

# Bermuda International Invitational Race Week



Siete giovani? Siete meno giovani? Volete divertirvi sullo snipe? Volete divertirvi al bar e ai party? Volete fare immersioni? Volete andare a nuotare in un'acqua azzurra e poi prendere il sole su una spiaggia rosa? Se desiderate fare tutte queste cose la Bermuda International Race Week fa per Voi.

Questo non è un messaggio pubblicitario che trovate nell'agenzia di viaggio sotto casa ma le considerazioni di Sandra e mie sulla nostra vacanza alle Bermuda. Come alcuni di Voi sanno siamo stati invitati due anni fa, si proprio invitati perché non ci si può andare senza invito, dal Commodoro Id Crook e da sua moglie Ann. L'alt'anno per motivi di lavoro non ci siamo potuti andare ma Sandra ed io abbiamo deciso che

nel 2002 le Bermuda "saranno nostre!". E da oggi in poi, speriamo, anche i prossimi anni! Detto e fatto! A febbraio 2002 arriva una lettera con carta intestata "Patron: Her Most Gracious Majesty Queen Elisabeth II" nella quale ci viene comunicato che siamo ufficialmente invitati alla regata.

Il sottoscritto, da buon ingegnere, corre quindi in libreria a comperare la guida Lonely Planet sulle Bermuda. Dallo studio approfondito del libricolo ne viene fuori che le Bermuda sono un'isola lunga circa 50 km, a circa 800 miglia dalla costa USA, alla latitudine di Washington e delle Canarie in mezzo all'Oceano Atlantico. La temperatura oscilla tra i 15 °C in inverno e i 32 °C in estate.



Partiamo già con uno stato d'animo eccitato ma il bello deve ancora venire. Dopo alcuni giorni di vacanza a New York, ospiti di una snipista americana, Monique Gaylor, perché "gli atleti Papa-Longhi devono abituarsi al fuso orario" partiamo alla volta delle Bermuda.

Già qui la prima cosa positiva: non ho capito se era un caso o meno ma l'aereo era dotato di posti a sedere, esclusivamente di tipo prima classe, totalmente reclinabili, con poggia piedi, poggia testa, poggia orecchie e chi più ne ha più ne metta. Volo totalmente rilassante altro che triangolo delle Bermuda!!

Arriviamo alle 9:30 di mattina in un aeroporto dove ad accogliere i passeggeri che entrano nel paese c'è un gruppo jazz che suona. Però ecco il primo problema: non si capisce una mazza di quello che parlano! "A New York non avevo problemi" penso io. "Forse sono ancora addormentato e non capisco". Niente di tutto ciò. Questi parlano un inglese allucinante tant'è che nelle librerie gli americani comprano dei libretti che prendono in giro il modo di parlare dei bermudiani.

Dopo un po' di domande alla dogana, dove mi chiedono ad esempio dove sarà la mia resi-

denza ed io rispondo fiero "yes!", il doganiere allibito mi lascia andare capendo che non capisco niente e mi prende per semi deficiente!! Arriviamo fuori e, perfetta organizzazione britannica, c'è qualcuno ad aspettarci. Si tratta del marito della "segretaria nazionale" che ci porta al circolo dove faremo le regate facendoci fare un giro turistico per l'isola, parlando bontà suavemente e lentamente così finalmente capisco qualcosa.

Arriviamo allo Spanish Point Yacht Club alle 13:00 e lì iniziamo a bere. Non smetteremo fino al giorno della partenza dopo 10 giorni.



## I PENSIERI DEL SEGRETARIO

Primo pensiero: "per venire qui bisogna allenarsi al bar altro che in snipe!"  
Secondo pensiero: "ma se in happy hour una birra, che è la cosa più economica dell'isola, costa 3\$ cosa sarà di noi?"  
Terzo pensiero: "che c...o ci faccio a Trieste a fare l'ingegnere?"  
Quarto pensiero: "perché non mi faccio adottare?"  
Quinto pensiero: "quando torno andrò in snipe peggio di prima ma al bar non ci batte più nessuno!"

