

I migliori del 2005

I VINCITORI DEI SONDAGGI

Sul sito della classe (www.snipe.it) è uscito un sondaggio per la nomina dello snipista dell'anno. Con voto plebiscitario ha vinto Vittorio Bortolotti, capitano della flotta "Velica Trentina", a testimonianza che spesso anche chi non vince le regate è un punto di riferimento per la classe. Nel sondaggio le nominations erano state:

- **Sarah Barbarossa e Barbara Bonini:** vincitrici del Campionato Italiano Femminile e del Campionato Europeo Femminile di Rosignano Solvay, dove hanno battute le russe campionesse in carica. Un'affermazione "storica" per lo Snipe italiano. Oltre a questo per loro anche il Beccaccino d'Oro.

- **Enrico Michel e Francesca Cappello** (oltre a **Alessandra Papa, John Turazza e Marco Bodini**): vincitori della Coppa Duca di Genova con un ruolino di marcia impressionante; stagione da ricordare per Enrico sia come costruttore (vittoria di un "suo" Snipe al Mondiale assoluto), sia come velista.

- **Giampiero Poggi e Silvia Boccato:** Campioni Italiani a Bracciano. Dopo il terzo posto dell'Elba, la vittoria con grande autorità a Bracciano, presso il loro circolo. Veloci, bravi, sempre dalla parte giusta.

- **Andrea e Vittorio Zaoli:** Campioni Italiani Juniores nella loro Sanremo in un Campionato che lascia ben sperare per il futuro e, poi, una bella esperienza a Rio per il Mondiale Juniores.

- **Vittorio Bortolotti e tutti i "fancazzisti"**, nessuno escluso: organizzare, organizzare e organizzare. Basta nominare due eventi: Garda Snipe ed European Cup. Instancabili per il loro impegno nel far crescere la Classe.

I VINCITORI DELLE REGATE IN ITALIA

Campionato Europeo femminile (Rosignano Solvay):

Sarah Barbarossa - Barbara Bonini;

Campionato Sud Europa (Sanremo):

Paradedda - Paradedda (BRA) (39 partecipanti);

Coppa Europa (Caldonazzo):

Den Hartig - Jansen (B) (64 partecipanti);

Coppa Duca di Genova (Muggia, Rimini, Venezia, Anzio, Bracciano):

Enrico Michel (124 partecipanti);

Campionato Italiano (Bracciano):

Piero Poggi - Silvia Boccato (69 partecipanti);

Campionato Italiano juniores (Sanremo):

Andrea Zaoli - Vittorio Zaoli; (11 partecipanti);

Campionato Italiano femminile (Rosignano):

Sarah Barbarossa - Barbara Bonini;

Campionato Italiano Master (Rosignano):

Junior: Roberto Apostoli - Alessandro Re;

Senior: Roberto Tozzi - Dante Baldi

Gran Master: Giuliano Dematté - Silvia Niccolini.

Beccaccino d'Oro:

Flotta Monfalcone (Enrico Michel e Pietro Fantoni);

Campionato II zona: Luigi Berti (16 partecipanti)

Campionato IV zona: Roberto Tozzi (23 partecipanti);

Campionato XI zona: Marco Pantano (10 partecipanti);

Campionato XII-XIII zona: Enrico Michel (33 partecipanti);

Camponato XIV zona: Giuliano Dematté (50 partecipanti).

REGATE DISPUTATE ALL'ESTERO

Campionato del Mondo (Gamagori, Giappone):

13°- Pietro Fantoni - Jacopo Ferrari Bravo;

37°- Enrico Solerio - Franco Solerio;

47°- Fabio Rochelli - Daniela Semec Rochelli

Campionato del Mondo juniores (Rio de Janeiro, Brasile):

11° Andrea Zaoli - Vittorio Zaoli

Polish open: (Sdaszjn, Polonia)

3°- Silvano Zuanelli - Milosz Misiornj

4°- Alessandro Bellotti - Giorgia Bellotti

Scandinavian Championship (Oslo, Norvegia):

23° Roger Olivieri - Silvia Pederiva



Regatone e regatine: il German Open, fiore all'occhiello dell'Associazione Velica Trentina



