** - via Vallinoro 82, 18038 Sanremo (IM), tel. 0184/63708. **Ullman Sails** - Andrea Campo Marzo 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** • **Carrelli**, Carlo Alberto Conelli, via Milano 61, 28041 Arona (NO), tel. 0322/47220. **Callinari**, Marco Callini, Interrato Redentore 5, 37129 Verona, tel. 0337/473528. **COSTRUTTORI** • **Lilla** - via Provinciale 21, 22010 Musso (CO), tel. 0344/81223. **Foccardo** - via Comunale del Mondiglio, loc. le Morelle, Rosignano Solvay (LI), tel. 0586/752381. **Nord-Est** - via Chiava, 14, 36050 Bolzano (TN), tel. 0444/350667. **Fiberglass** - Gaetano Demattè, via Raennina 13, 38100 Trento, tel. 0461/923307. **Boruffaldi** - via Ciro Est 41, 30015 Chioggia (VE), tel. 041/491422. **Progetto Vela** - via XXV aprile 79, 21014 Laveno Mombello (VA), tel. 0332/1668115. **STAZZATORI ABILITATI DALLA FIV** • **I** zona: **Dr. Arch. Carlo Notari**, via Roma 20, 18039 Ventimiglia (IM), tel. 0184/352529. **Sig. Renato Geronzio**, via Privata Gareta 29/11, 17019 Varazze (SV), tel. 019/95324. **Sig. Giuseppe Leuzzi**, via Giardini V. Veneto 78, 18038 Sanremo (IM), tel. 0183/1506498. **Dr. Arch. Umberto Bion**, via XX settembre 35, 18100 Imperia, tel. 0183/63546. **Franco Noceti**, via Noreto 169, 16040 San Colombano Certenoli (GE); **IX** zona: **Andrea Parra**, via Sardegna 21D, 60015 Falconara M. (AN), tel. 071/9172667. **X** zona: **Rag. Carlo Lisi**, via Vecchio 57, 47100 Fano, tel. 0543/88373. **Dr. Arch. Umberto Bion**, via XX settembre 35, 18100 Imperia, tel. 0183/63546. **Luciano Giacomi**, via Alfieri 17, 34141 Trieste, tel. 040/313265. **Dr. Ing. Carlo Marassutti**, Lungomare Marconi 28/a, 30126 Venezia Lido, tel. 041/5262260. **Geom. Bruno Deagol**, P.le Dogespin 3, 34139 Trieste, tel. 040/393466. **XII** zona: **Dr. Arch. Marco Mamone**, Lgo Don Nicola Mazza 9, 37010 Casano del Garda (VR), tel. 045/7210891. **XIII** zona: **Dr. Ing. Giorgio Morabito**, via Ippodromo 105, 20151 Milano, tel. 02/40910431. **Dr. Ing. Roberto Rovaglia**, via S. Elio 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 Castiglione (LI); **Dott. Fabrizio Di Feo**, via Gregorio VIII, 350, 00165 Roma, tel. 06/66000893. **Dott. Av. Claudio Ciuffo**, via R.R. Pereira 225, 00136 Roma; **Geom. A. Carlo Perini**, loc. 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. Negro 22, 38050 Villazono (TN), tel. 0461/910448. **Sig. Gabriele Bernardis**, salita Dalfalor 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 Omega (NO); **Sig. Manlio Torielli**, via Cornali 146, 28026 Omega (NO); **Ing. Carlo Maria Parodi**, via degli Imbrani, 20158 Milano, tel. 02/39322128; **Ing. Renzo Longhi**, Fraz. Momerona 31, 28045 Invorio (NO), tel. 0322/255890.