Vi assicuriamo che è stata veramente una bella vacanza rilassante, con annessa una regata divertente. La gente del posto è molto cordiale e abbiamo avuto l'autorizzazione ad invitare altri equipaggi per il prossimo anno. La regata inizia sempre l'ultima domenica di aprile, le barche possono essere, credo anche gratis, noleggiare lì e venite ospitati in qualche famiglia. L'esperienza è stata eccezionale perciò, salute e tempo permettendo, il prossimo anno vorremmo ritornarci. Chi volesse venire con noi, a patto che non sia, almeno lì, un regatante sfegatato e sia ben predisposto ai party basta che ce lo dica.

Alessandra e Stefano

## La post@ del Segretario

Cari amici

anche questo campionato italiano è finito, ucciso dai bravissimi Solerio che non ne hanno lasciate per nessuno. Si concludono così le selezioni per i Campionati Europei che si svolgeranno ad Anzio dal 15 al 20 settembre. I 9 selezionati sono, in ordine di Ranking list:

- Bari-Lambertenghi
- Michel-Turazza
- Brezich-Penso
- Solerio-Solerio
- Fantoni-Pontonutti
- Longhi-Caselli
- Lamaro-Ungaro
- Demattè-De Rosa
- Barone-Nuccorini

a cui vanno aggiunti l'equipaggio femminile Giacometti che pare correrà con la Presidentessa (da ultime indiscrezioni forse Imperatrice) dei Prodiere, Daniela Berto, e l'equipaggio del circolo organizzatore Morani-Romani.

Non mi resta quindi che invitare tutti ad allenarsi per Anzio, partecipando ad esempio a Vacanze Romane e a tutte le regate possibili, e agli altri a fare il tifo per noi in attesa dell'ultima nazionale di Rosignano.

Vi terremo aggiornati sull'andamento del Campionato Europeo e Luigi Addonisio preparerà un numero di Snipe News solamente su questo evento.

Ciao a tutti e buon vento

Stefano

regolamento, interpretazioni, chiarimenti sulla stazza sono su [www.vivoscuola.it/us/brantn311/Rules\\_page](http://www.vivoscuola.it/us/brantn311/Rules_page)

la mailing list della classe snipe è all'indirizzo [lista\\_snipe\\_italia@yahoogroups.com](mailto:lista_snipe_italia@yahoogroups.com) per iscriversi visitate il sito [www.yahooogroups.com](http://www.yahooogroups.com)

Il sito internazionale della classe è su [www.snipe.org](http://www.snipe.org)



## Campionato Italiano Anzio 2002

Dominio dei Solerio nell'edizione 2002 del Campionato Nazionale Snipe organizzato ad Anzio dalla locale sezione della Lega Navale dal 27 al 30 Giugno con la partecipazione di 43 imbarcazioni iscritte. I fratelli sanremesi si sono aggiudicati infatti tutte le prime sei prove disputate, conquistando il titolo con una prova di anticipo e ribadendo quella superiorità che si era vista in tutte le regate Nazionali disputate quest'anno.

Ottimo e varie le condizioni meteo che hanno permesso di disputare senza intoppi le sette prove previste dal calendario alternando vento medio (il primo ed il quarto giorno), forte (il secondo) e leggero con onda (il terzo).

Tutti contenti dell'organizzazione in mare, con un comitato di regata puntuale e competente, e numerosi gommoni di appoggio che hanno avuto il loro bel daffare con le tante barche scuffiate il secondo giorno. Buone anche la segreteria e la base a terra, che con qualche piccolo accorgimento (e qualche barca del circolo in meno) può considerarsi già pronta per l'imminente Europeo. Qualche mugugno (giustificato n.d.r.) ha suscitato la gestione degli eventi mondani, che nessuno pretende siano obbligatori, ma che comunque se si offrono è bene farli come si deve.

A parte i Solerio, che a questo punto si presentano come l'equipaggio di maggiore affidamento per il campionato europeo, si sono viste belle battaglie per i posti d'onore. Alla fine l'hanno spuntata Brezich-Penso (8-4-5-7-3-3-2) su Bari-Lambertenghi (2-6-6-5-7-9-12). Quarti Michel-Turazza, vincitori dell'ultima prova, mentre quinti sono giunti Longhi-Caselli, che hanno colto due secondi posti, ma che hanno sofferto più del dovuto nella giornata di ventone. Completano i primi dieci Lamaro-Ungaro, Barone-Nuccorini, Fantoni-Pontonutti, Paolillo-Cristofori e Bodino-Torielli.