Regatone e regatine: allenamento al tramonto

Il gruppo unisce e spinge a fare cose che altrimenti non si prenderebbero nemmeno in considerazione. Però il gruppo deve avere il suo leader (attenzione...non campione) che provvede a tutta la logistica, non ultima quella di fare mille telefonate, inviti, conferme, incitamenti e quant'altro! Forse, proprio il fatto che tutto sia molto "democraticamente" deciso e stabilito da chi ha fatto nascere i Fancazzisti e la mancanza di un comitato organizzatore ad hoc, con la relativa ufficialità e burocrazia, è quello che lascia quella sensazione di "gioco", che accomuna tutti i partecipanti. Comunque, nonostante il "despota", è ovvio che vengono presi in considerazione e discussi tutti i suggerimenti e le possibili modifiche per migliorare o rendere più avvincente la competizione. Non occorre aspettarsi aiuti, promesse, finanziamenti ed altro da nessuno, se la partecipazione del gruppo è convinta e vera, l'organizzatore si diventerà e farà divertire.

Vittorio Bortolotti



La squadra italiana al Mondiale di Gamagori



	Proprietario editore: S.C.I.R.A. Italia, Cannaregio, 2649 - 30121 Venezia Autorizzazione Tribunale di Trento n° 855 del 14.03.1995
Notiziario dell'Associazione Italiana Classe Snipe, inviato gratuitamente a tutti i soci e ai circoli velici. Tiratura 500 copie. Direttore responsabile: Gigi Zoppello	Redazione: Antonio Bari Stampa: Printer Trento, Cardolo (TN) Anno XXVI - n° 02/2005



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

Come ti creo una flotta di successo

Il segreto principale del successo della flotta "velica trentina" ovvero i meglio conosciuti "fancazzisti" è senza dubbio il DIVERTIMENTO !!! È infatti nata dalla voglia di alcuni snipisti della "domenica" di regatare "alla buona". Bastava essere almeno tre barche per dare il via ad una personissima regatina, che vedeva come campo di gara i tre depuratori posti sul lago!

Le regole erano maccheroniche ma ispirate comunque ad un certo fair play. Alla fine delle regatine nelle quali era invalsa la regola che l'ultimo pagava da bere, si stilava anche una classifica a punti. Questo succedeva nel 2001 e da allora i partecipanti a questa sorta di Ranking List Locale sono diventati più di trenta e le regatine hanno raggiunto la quota record di 90 nel 2005. Per tenere insieme questa flotta, personalmente, non ho fatto molta fatica, dato che io mi diverto ad organizzare, informare, seguire, preparare le classifiche etc. Ho anche gestito da solo l'edizione del giornalino on-line de "IL FANCAZZISTA". Una cosa è certa, l'organizzatore se agisce da solo ha notevoli vantaggi ma anche un sacco di lavoro che deve fare "sempre da solo"!

Io credo che nel mio caso (mi ritengo il padre padrone edespota bonario del gioco) sia risultato vincente il fatto che "il giocattolo" per piacere doveva continuamente essere guidato, reso partecipe a tutti, quasi fosse qualcosa di necessario. Un'altra cosa importante era il fatto che il gruppo Fancazzisti era ed è completamente autonomo dal Circolo, anzi lo stesso Circolo ha riciclato il sistema per cercare di rilanciare altre Classi. I fancazzisti si sono sempre autogestiti, cercando piccoli sponsor locali, per poter trovare i fondi per le magliette, premi, gadgets ed altro. I primi tempi ovviamente eravamo visti come degli sfigatelli che nemmeno partecipavano alle regate FIV; poi però c'è stata una crescita in tutti i sensi ed anche i "big" locali hanno visto quanto noi ci si divertiva, prima,

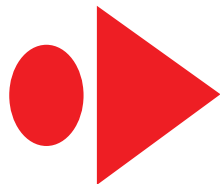
durante e soprattutto dopo le regatine, alla sera tutti insieme a cena allegramente.

Ogni Mercoledì sera, verso le 17 è diventato un "must" essere alla Velica, per la regatina dei Fancazzisti. Negli ultimi due anni il mercoledì sera ha visto al via anche 13 barche!