RANKING LIST ITALIANA CLASSE SNIPE

EQUIPAGGIO	CAMP.ITALIA Trieste		1°D.GENOVA Bracciano		2°D.GENOVA Bellano		3°D.GENOVA Brenzone		4°D.GENOVA Rosign		CAMP.ZON. mn-ts-ch		TOTALE
	piaz	58 n.part	piaz	40 n.part	piaz	23 n.part	piaz	38 n.part	piaz	40 n.part	piaz	0 n.part	
1 MICHEL	1	3.151	2	2.281	2	1.941	5	1.956	0	0	4	1.376	9329
2 DE MATTE'	2	3.037	6	1.905	7	1.476	1	2.340	5	1.996	1	1.656	9278
3 SOLERIO	5	2.709	1	2.380	1	2.040	7	1.776	6	1.905	0	0	9034
4 COSTA	8	2.402	3	2.184	3	1.844	3	2.144	2	2.281	5	1.328	9011
5 BREZICH	4	2.816	11	1.480	10	1.221	6	1.865	1	2.380	7	1.130	8541
6 BARI	3	2.926	9	1.644	0	0	2	2.241	9	1.644	3	1.480	8455
7 BERNARDIS G.	13	1.937	4	2.089	5	1.656	4	2.049	3	2.184	2	1.567	8259
8 BELLONI	10	2.209	13	1.324	6	1.565	8	1.689	7	1.816	8	1.088	7279
9 BRAGA	12	2.025	5	1.996	4	1.749	23	624	11	1.480	4	1.412	7250
10 PODESTA	11	2.116	8	1.729	11	1.140	11	1.440	14	1.249	6	1.247	6534
11 PERINI	19	1.454	7	1.816	12	1.061	17	996	10	1.561	2	1.549	6380
12 BERNARDIS F.	16	1.685	19	904	16	765	21	740	4	2.089	4	1.394	6072
13 CAPPELLO	21	1.311	10	1.561	13	984	0	0	13	1.324	5	1.292	5488
14 BRESSAN	14	1.850	0	0	0	0	10	1.521	0	0	1	1.638	5009
15 ZAMORANI	23	1.178	15	1.176	8	1.389	19	864	15	1.176	0	0	4919
16 POLO	17	1.605	0	0	0	0	22	681	17	1.036	3	1.462	4784
17 CALLIARI	31	736	20	841	9	1.304	20	801	0	0	5	1.310	4256
18 BODINO	9	2.305	0	0	0	0	0	0	8	1.729	0	0	4034
19 VENDITTI	32	691	0	0	15	836	16	1.065	0	0	7	1.148	3740
20 CIUFO	35	570	22	721	0	0	0	0	18	969	4	1.412	3672
21 RODATI	36	535	26	505	20	501	24	569	16	1.105	6	1.211	3420
22 SOLERIO A.	15	1.766	0	0	0	0	9	1.604	0	0	0	0	3370
23 IRREDETO	25	1.053	37	76	17	696	30	281	29	364	8	1.052	3165
24 LONGHI L.	27	938	0	0	0	0	25	516	0	0	2	1.585	3039
25 CIGALOTTI	28	884	0	0	0	0	18	929	26	505	13	706	3024
26 NATALI	48	231	0	0	19	564	14	1.209	19	904	0	0	2908
27 PIZZARELLO	0	0	12	1.401	0	0	0	0	0	0	3	1.498	2899
28 ZUANELLI	29	833	0	0	0	0	0	0	21	780	6	1.229	2842
29 DE ROSA	39	442	32	241	18	629	29	324	23	664	8	1.070	2805
30 FORMOSA	0	0	0	0	0	0	13	1.284	12	1.401	0	0	2685
31 FERLUGA	18	1.528	0	0	0	0	15	1.136	0	0	0	0	2664
32 BOLLETTI	6	2.605	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2605
33 BODINI	7	2.502	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2502
34 VAGLINI	0	0	0	0	0	0	0	0	20	841	3	1.408	2249
35 BARONE	0	0	0	0	0	0	26	465	0	0	1	1.674	2139
36 CONELLI	33	649	0	0	0	0	12	1.361	0	0	0	0	2010
37 MASSUCCI	44	323	31	280	0	0	0	0	22	721	14	656	1980
38 TOZZI	0	0	21	780	0	0	0	0	0	0	7	1.166	1946
39 MAURIZI	58	1	23	664	0	0	0	0	0	0	8	1.088	1753
40 PRESSICH	26	995	0	0	0	0	0	0	0	0	12	757	1752
41 BETTETTINI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1.674	1674
42 MARCONI M.	0	0	0	0	0	0	0	0	36	105	2	1.495	1600
43 PIZZAREL. G	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1.585	1585
44 TORIELLI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1.498	1498
45 ARRIGHI	0	0	0	0	0	0	0	0	30	321	6	1.157	1478
46 CHIATTELLI	20	1.381	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1381
47 MORO	0	0	29	364	0	0	0	0	33	204	12	793	1361
48 BISTACCHI	50	185	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1.166	1351
49 BELLELLI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1.328	1328
50 ROSSI	0	0	0	0	0	0	0	0	40	1	4	1.322	1323
51 MARCONI A.	0	0	0	0	0	0	0	0	38	49	5	1.238	1287
52 MAGLIARI	0	0	14	1.249	0	0	0	0	0	0	0	0	1249
53 ZOCCOLI	0	0	40	1	0	0	0	0	0	0	6	1.247	1248
54 SAMBO	22	1.243	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1243
55 ANNIBAL	42	369	0	0	0	0	0	0	0	0	12	775	1144
56 PAOLLETTI	24	1.114	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1114
57 GUIDI	0	0	16	1.105	0	0	0	0	0	0	0	0	1105
58 PINI	0	0	0	0	0	0	0	0	39	24	7	1.076	1100
59 COSTANTINI	47	254	0	0	0	0	0	0	0	0	11	828	1082
60 MARIAGE	0	0	0	0	0	0	27	416	0	0	14	656	1072
61 TEDESCHI	51	162	0	0	0	0	0	0	0	0	10	901	1063
62 BRUNI	0	0	0	0	0	0	36	65	0	0	9	994	1059
63 CARDONI	0	0	17	1.036	0	0	0	0	0	0	0	0	1036
64 STELLA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1.012	1012
65 SCRIMIERI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1.012	1012
66 CREATINI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	998	998
67 BRAMBILLA G	53	116	0	0	0	0	0	0	0	0	11	864	980
68 SILVA	0	0	0	0	0	0	0	0	32	241	13	724	965
69 BRAGANTINI	0	0	0	0	0	0	37	36	0	0	10	919	955
70 PALLAORO	0	0	0	0	0	0	33	164	0	0	12	775	939
71 CINQUE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	937	937
72 BABBINI	0	0	0	0	0	0	38	9	0	0	9	922	931
73 WETZL	37	501	0	0	0	0	0	0	28	409	0	0	910
74 RIAVEZ	38	470	0	0	21	440	0	0	0	0	0	0	910
75 MONTEGGIA	0	0	0	0	14	909	0	0	0	0	0	0	909
76 ONORE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	864	864
77 CUPIDIO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	793	793
78 GRANDE	0	0	38	49	0	0	0	0	0	0	13	724	773
79 APOLLONIO	31	736	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	736
80 VALLE	0	0	27	456	0	0	0	0	34	169	0	0	625
81 ZAMPACAV.	0	0	0	0	0	0	0	0	24	609	0	0	609
82 Di Feo	0	0	24	609	0	0	0	0	0	0	0	0	609
83 DEGRASSI	34	608	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	608
84 FACCEMDA	0	0	0	0	0	0	0	0	25	556	0	0	556
85 CALABRESI	0	0	25	556	0	0	0	0	0	0	0	0	556
86 GORGATTO	0	0	34	169	22	381	0	0	0	0	0	0	550
87 PICCIOCCHI	0	0	0	0	0	0	31	240	31	280	0	0	520
88 ZANCHI	0	0	0	0	0	0	0	0	27	456	0	0	456
89 CASTELFIORE	0	0	0	0	23	324	34	129	0	0	0	0	453
90 PENSO	40	415	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	415
91 CANTINI	46	277	35	136	0	0	0	0	0	0	0	0	413
92 GINOCCCHIO	0	0	28	409	0	0	0	0	0	0	0	0	409
93 SIMONITI	41	392	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	392
94	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Campionato Master e Femminile