Complessivamente è stato un bel campionato, corso su un campo di regata bello e impegnativo, sia per condizioni meteo che per varietà delle opportunità tattiche. Nulla da dire sui Solerio, velocissimi, precisi e bravi a sfruttare anche gli errori altrui. A loro affidiamo le nostre chanche di un risultato di prestigio nella rassegna continentale. Dietro di loro c'è stato un sostanziale equilibrio con il gradito ritorno di Antonio Bari, i sempreverdi (non me ne vogliano) Brezich e Michel, le conferme di Longhi, Fantoni Lamaro e Barone.

Luigi Addonisio

Et Voila' , les killers ont gagne' !!

i giochi sono fatti, i due bravissimi fratelli Solerio hanno davvero "accoppato" il campionato con sei primi su sei prove disputate, la settima è stata un buon allenamento sul campo degli europei. "Solo" 43 gli equipaggi presenti, e di questo si è parlato nell'assemblea, quindi non sto qui a tediarvi. Peccato per gli assenti, è stato davvero un bel campionato, soprattutto in acqua, con condizioni meteo le più svariate, tutti frutti, con o senza panna....scusate con onda e vento , onda senza vento ( maledette! vero Cristoforetti?). I migliori sono sempre gli stessi e di loro abbiamo già detto, ma il più costante è stato senza dubbio Brezich "il maestro", potrebbe essere un buon soprannome? Ottimo passo, grande classe, pronto a tirare la zampata con arietta e a contenere con aria sostenuta (scioccoco 18-20 nodi). Bari e Michel rispettivamente 3° e 4° incappavano in qualche imprevisto di troppo vedi penalizzazioni per OCS e un'ultima prova non proprio brillante (Bari). U Segretario al 5° posto e prima coppia mista (lampone e fragolina) bravi Longhi e Caselli, ma più' grinta con vento!

Eccoci ai cafoni di casa nostra con Lamaro (Gioddo) re dei portodanzesi 6° seguito da Mel Baron 7° e Coppilillo 9°. Rapido commento: Lamaro-Ungaro, ancora Sorry per quell'entrata infelice in boa senza la quale forse.... Barone- Nuccorini, ma li volete controllare sti maledetti perni.... Paolillo-Cristofori, peccato per l'ultima....prova! Tra i "Sottotono", noto gruppo rock della capitale, troviamo alla chitarra Peppe Morani al basso Marco Romani, coadiuvati da Bruce Tozzi (vocalist) e Philip Spreengsteen(batteria) ! Ottima invece la prova dei due coristi funky Maurizi's boat! Sottotonissimo, anzi manco c'erano , Meriggi, Cristoforetti , Ascari, Ciuro and all the others.

Ragazzi è stato comunque un piacere o quasi, un saluto a tutti e alla prossima vacanza ...romana!

Ascari

1/2002

Snipe news



# Hide Park corner

**Come in Hyde Park c'è un angolo in cui ognuno può salire sul palco e fare un discorso, anche sul sito della classe c'è uno spazio dedicato alle discussioni. Ecco il botta e risposta più interessante degli ultimi mesi.**

Prendo spunto dall' ultimo articolo inserito nel sito della nostra classe riguardante l'art.42 del RdR per segnalare alcune cose della classe SNIPE che reputo siano sbagliate. Non mi considerate il solito rom-piglioni: lo so anch'io che la classe SNIPE ha anche tanti pregi (altrimenti non sarei proprietario di Snipe e non continuerei a fare regate un po' ovunque!) ma vorrei cercare di fare il punto su quelli che repu-to siano dei difetti da tentare di eliminare.

Regola 42. Quando mi giro intorno in regata vedo che è sempre più utilizzato il pompaggio ed il rol-laggio per imprimere maggiore velocità alla barca. Non solo di poppa ma anche per strapuggiare o addi-rittura di bolina!!! È chiaro che queste azioni danno notevole vantaggio e mi sembra che l' abuso di queste tecniche sia più spiccato nei nuovi equipaggi della classe. Forse qualcuno non ha spiegato loro che non siamo sul Laser o sul 470? Avete mai visto una barca penalizzata o squalificata per questo in regate RL?