Cosa spinge i Fancazzisti a prendersi magari due ore di permesso dal lavoro per esserci? Credo la voglia di allegria mista al divertimento di spezzare la settimana lavorativa, stare sul proprio beccaccino in regata tra amici e dopo a cena, con sfottò, aneddoti, spiegazioni dei bordi buoni presi.e di quelli persi!

Ecco, forse il segreto come dicevo all'inizio, è il divertimento; la gente aspira prima a divertirsi e poi a diventare "agonista". Certo ci deve essere sempre qualcuno che tiene tutto legato e preparato, in modo che il gioco funzioni. ...allora il gruppo sente il bisogno di restituire con la presenza attiva quello che tu prepari per loro! A conferma di questo, dico che quando ho sollecitato i Fancazzisti a partecipare in massa alle regate FIV sul Lago di Caldonazzo, facendole valere anche per la Classifica Fancazzisti, tutti hanno aderito, perché si sentivano.tra amici e soprattutto aiutati dall'essere in Gruppo.

Già da quest'anno altri si sono uniti per partecipare a regate FIV fuori dal nostro Lago! Nel 2006 sicuramente raddoppieranno!



Le classifiche complete, i commenti e i risultati delle altre regate si trovano su...

www.snipe.it

Tecnica: il punto di scotta del fiocco

Il punto di scotta del fiocco è una delle regolazioni più critiche sullo snipe, e trovare la corretta posizione del bozzello non è facilissimo. Forse è troppo banale dire qui che una giusta regolazione permette di modificare la forma del fiocco, sia per quanto riguarda il profilo che la migliore interazione tra fiocco e randa. In maggior dettaglio (ma in modo succinto), l'idea è che ad ogni condizione di vento ed onda la posizione del punto di scotta vada modificata, spostandola più a poppa con l'aumentare del vento e la diminuzione dell'onda, più a prua con vento più teso e onda più formata, più internamente o esternamente in condizioni estreme di poco vento o vento forte e onda molto alta.

Per aiutare il corretto posizionamento del carrello alcune velerie ne suggeriscono il punto esatto misurando dall'attacco del fiocco, altre tracciano la bisettrice dell'angolo come linea guida per la scotta, quasi tutte indicano la distanza che devono avere i punti di scotta del fiocco tra loro in senso trasversale. La combinazione di questi tre fattori determina quel magico equilibrio che permette il massimo rendimento della vela.

Un errore comune, specie tra i meno esperti, è quello di misurare il punto di scotta sulla barca di un bravo regatante e riportarlo così com'è sulla propria, senza tenere presente che una posizione è valida e funziona bene per una determinata inclinazione dell'albero (più è verticale e più indietro deve essere il punto di scotta per avere la stessa forma), per una determinata distanza trasversale tra i punti di scotta (più sono vicini e più vanno spostati indietro) e soprattutto per una determinata forma del fiocco (diversi modelli di una stessa veleria o focchi di diverse velerie vanno regolati in modo leggermente diverso). Naturalmente l'unico consiglio veramente valido è quello di partire dalla posizione suggerita dalla propria veleria e da lì, con prove in acqua, trovare il punto migliore per il proprio assetto e per il proprio stile di navigazione (in base alla sensibilità personale c'è chi tende a orzare e c'è invece chi tende a far correre di più la barca) e alle condizioni di vento e onda.

Sulla maggior parte degli snipe appena usciti dal cantiere il bozzello del fiocco è posizionato su una rotaia longitudinale che permette la regolazione prua-poppa del carrello utilizzando vari sistemi (perno a molla, scot-



Figura 3



Figura 4

tina rinviata sull'altro lato del pozzetto ecc.). La regolazione longitudinale è quella principale e se le rotaie sono posizionate alla giusta distanza l'una dall'altra (una misura universale è 76 cm tra i due bozzelli) trovare un punto che vada bene in conzioni medie non è difficile; come aiuto, in navigazione, basta verificare, da prua dell'albero, che il canale formato da randa e fiocco sia omogeneo, senza restringimenti o zone di maggiore apertura. La misura sopra indicata (76 cm) è, come detto, universale; va quindi più o meno bene in tutte le condizioni: io la uso da anni senza problemi.