di Antonio Bari

Come di consuetudine la prima settimana di luglio il Circolo Velico Cremona di Renato Bruni ha organizzato a Castelletto di Brenzone il Campionato Italiano Master e Femminile. Purtroppo, sarà per l'etichetta Master, sarà per il fatto che si fanno forse troppe regate in Italia, i concorrenti non erano moltissimi, ma malgrado tutto di Master ce n'erano abbastanza (soprattutto juniors) e anche qualche equipaggio femminile si è presentato. Il regime termico del Garda non si era ancora ripreso del tutto dopo una settimana di alterne vicende meteorologiche, per cui ci siamo trovati di fronte ad una situazione più vicina a quella del Lago d'Orta (con tutto il rispetto...) che alla situazione tipica del Benaco in estate. Per cui, tre prove con Ora inconsistente e ballerina, due con il Peler in vistoso calo e sempre e comunque forte e fastidiosa corrente.

Enrico Michel e Stefano Longhi hanno letteralmente dominato la regata, con 5 primi posti; pur essendo sempre state combattute, le regate hanno sempre avuto lo stesso vincitore. A sancire valori piuttosto fissi, secondi Dematté e Andreaatta e terze Capello - Zago.

Classifica finale

1 Michel-Longhi S.	9 Catalan-Rinaudo
2 Dematté-Andreaatta 1.class. Master	10 Simoniti-Caselli
3 Cappello-Zago F	11 Irredento-Pinelli
4 Bensa-Bari 1.class junior Master	12 Stefanini-Bottini F
5 Calliari-Calliari	13 Cigalotti-Inama
6 Bernardis F.-Piazza	14 Babbini-Zuanelli
7 Bruni-Bruni 1.class. senior Master	15 Pallaoro-Guerra
8 Reis-Moro F	16 Grassi-Francese
	17 Ferrario-Schir F

Particolare è stato il percorso, costituito da un triangolo olimpico in cui però l'arrivo veniva dato al termine del secondo lasco (la successione dei lati era bolina-poppa-bolina-lasco); soluzione valida per velocizzare le operazioni, ma migliorabile: è ottima se si vogliono fare percorsi brevi senza accorciare troppo i lati, ma la successione dei lati dovrebbe essere quella consueta (con la poppa alla fine) e partenza e arrivo date circa 200 metri al vento della boa numero 3. Questo garantirebbe spettacolarità e interesse fino alla fine (la formula adottata a Brenzone infatti rendeva inutile qualsiasi tattica durante l'ultimo lasco, che di fatto diventava un mero trasferimento). Pregevole, come al solito, la cena offerta da Circolo la sera del sabato: Emilio Babbini e i suoi aiutanti, pur non essendosi impegnati come allo snipe day, hanno servito un'ottimo buffet freddo a tutti i partecipanti.

SNIPE DAY A CREMONA

Di certo Cremona non possiede il più bel campo di regata d'Italia (è in diretta concorrenza con Orta, comunque): piccolo (pochi metri di larghezza per pochi di lunghezza), vento variabile (ho capito perché Bruni si trova bene a Caldonazzo), ma niente onda e corrente, grazie alle chiuse del Porto Canale sul Po.