Contatti in regata. È sempre più in voga l'arrembaggio. Le regole sono perlomeno disattese e non è raro vedere contatti, diritti di rotta forzati, forzature sotto le boe o in partenza. Il tutto con buona pace delle poche ma solide regole su cui si basa il RdR. Ma il bello è che se avviene il contatto o la forzatu-ra è rarissimo vedere la barca responsabile che effettua il 720° o il 360°, anche se invitata esplicita-mente a farlo. In ogni caso a terra ci si guarda bene dal chiedere scusa all' avversario. Ho regatato per qualche tempo sui I24 e lì succede già da tempo quanto descritto. Ci stiamo imbastardendo?

Stazza delle barche. Mi fa piacere che prima della partenza di qualche nazionale avara di vento ci sia il tempo per organizzare vere e proprie ronde per controllare (?) la stazza delle barche. Ma se a segui-to delle ronde non avviene niente continueranno comunque ad esistere i soliti furbetti che tirando le regole a loro pro gareggiano con barche palesemente "fuori stazza". Dopo una delle ultime temibili ronde ho provato a fare un giretto anch'io: ma non si vuole vedere che ci sono barche con bozzelli dello sparatangone fuori posto, assolature sulla canaletta del boma oltre i limiti consentiti, ritenute della deriva troppo lunghe, pagaie e cime di traino inesistenti, rande issate oltre i segni, stralli e mure del fiocco irregolari? Ma allora le ronde a cosa servono?

Comportamento in mare ed a terra. Io in barca sono nervosetto ma a parte qualche scazzo col pro-diere mica prendo a parolacce gli altri concorrenti oppure li intimidisco con epiteti vari e coloriti, a mare ed a terra. Mi è capitato anche di assistere a comportamenti poco rispettosi ed educati nei con-fronti dei circoli che ci ospitano. Ma lo sapete che per un circolo organizzare una regata nazionale di Snipe è un costo e non un guadagno?

Tutto questo accade correntemente in tutte le regate ed in particolar modo in quelle RL che poi in fin dei conti costano ed impegnano particolarmente in tempo e denaro. È vero che la maggior parte di quanto indicato è sicuramente frutto del comportamento dei singoli e non della classe ma è possibile che la classe (segreteria, probiviri, capi-flotta,...) non possa fare niente per limitare e controllare tutto questo? È vero che esistono le regole (SCIRA, RdR,...) ed ognuno può protestare nei modi consueti e canonici ma credo che un'azione di sensibilizzazione operata dalla segreteria sui CdR, stazzatori, capi-flotta, iscritti potrà meglio e più efficacemente contenere il fenomeno.

Bravo Alessandro!

La regola 42 è comunque di difficile interpretazione. In barca ci si deve muovere; le onde ed il vento cambiano l'assetto della barca; per condurre la barca al meglio bisogna assecondare o contrastare (a seconda dei casi) questi elementi; è molto labile il confine tra ciò che è lecito e ciò che non lo è.Aiutare la barca a poggiare alla boa di bolina sbandandola sopravento è consentito; come pure alla boa di poppa, aiutarla a venire all'orza abbandonola sotto vento; portare la barca strapuggiata tenendola sbandata sopravento, non è un azione vietata; è consentito virare e strambare con rollio; non lo è rollare la barca in poppa da una posizione sbandata nettamente sottovento ad una con assetto regolare e ciò con una ritmica sistematicità. In realtà, pur essendo in teoria il confine molto labile, in pratica chi pone in esse-re azioni vietate lo fa con "coscienza e volontà". A Castelletto c'era pochissimo vento; ad un certo punto una barca manifestatamente rollava: è stato sufficiente girarmi, fischiare con convinzione e fare un gesto perentorio con la mano. La barca si è subito fermata.Ai mondiali con l'onda che c'era i suda-mericani si muovevano tantissimo: di bolina era necessario farlo per non fare sbattere la prua dentro le onde. Di poppa ( e soprattutto di lasco) se qualcuno esagerava veniva prontamente fischiato. Devo dire che la giuria era competente. Qui non so se sarebbe altrettanto preparata.Basta pensare a Soubiè (l'Argentino) che alla nazionale di Sanremo è stato fischiato di bolina (!!!!?) (secondo il Ponto che era su un gommone a guardare) ingiustamente.