Ma l'evoluzione della tecnica (delle barche, delle vele, degli alberi...) e il miglioramento delle capacità dell'equipaggio hanno portato, e portano tutti gli snipisti, alla ricerca di soluzioni che permettano di regolare il fiocco adattandolo ad ogni condizione di vento e di mare: se per un regatante poco esperto avere i punti di scotta nella posizione standard e spostarli un paio di tacche avanti o indietro al cambiare delle condizioni è comodo e garantisce quasi sempre buoni risultati, per uno più esperto una regolazione personalizzata può dare quello spunto in più che fa la differenza.

Anni fa, rispetto alla posizione "universale", si utilizzava solo un barber per spostare all'esterno il punto di scotta in condizioni di vento forte e onda formata, soluzione semplice ed efficace; poi il punto di scotta venne spostato verso la mezzeria (fino a 66-68 cm) in modo da aver una migliore resa con vento leggero. Oggi si tende a costruire punti di scotta piuttosto sofisticati che permettono facilmente tutte le regolazioni necessarie: avanti, indietro, dentro e fuori.

Il sistema più semplice è quello illustrato nelle figure 1 e 2: alla rotaia standard (in questo foto è illustrato un Persson) è stata applicata una piastra di alluminio o di carbonio con due ponticelli: per muovere lateralmente il punto di scotta basta spostare il bozzello su uno o l'altro dei ponticelli. Semplice da realizzare, funziona bene, ma è un po' scomodo nella regolazione (in condizioni estreme la si può fare solo tra una prova e l'altra).

Altro semplice sistema, che può essere adattato a qualsiasi coperta, è quello di figura 3: un semplice bozzello a cricco con un barber verso prua per la regolazione longitudinale. Mi piace molto perché è leggero, economico da realizzare, si può regolare da sopravvento, ma non permette di spostare il punto di scotta all'esterno, se non montando un secondo ponticello



Figura 1

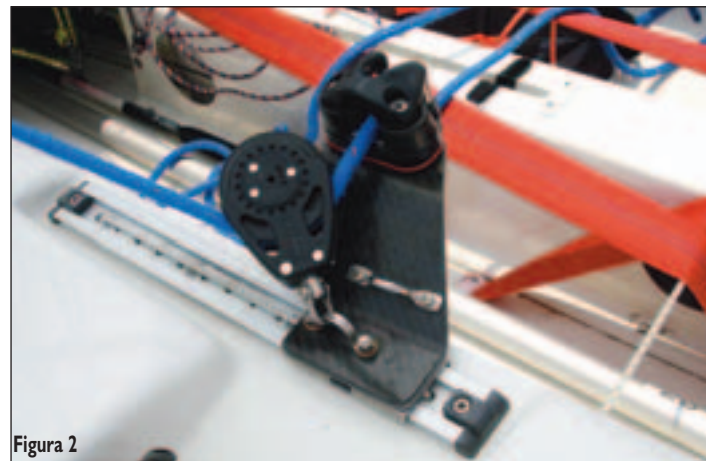


Figura 2

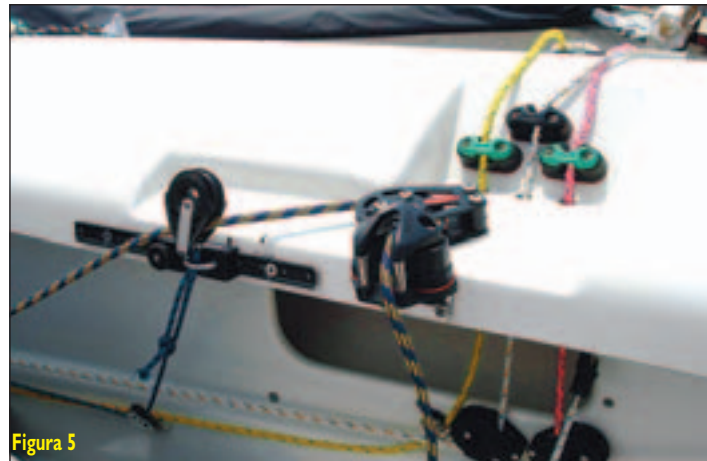


Figura 5



Figura 6

per il cricco o, come in figura 4, una rotaia trasversale su cui regolare la posizione del bozzello. La scomodità sta nel fatto che lo strozzascotte del fiocco è sopravvento e in certe condizioni è obbligatorio tenere la scotta in mano.