Quello che invece Cremona non invidia a nessuno è l'ospitalità: per lo Snipe Day 1998 si sono trovati equipaggi, oltre che della flotta locale, anche della Punta Indiani e di Caldarò. I love equipaggi che si sono affrontati sul bastone nel canale (per la cronaca vinto da Bruni-Bruni) prima e dopo sui tavoli da pranzo davanti ad uno spettacolare buffet preparato e

Dov'eravate?

di Antonio Bari

Nella mailing list su internet non ci sono grossi scambi di opinioni o, almeno, ce ne sono meno di quanto sarebbe lecito attendersi, quasi che nessuno abbia più molta voglia di discutere sui problemi che esistono nella classe. Lungi dal pensare che tutto vada bene e che tutti siano felici della situazione, penso piuttosto che internet e liste di e-mail siano un'arma a doppio taglio, e cioè che da un lato permettano uno scambio di opinioni altrimenti irrealizzabile e dall'altro costringano comunque ad un uso di tempo che per qualcuno può essere eccessivo.

A parte queste considerazioni iniziali, una delle discussioni più interessanti degli ultimi tempi è stata quella sulla scelta dei campi di regata dove svolgere le nazionali e i campionati italiani.

Tutto è cominciato dopo la zonale di Gravedona, a metà giugno, alla quale hanno partecipato solo quattro barche. Gravedona è un posto bello, con del vento vero, ed Ezio Braga si è chiesto giustamente il perché della scarsa presenza.

La settimana dopo, a Bellano, la nazionale ha raccolto solo 23 snipe: una delusione, visto che la media di partecipazione negli ultimi anni è intorno alle 40 barche. E Bellano è un posto forse migliore di Gravedona, con alaggi belli, campo di regata a due passi e non a tre miglia, quaranta minuti in meno di auto per quasi tutti. . . Ed Ezio si è ancora una volta chiesto il perché, soprattutto perché a mancare all'appello sono stati proprio i regatanti della 13ª zona. I suoi interrogativi non sono naturalmente fuori luogo. Il Lago di Como è meta di una massa di velisti lombardi e l'idea di fare colà delle regate è giusta per cercare di espandere la classe in luoghi che, un tempo, sono stati una roccaforte per lo snipe.

Le risposte ai quesiti di Ezio possono essere di varia natura. Innanzi tutto, cosa fare per espandere ulteriormente la classe?

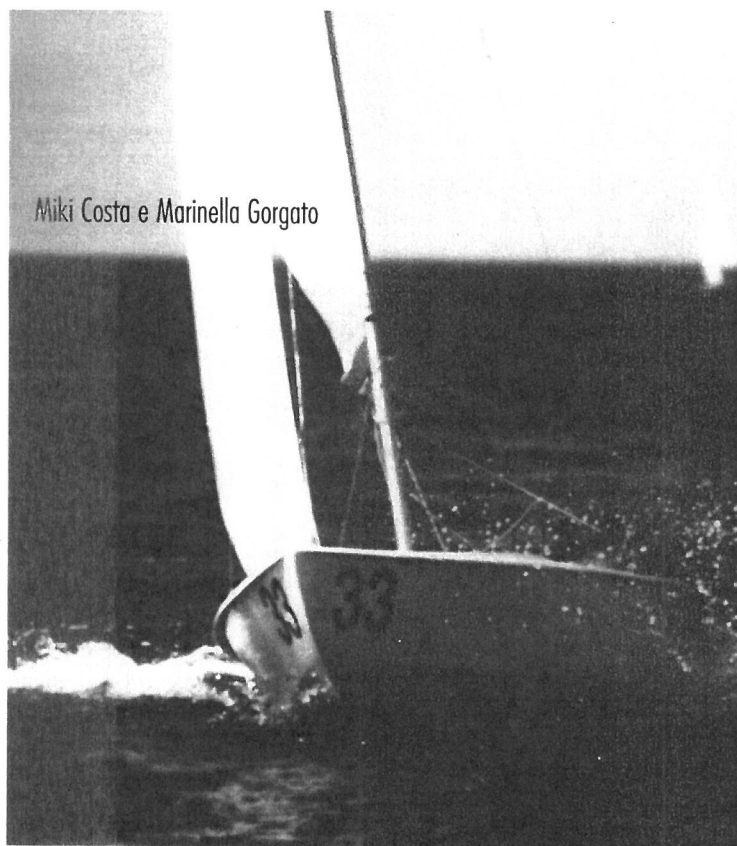
Negli ultimi anni, grazie soprattutto al boom registrato in quarta zona, alla nuova flotta di Orbetello e il rinnovato vigore della Venezia Giulia, la classe ha avuto un sensibile incremento: rispetto a 15 anni fa il numero delle barche iscritte è salito di oltre il 50% e se pensiamo che in questo stesso periodo la vela agonistica in Italia ha subito un certo ridimensionamento, a volte anche vistoso, possiamo esserne fieri. Puntare sull'ulteriore sviluppo dello snipe non è quindi sbagliato, e farlo cercando nuovi campi di regata è certamente uno dei modi migliori.

Questi vanno però cercati, e decisi, con oculatezza. In un anno, ad esempio, su quattro nazionali e il campionato italiano, solo una delle cinque regate dovrebbe essere in un posto nuovo o inusuale, e con questo intendo dire senza una flotta attiva alle spalle.