E a questo proposito arriviamo ad una altro punto: qual è il ruolo della giuria e quello dei regatanti? Lo Snipe non è la Coppa America, i giudici sono dei dilettanti spesso anziani e poco aggiornati; mancano gli umpires; manca la TV. Il rispetto delle regole dipende dai regatanti. I contatti e gli arrembaggi pos-sono derivare dalla nostra poca conoscenza del regolamento, incapacità nel portare la barca, nel fare le manovre, nello stimare tempi e distanze. Può anche dipendere però da aggressività o ancor peggio da malafede.

Il bello che costoro sanno benissimo che se protestati possono dichiarare il falso e/o trovarsi un con-corrente che testimoni in loro favore e vincere la protesta. Nella vela è difficile trovare testimoni che non siano concorrenti (il gommonauta che fa assistenza, il giudice che si trovava per caso là). Il con-corrente che testimonia (oltre ad avere un evidente "interesse in causa", e per questo secondo il nostro diritto processuale sarebbe "incapace" a testimoniare) spesso non può aver visto perché anch'egli impegnato a portare la barca, a girare la boa, o perché posto in posizione tale che non pote-va vedere con certezza che Tizio era ingaggiato, stava navigando sotto la sua giusta rotta o che era entrato nelle due lunghezze. Ecco allora che la sua testimonianza è falsa dal profondo del cuore o è frutto di un'immaginazione "orientata" a proprio vantaggio.

Il fair play è l'unica arma.

Come anche il disprezzo. Non si può provare che cordiale disprezzo nei confronti di chi libero dalla poppa, in una modesta regata zonale, si ingaggia da sottovento ed orza oltre la giusta rotta, viene invi-tato a non farlo, viene poi protestato, invitato a fare il 720°, e poi in udienza dichiara con tranquillità di essere interno in boa (quando il fatto non è avvenuto neanche lontanamente nella zona delle due lun-gezze).

Le proteste non mi piacciono. Con le liti ho a che fare tutta la settimana.

C'è il 720°. Chi sbaglia e sa (come nella maggior parte dei casi) di aver sbagliato "gira"; altrimenti, se il caso è dubbio, e ritiene di non aver violato alcuna regola non lo fa. E spesso, in tali situazioni, un chia-rimento a terra risolve ogni polemica.

# Italiano Master a Brenzone

Finalmente due bellissime giornate di sole ci hanno permesso di disputare a Castelletto di Brenzone il Campionato Italiano Master e Femminile.

Organizzatore di questa manifestazione è stato l'attivissimo Renato Bruni al quale è dispiaciuto, e non poco, la scarsa partecipazione degli equipaggi, soprattutto triestini.

Chi c'era si è davvero divertito: sono state disputate tutte le cinque prove previste dal bando sfruttando una bella aria da sud, l' "ora" del lago di Garda che ha soffiato regolare e costante! Ottimo anche il lavoro della giuria e del comitato sia a terra che in acqua.

Quindici gli equipaggi iscritti e solo due per il titolo femminile.

Per il primo posto in classifica, lotta dura tra l'equipaggio di Giuliano Demattè e Stefano Cavallari (3.3.1.1.3) e Piero Tedeschi con Francesca Savio (2.2.3.2.5). Riesce ad avere la meglio Giuliano Demattè con un solo punto di differenza e si aggiudica anche il titolo di Campione Italiano Master Senior. Anche tra il terzo e il quarto equipaggio la differenza è di solo un punto: terze e primo equipaggio femminile sono la pluri-titolata Giacometti Barbara con Berto Daniela (5.1.ocs.5.2), quarti e campioni italiani master junior Alberto de Paoli con Anna Mosca (4.4.2.6.4.).