Controllando la ranking list si può notare che gli equipaggi che fanno le regate in qualsiasi parte dove vengano organizzate sono, diciamo, venticinque. Gli altri sono delle flotte locali o delle flotte limitrofe, che accorrono alla nazionale perché ci sono quelli bravi. Così se si organizza una regata nazionale ad Anzio, o a Rosignano, o a Trieste o a Luino o anche Chioggia (tanto per fare dei nomi) saremo sicuri che 40 barche ci saranno. Se invece vogliamo fare la regata a Rimini o a Sanremo, qualcuno di meno dobbiamo metterlo in conto, perché le flotte locali non sono così numerose. Se poi vogliamo fare la regata in cima a Lago di Como o a Portofino o all'Isola d'Elba o perché no in Sardegna, dovremo mettere in preventivo di fare i conti esclusivamente con quelli che COMUNQUE si muovono.

Il che va bene, ma una sola volta all'anno. Perché se fare una regata con poche barche (e venticinque per una nazionale sono ormai poche) può andare bene, nello stesso anno non possiamo permetterci di farne due con quel numero. Anche per motivi di immagine. Allora va bene la regata di Bellano, ma nello stesso anno attenti a non piazzare anche un altro posto in cui ci possano essere poche barche. Quest'anno l'abbiamo fatto e speriamo che ci vada bene e che a settembre sia bel tempo. La speranza nel tempo non è puramente casuale, perché gli snipisti sono una famiglia di amici dilettanti, che lavorano (quasi tutti) fino al venerdì, e il sabato e la domenica si spostano preferibilmente con la famiglia. Se vogliamo che tanti snipisti continuino a fare le regate, dobbiamo metterle in posti interessanti, ma che siano anche raggiungibili senza dover fare i salti mortali o spendere quantità di soldi. Sta infatti diventando un'abitudine (che un tempo non esisteva) quella di partire il venerdì pomeriggio per recarsi sul posto della regata, il che significa prendersi ferie (a volte non possibili), dormire una notte in più in albergo (anche gli albergatori devono vivere, ma solo in pochi casi le regate sono vissute come vacanze) e quindi, alla fine, spendere di più.

Soldi, tempo e famiglia sono di solito i tre condizionamenti che incidono di più sulla partecipazione alle regate. Nello scegliere le località dove svolgerle, nell'arco di un anno, bisognerebbe saper dosare anche queste variabili, oltre che fare i conti con



Miki Costa e Marinella Gorgato

Regate . . .

Regate di Pasqua a Sanremo di Ezio Braga

Al via 30 equipaggi, i migliori italiani più 4 danesi. Uno era Tom Iversen, quinto al mondiale 1997 a San Diego l'altro era Kristensen, non lo conosco, ma ha battuto Iversen a Brenzone, gli altri due invece erano più dei turisti. Insomma, c'era tutto quello che serviva per una bella regata. Anche il Circolo aveva organizzato bene la cosa, iscrizione Lit 70.000, maglietta ricordo, grigliata giovedì sera. . . Le condizioni meteo però erano veramente critiche. Giovedì usciamo con un bel ponente, che rinfresca. Un paio di richiami, e partiamo con una bell'aria sui 9-10 ms. Prendono il comando Costa-Spera, seguiti da Bari-Bertanzon, Dematté-Andreatta, Bodino-Torielli. Il vento aumenta, l'onda anche, due bei laschi veloci, seconda bolina, con la poppa cominciano i numeri: per primo va dentro Costa, poi Bodino. A quel punto Bari è 4°, ma poi scuffia anche lui. Vanno a bagno tanti altri.

In effetti il vento era fortino e le onde erano alte, penso che tutti abbiano peccato un po' di presunzione tirando come dannati anziché andare di conserva, come hanno fatto i danesi, che sono stati in piedi. Per molti di noi era anche la prima regata stagionale. Risultato, vincono meritatamente Bari-Bertanzon, secondo Kristensen, terzo Iversen (Dematté viene squalificato per OCS) poi Michel, Bernardis G., Solerio E., Hansen, Belloni ecc. 19 arrivati su 30. Mi sembrano un po' pochi. Il vostro segretario ha rialzato la barca ed è finito 13°. Ma gli altri? Si scopre che tutti hanno avuto dei problemi, e quasi nessuno dei ribaltati è riuscito a terminare la regata.

Finita la prova la giuria ci manda in porto perché il vento ormai esagerava. Il giorno dopo la cosa più interessante è stata la partita di calcio Timonieri-Prodiere. I timonieri vincevano 8 a 7, poi hanno perso 15 a 8. Questo la dice lunga sull'ottimo stato di forma dei nostri prodiere. Per il resto pioggia e vento ci hanno impedito di regatare. Il giorno dopo ancora peggio, veloce premiazione e tutti a casa. Veramente un peccato.

Suggerimenti:

Come anticipare i problemi che si presentano dopo una scuffiata.

Il primo motivo per cui molti non sono riusciti a rialzare la barca è stato perché la deriva è scesa troppo e non sono riusciti a tirarla fuori dalla scassa.

Questo perché il cavo di sicurezza era troppo lungo. Il cavo deve essere lungo così da poter sollevare la deriva qualche centimetro sopra il segno di stazza, non di più, altrimenti con la barca rovesciata restano fuori solo pochi centimetri di deriva ed è impossibile con le mani bagnate ea in mezzo alle onde estrarla tutta. Il cavo di sicurezza deve poi essere fissato a prua della deriva, non a poppa. Se è fissato a poppa, la deriva si angola e non la tirate più fuori. Ultima cosa: per tenere su la deriva usate la tavoletta ed eliminate tutti i cordini, elastici e altro. A Bodino l'elastico si è infilato nella scassa, e ha bloccato la deriva. Il secondo problema riscontrato è il timone che esce a barca rovesciata, (molto imbarazzante, è successo a Podestà). I fermi del timone si deformano e si smollano con il tempo. Vanno controllati regolarmente.

Una terza raccomandazione: le regole di stazza prevedono una ritenuta per evitare che l'albero esca dal piede. Diretta non serve, siccome la cartina tesa. Pravi in poppa la cartina

mano da un altro lato della medaglia. La classe decide, e i capitani sono di puntare su una determinata area e quindi di organizzare alcune regate determinate zona. Un anno arriva il campionato zonale, l'anno successivo zonale, l'anno dopo entrambi. Ma nella zona in questione nessun iscritto. I partecipanti sono sempre pochi.

Intanto la situazione va analizzata e il risultato è segno che manca il terreno minare (o meglio, il terreno non si adatta allo snipe) e quindi è meglio stare per un po'. Forse il momento non era giusto, forse la barca non piace. Evidentemente non c'era nessuno, in loco, che si sia dato da fare per organizzare questo dobbiamo esserne tutti convinti. Va bene cercare nuovi posti per ma se non c'è nessuno in grado di organizzare una flotta e promuovere locale, di solito sono sempre energie e tempo sprecati per nulla. Una regata o una nazionale devono essere l'escusa per far vedere la barca e apprezzare i lati positivi. Non è possibile pensare alla classe snipe come ad una che soccorra sempre e tenga in piedi situazioni improbabili o barcolando dopo tre-quattro anni non è stato creato ancora nulla, basta. Si riproverà.

La recente esplosione del Lazio e, in parte, della toscana meridionale negli anni non è stata dovuta a massicce dosi di regate, ma a persone che si è fatto: persone volenterose, capiflotte veri che hanno saputo creare un ambiente e organizzare flotte con una forte attività locale. Si dirà: questi non si sono fuori zona; ma ci sono, fanno regate e si divertono. La base dello snipe, non dimenticarlo, sono le flotte e a capo delle flotte stanno i capitani. I capitani inattivi fanno poco movimento e poco movimento è il preludio alla morte della classe.

In Lazio le nazionali e il campionato italiano sono stati la conseguenza della grande attività delle flotte, e sono serviti a rinforzare la classe. Il principio è questo: se nella mia flotta ci sono dieci barche e il sabato e la domenica faccio regatine con tutti, forse l'anno dopo di barche ce ne saranno dodici, e i due più bravi faranno il circuito nazionale. Ma se nella mia flotta ci sono solo due barche che fanno il circuito nazionale, questi non si vedono mai e nessuno si dà da comperare la barca. Prendiamo ancora il Lago di Como. Dopo alcune importazioni massicce di regatanti non si è creata ancora una flotta, se non un tutto nominale. A quel punto l'insistenza può provocare l'effetto contrario desiderato: secondo voi, qualcuno comprerà snipe sul Lago di Como dopo un anno che ad una zonale erano in 4 e alle nazionali in 25? Piuttosto continuerà a comprarsi i Mattia esse, perché si faranno le regatine sul posto in attesa di un futuro.

Allo stato attuale, all'assemblea annuale invece di discutere solo sulla ripartizione delle barche, sarebbe buona cosa pianificare il calendario in maniera un po' più realistica che in passato, scegliendo i campi di regata in base a criteri che vedano da una necessità di avere un alto numero di barche, dall'altro la scoperta di nuovi regatanti, ma in ogni modo da garantire divertimento per chi ci va, sia in regata sia in compagnia. E prima di fare il calendario, valutare l'andamento delle regate precedenti, analizzando quali posti hanno riscosso più successo, quali sono stati i fallimenti, dove vale la pena di rischiare, dove abbandonare, dove licenziare.

Allo stato attuale, dopo tutto questo discutere il delegato in comitato di zona metterà giù un calendario con cinque regate di fila, vuol proprio dire che i guai se li è cercati...

Boadino).

Morale:

non va bene che su una decina di ribaltati solo uno abbia continuato la regata!