Seguono Bruni D-Bonomi (9.5.9.7.1) , Calliari M.-Calliari R (1.8.11.9.8), Zuanelli- Girardi (10.12.8.4.6.), Tonoli-Petissi (6.9.6.11.7), Cavallari M- Cavallari S (13.11.7.3.9), il secondo equipaggio femminile Galbiati-Filippini (7.dsq.5.8.10), Gunter-Rainer (8.10.4.15.13), Piantavigna -Gibellini (11.6.12.10.12), Bruni R.-Bottini (12.7.10.12.11), Gnuffi L-Gnuffi A (14.13.13.13.14) e Pallaoro -Guerra (15.14.14.14. dnf).

Questo campionato ha ampiamente riscattato Castelletto di Brenzone rispetto alla regata nazionale del mese di maggio, che per la verità era stata compromessa quasi esclusivamente dalle avverse condizioni metereologiche del periodo.

Un grazie ancora all'amico Renato perchè riproponga ancora il Campionato, anche per il prossimo anno.

Anna Mosca de Paoli

# Campionato tedesco open

La prima edizione del Campionato Nazionale Tedesco Open è iniziata e si è conclusa nei migliori dei modi. Il vento ha soffiato per tutte e tre le giornate previste, soprattutto sabato dove la "LEVEGANA" sui 7/8 ms. ha consentito la disputa di ben tre prove, conclusesi in 3 ore scarse. Il percorso era un bel bastone. La regata è terminata con lo svolgimento di tutte e sei le prove previste, ma, mentre le prime due di venerdì valevano solo ai fini del Campionato Tedesco Open, quelle disputatesi nelle giornate di sabato e domenica erano valide anche per il Trofeo G.B. Tambosi Punta Indiani.



skipper Wolfgang Gerz insieme al prodiere Andrea Fischer, quest'ultimi vincitori del Campionato Nazionale Tedesco. Una lotta sino all'ultima prova che però alla fine ha sancito, almeno in termini di punteggio, la parità dei due equipaggi primi a parimerito, ma, tenendo conto dei migliori piazzamenti la vittoria è andata all'equipaggio tedesco. Sul terzo gradino del podio sono saliti i polacchi Janusz Knasiecki e Ratajczak Bogdan, quarto in generale e secon-di del Campionato Tedesco l'equipaggio composto da Tom Stahl con in prua il veneziano Alessandro Rodati. Buon quinto posto per i fratelli De Rosa Michele e Tommaso, sesto Silvano Zuanelli alla sua prima regata dopo un'anno di assenza per acciacchi fisici, e superbo interprete, con a prua Alessandro Pallaoro, di una terza prova con vento, fatta tutta in solita-rio in testa dall'inizio alla fine, non c'è n'era per nessuno!!! (un po' di sana autostima). Settimo Bensa Bruno – Roccari Ruggero, costanti sabato nelle prime posizioni ma non venerdì con ariette. Terzi, nel campionato tedesco sono arrivati Margit e Gerhard Hautman, entrambi soci del circolo vela organizzatore, seguiti da Gunther e Sabine Hautmann, quinto posto per Erwin e Martin Empl, sesto posto per Herbert Hoerterich insieme a Roberto De Bernardis (A.V.T.) Il Trofeo Tambosi Punta Indiani è stata assegnato alla Germania (senza distinzione tra i vari clubs), in quanto ha ottenu-to i migliori piazzamenti nella classifica definitiva. Al secondo posto è arrivata l'Ass. Velica Trentina, ed in fine sul terzo gradino del podio troviamo i Polacchi. In conclusione, una regata avvincente ed interessante, sia sportivamente che ludi-camente (il LUDICO che ti rimane veramente in MENTE).

Silvano Zuanelli



# Novità nel regolamento

Grandi discussioni in questi ultimi mesi riguardo ad alcuni punti "caldi" del regolamento.

Certamente la notizia che merita la prima pagina è quella che riguarda l'**elettronica**: dopo mesi di discussioni, con la classe spaccata in due sull'argomento, il Comitato per le Regole ha posto la parola fine (almeno per alcuni anni) alla questione, **autorizzando l'uso di orologi con bussola incorporata**, ma confermando il divieto di usare qualsiasi altro strumento (bussole, GPS, cellulari,VHF eccetera). Le discussioni non sono certamente finite, ma di even-tuali aperture se ne riparerà nel 2004, quando ci sarà il rinnovo del regolamento.