Regata Nazionale Snipe a Bracciano

23-24 Maggio 1998

La Società nautica Sabbazia ha organizzato questa regata Nazionale. Presenti 40 Snipe. Con grande soddisfazione posso dire che ormai 40 è il numero standard dei partecipanti alle Nazionali. Oltre la metà delle imbarcazioni veniva da fuori Zona. Gli organizzatori hanno piazzato le barche nei due circoli, la Nautica Sabbazia e la vicina sede dell'Aeronautica Militare. C'era quindi spazio in abbondanza per tutti, peccato che, anche se contigui, era impossibile passare da un circolo all'altro, quindi i partecipanti sono restati divisi. Ci siamo però poi trovati tutti insieme Sabato sera per la bella cena offerta dagli organizzatori alla mensa ufficiali dell'Aeronautica. Ma veniamo alle regate: è stato il primo vero confronto Nazionale del 1998, visto che a Sanremo si è corsa solo una prova, c'era quindi un po' di curiosità per vedere chi saranno i dominatori della stagione '98. I migliori italiani erano tutti presenti Sabato si alza il solito vento del Lago di Bracciano Ponente, sui ca. 5-6 ms, poca onda. La regata combattuta, alla fine la spuntano Solerio-Parodi. Terzi Michel-Longhi, quarti Costa-Spera. La prova il vento cala un po', vince ancora Solerio-Michel. La sera si comincia a discutere: un po' di quelli che si sono allenati a Sanremo (Solerio, Costa, Braga ecc.) hanno una mano ma Domenica il vento rinfresca, la prima mano. Facciamo un po' fatica a partire: il vento non è una linea molto corta, ma in compenso la prova viene vinta da Costa-Spera, sei secondi. Oselladore (mi fa sempre piacere quando il Skipper batte tutti i nuovi modelli) e dai re Pontali. Chiudiamo in bellezza l'ultima prova aumentato sino a 8 ms, un bel percorso più planate ecc. proprio una bella regata. Costa-Spera vince, OCS, vince Michel che da la paga a tutti ne

Gravedona

Il 14-15 Giugno, organizzato dall'AVAL si è svolta la seconda prova del Campionato Zonale della XIII zona. Fortunatamente il circolo si è spostato, la nuova sede è molto bella, con un bel prato. Sabato c'era un forte vento da nord in tutto il lago, ma a Gravedona non entra bene, quindi due prove con aria leggera, vinte rispettivamente da Costa e da Braga. Domenica è arrivata la Brega, abbastanza bella, ma non fortissima, 6 ms sufficienti perché qualche equipaggio giovane ed inesperto scuffiasse in strambata. Non riveleremo il nome neanche sotto tortura, i ragazzi si vergognano talmente che hanno fatto finta di essere su un 420... La prima prova la vince Costa, la seconda Podestà seguito dai velocissimi Calliari.

La classifica finale :

1	Costa- Spera
2	Braga-Parodi
3	Podestà-Gatti
4	Calliari-Calliari

Intra Coppa Martinetti

L'ultima prova del campionato Zonale della XIII si è svolta ad Intra, il 11-12 Luglio.

Solo sette barche alla via, del gruppo di Orta si è presentato solo Bistacchi, gli altri tutti latitanti. In ogni caso delle tre classi presenti, (c'erano anche i 420 e i Fireball) lo Snipe è la più numerosa. Sul lago Maggiore nessuno va più in deriva! Lotta serrata tra Costa-Hofman e Podestà-Quattri per la vittoria finale, due vittorie ciascuna, alla fine pari punti, la spunta poi Costa. Forti gli equipaggi misti. Terzo il ligure Vitetta. Il vento: sabato Inverna leggera 3-4 ms, domenica mattina sveglia all'alba per disputare una prova ridotta con Tramontana leggera, il pomeriggio un'altra regata con Inverna sempre leggera. Sono le tipiche condizioni del basso Lago Maggiore in estate. Più di 3-4 ms non ci sono mai.

La classifica (3 su 7):

1	Costa-Hofmann 1-2-3-1
2	Podestà-Quattri 4-1-1-2
3	Vitetta-Pedone 5-5-2-3

Al comin-
do di Crem
E in più, pr
L'anno pro:

B.I.S.

Qui il lago
botta final-
Otto di bas
dal pontile
po' corta p
lago rispet
que gradi c
spostamen
quattro mi
Pizzarella
dimensioni

Classifica fi

1	Pizza
2	Valle
3	Ciufo
4	Pizza
5	Tozzi
6	Maur
7	Calab
8	Di Gr
9	Moro
10	Di Fe

Ultimo Aggiornamento 11 Giugno 1998

SNIPES news per il contatto tra chi vende e chi cerca snipe d'occasione. Coordinatore della rubrica Roberto Calliari, al quale dovrete rivolgervi per ulteriori informazioni e per inserire annunci:
Roberto Calliari
tel 045/8003484 - fax 045/8003730
e-mail: roberto@crsoft.it

CERCANO

- Cerco albero Proctor o Sidewinder usato in buone condizioni - Giuseppe Grassi (Pino) - Via Pisino, 3 - 36100 Vicenza - tel. 0444/501250 - pinox@gold-net.it
- Cerco snipe in buone condizioni con carrellino alaggio, visibile a Sanremo e zone limitrofe. Valore max 5 milioni - tel. 0184/476382 o scrivere a Gianni Di Fuccia - difuccia@dmw.it