Non cambia invece il regolamento SCIRA in seguito alla modifica di quello ISAF, nella parte che riguarda la **risoluzione del parità** (Appendice A). Attualmente il sistema della classe Snipe è leggermente diverso da quello dell'ISAF e i due sistemi continueranno ad esistere: verrà adottato quello SCIRA in caso di utilizzo del sistema di punteggio Snipe, quello ISAF in caso di utilizzo di quel sistema di punteggio, considerato opzionale, ma comunque applicabi-le, dal regolamento di classe.

Di minore importanza altre due decisioni: una riguarda il possibile utilizzo di **strisce di teflon**, per evitare di danneggiare la deriva, poste sulla deriva stessa invece che all'interno della cassa e l'altra l'obbligo di usare **cavo o tondino metallico** come materiale di costru-zione delle sartie.

# Ranking list luglio 2002

Ecco qui l'ultima Ranking list prima del Campionato europeo, quella che decide i selezionati. Non fatevi ingannare, sto al primo posto grazie alle disavventure altrui: una squalifica qui, una bandiera Z lì e tac! eccomi in testa. Con i nostri terzi posti, io e Paolo Lambertenghi siamo davanti anche ai Solerio che hanno fatto solo primi e sono incappati solo in una squalifica, in una singola prova, in una regata dove non ci sono stati scarti. Certamente la validità della RL non è messa in discussione, è stata e resta tut-tora la formula migliore per "classificare" il livello degli equipaggi, ma quando è nata era pre-visto che le regate venissero disputate su quattro prove, con una di scarto, per permettere appunto di eliminare incidenti, errori, OCS, squalifiche o mal di pancia che potessero occa-sionalmente capitare (e capitano) in una regata.

Purtroppo però negli ultimi anni regate in due giorni su quattro prove ne abbiamo fatte pochine, anzi la regola è diventata che se va bene ne se fanno due, se va benissimo tre e bisogna proprio avere fortuna per farne quattro: basta un infortunio per rischiare di man-dare all'aria una qualificazione (vedi Belloni). Ad Anzio, nel corso dell'assemblea della Classe, il problema è stato discusso e l'apposito comitato ha ricevuto l'incarico di rivedere la formula della RL in modo da conteggiare ogni singola prova, aumentare gli scarti, e rivedere (naturalmente) il punteggio da attribuire ai Campionati zonali.

Per l'assemblea di novembre dovrebbe già essere pronto il nuovo regolamento. Aspettiamo fiduciosi.

Antonio Bari



# Bozza del calendario2003

**Campionato Italiano:**

Muggia (fine agosto - inizio settembre)

**Regate Nazionali:**

Bracciano, Cervia, Sanremo, Torbole (date da definire all'assemblea di novembre)

Nel corso dell'assemblea della Classe ad Anzio sono state avanzate le candidature per le regate nazionali del 2003, che dovranno essere formalizzate (per iscritto da parte dei circo-li organizzatori) all'assemblea di novembre. Nessun dubbio per quanto riguarda la località in cui verrà disputato il Campionato italiano, Muggia era già stata designata per l'anno corren-te, ma la decisione di far disputare ad Anzio l'europeo ha fatto spostare lì la sede dell'italia-no. Molto combattuta da designazione delle sedi per le nazionali, che sono state attribui-te solo dopo lunghe votazioni. Tra le località escluse anche l'Isola d'Elba.

|                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Snipe</b><br>new                                                                                                                                                                 | Proprietario editore:<br>S.C.I.R.A. Italia, via Bazzoni - 34124 Trieste<br>Autorizzazione Tribunale di Trento n°855 del 14.03.1995 |
| Notiziario dell'Associazione Italiana Classe Snipe,<br>inviato gratuitamente a tutti i soci e ai circoli velici.<br>Tiratura 1000 copie<br>Direttore responsabile:<br>Gigi Zoppello | Redazione:<br>Luigi Addoniso<br>Stampa: Printer Trento, Gardolo (TN)<br><br>Anno XXIII - n° 01/2002                                |