VENDONO BARCHE USATE

- Baruffaldi Giallo - Albero IcoSpar - Vele North sails - Paolo Canale - Circolo Velico Monterosso (LaSpezia) - 011/6647198 - da concordare
- De Soto 84 - ottimo stato - Della Corte Alessandro - Sanremo - 0184/505129 ore pasti
- Baruffaldi 83 - Martinelli - Pesaro - 0721/390441 - 4.5 ML

- In buone condizioni e navigante - deriva vecchio stile - Albero proctor alfa - 1 gioco vele - Fabrizio Berti - Trento - 0461/827008 - 1.2 ML
- De Soto 85 - 26496 - ex. Braga 2 giochi di Vele di cui uno nuovo - Mortara Antonio - Milano - 02/4819272 ab. - 4.5 ML
- Skipper 1 - 21953 - Scavizzi Iacopo - 0337/510304 - 049/8751270 - Completo di albero vele North di 1 anno - carrello stradale e alaggio e telone - 3.5-4 ML
- Fiberglass (Demattè) - 1-26509 - 2 giochi vele, carrello alaggio, telone, eventualmente carrello stradale - Negretto Gian Giuseppe - via Armenia 1 - 20149 Milano tel. e fax. 02/33001540 - 5 ML
- Alfredo Rotella - barca in legno da sistemare - con carrello non omologato e invaso in legno - 1.5 ML - tel. 0368.528949 - e-mail: Alfredo.Rotella@182282@comune.torino.it
- Skipper 85 - ITA 26142 - Albero Cobra 2 nuovo - vele North usate 2 volte, carrello alaggio e stradale - Perotta Angelo - Laveno - tel. 0331/543011 - 6 ML trattabili
- ITA 29033 - Demattè; 96 - albero Sidewinder, vele Ullmann, carrellino e telo - Fabrizio Di Feo - visibile presso Acquaspart di Roma - tel. 06/6624793 - prezzo da concordare

- De Soto '85 - ITA 26148 - ottimo stato + 2 Giochi Olympic + 2 fiocchi - Telo copribarca e carrellino alaggio - Silva Giorgio - tel. 02/316801 ore serali - 4.5 ML trattabili
- ITA 28615 anno 94 - Barca in legno nuova con carrellino alaggio, telo sopra e 1 gioco di vele, albero sidewinder - Sergio Irredento tel. 040/311344 - 6 ML trattabili
- Fiberglass ITA 26492 anno 1986, - albero proctor 2 giochi vele - Tel. 02 4812595 e-mail: A.HREF="mailto:federation@cdc.it">federation@cdc.it - visibile a Sanremo - 3,5ML
- Skipper 87 - ITA 26823 - riattrezzato 1997, albero Sidewinder 1994, invasatura in legno, - carrello alaggio, 2 giochi vele (uno nuovo 1997 e uno da allenamento), - teloni sopra e sotto, carrello stradale Pedretti revisionato 1997 con gomme nuove - Formosa Flavio - tel. 055/8951219 - fax 055/8952634 - 5.9 ML trattabili
- Skipper ITA 26827 - vele Ullman + Eiffel + Morin (5 ML) 2 alberi (di cui uno sidewinder) (1 ML) + eventualmente carrello stradale (1 ML) Fabio Bisio - tel. 0431/88218 - 7 ML
- Fiberglass 7/91 ITA 27130 - 1 gioco vele + telo + carrellino alaggio - Zuanelli Silvano - 0461/930638 - 6 ML

- Fiberglass 96 ITA 28960 - 1 gioco vele - Cigalotti Massimo - 0464/557122 ore serali - 7.5 ML
- Skipper 1990 - SWE 27455 - Albero Sidewinder del 1995, vele Substad SanDiego (usate una regata), - telo sopra e sotto, carrellino alaggio. Visibile al Lago di Garda previo appuntamento - USS 3000-4000 (a seconda degli opzionali) - contattare Johan Barne +46-31162414 - Email: johan.barne@mail-lexcite.com
- ITA 13907 del 1963 - Snipe d'epoca in legno (compreso albero e boma), perfettamente restaurata nel 97 e navigante (legno a vista rivestito in eposidica), deriva a perno, attrezzata Harken, 2 giochi di vele di cui uno d'epoca. Ferroni Emilio - tel. 059/351084 ore uff. - prezzo da concordare
- ITA 28275 - Lillia 92 - attrezzata Harken da regata, albero sidewinder, 1 gioco di vele + 1 fiocco, carrellino alaggio - Bernardis Ferruccio - Trento - tel. 0461/220102 uff - 236297 ab. - 7 ML
- Baruffaldi '83 - armato Harken, albero Skipper, stazzato, perfettamente armato contutte le manovre rinviate su entrambe le mure, 2 mute vele Morin, 2 timoni. È visibile a Mestre(VE) - Mauro Fogato tel 041.992653 ore pasti - 3-3.5 ML trattabili
- Persson 92 - albero sidewinder, boma e crocette

- proctor, 2 sopra, sa 06/43945
- Baruffaldi biale a Lovè 0363/448
- ITA 287C prese rotai gioco vele Conelli. Us garage. - I Claudio 0337/452
- McLaugh albero e b vele Zaoli alaggio mberto Va 5.5 ML - E
- Sniper L Torben Gra timone in Sergio I 0347/547 manola.rei
- Persson