Altra soluzione è quella di posizionare la rotaia sulla parte verticale della coperta (figura 5), in modo da avere il bozzello ben all'interno, il cricco di rinvio nello scanco presente in molte coperte dell'ultima generazione e quindi ben all'esterno, con il bozzello comandato da una scottina, tipo barber: lasciando la scottina il punto di scotta si sposta indietro e all'esterno (che è quello che normalmente si desidera). Il sistema è semplice, non ci sono tante regolazioni, in fondo è una evoluzione dei primi due, ma rende infelice almeno una persona: la rotaia batte inevitabilmente sui polpacci del prodire alle cinghie.

Il sistema che a me sembra essere il più efficace e funzionale è quello di figura 6, forse perché è la migliore evoluzione di quello che in origine era stato montato sul mio primo Nord Est. A partire dalla rotaia standard, si monta una landina trasversale che serve per regolare la posizione dentro-fuori con un pernetto a molla, mentre resta invariata la regolazione avanti-dietro con il pernetto di serie. La scotta è rinviata al cricco e poi allo strozzascotte. Il tutto permette tutte le regolazioni possibili, elimina due barber, ma non può essere regolato da sopravvento.

Antonio Bari

Foto tratte dal sito internet della Quantum Sails

CAMPIONATI INVERNALI

Sono iniziati in ottobre i vari Campionati invernali Snipe. Quest'anno, al tradizionale organizzato a **Talamone** da Alessandro Testa, si sono aggiunti quelli di **Scarlino** e **Santa Marinella** (le cui date sono pubblicate su www.snipe.it).

Ma, e come poteva non essere, ci sono voci di un invernale sul **Lago di Garda** (ma non ci sono ancora conferme ufficiali, alcuni circoli sembrano disponibili); rumors parlano anche di un invernale in alto Adriatico, ma qui siamo ancora alle ipotesi. Restate informati, il sito della classe è sempre aggiornato!

Il nuovo Statuto

Non è ancora pronto, ovviamente, l'Assemblea straordinaria per l'approvazione è fissata alla fine di aprile, ma gli incaricati sono già al lavoro. Come deliberato in Assemblea ordinaria però, tutti possono inviare le loro osservazioni e i suggerimenti al Segretario Nazionale che li inoltrerà alla Commissione apposita.

Dalle (poche invero) proposte finora arrivate sembra che la rappresentanza di flotta sia uno dei punti più delicati e meritevoli di modifica (attualmente la Flotta è rappresentata dal Capitano che in assemblea ha un voto solo indipendentemente dal numero degli iscritti); da regolamentare anche il voto elettronico, ormai utilzzatissimo anche a livello internazionale e neanche citato nello Statuto.

Necessari poi alcuni aggiustamenti per adeguarlo alla normativa vigente ed ai nuovi statuti di CONI e FIV. Per finire, a seguito della modifica dell'art. 32 dello Statuto Internazionale della SCIRA che dà maggior libertà alle Associazioni Nazionali nell'organizzazione interna, c'è una proposta di revisione dell'attuale organigramma della Segreteria, che prevede l'elezione dei collaboratori del Segretario (invece della loro nomina da parte del Segretario stesso).

Chiunque abbia idee, proposte, suggerimenti può inviarli al Segretario Nazionale, Alessandro Rodati (email doge@snipe.it).



Alessandro e Giorgia Bellotti

CORSO STAZZATORI SCIRA

Dopo infinite richieste parte finalmente il primo Corso Stazzatori SCIRA. Primo perché si rivolge agli stazzatori di flotta e a mia memoria non ce ne sono stati altri in passato, e primo perché sarà seguito dal secondo, destinato agli aspiranti stazzatori nazionali.

Questi stazzatori, eletti all'interno di ogni singola flotta, devono verificare annualmente il peso, i bollini e le dotazioni di sicurezza. Possono anche controllare vele, timoni, derive e controllare la presenza degli stickers e, in generale, verificare la conformità della barca alle prescrizioni del regolamento.

Date e località verranno decise alla chiusura delle iscrizioni (basta contattare il segretario entro il 31 marzo) in base al numero ed alla provenienza degli iscritti. Successivamente verrà comunicata la data del corso nazionale.

Naturalmente i resoconti dei vari corsi verranno spediti anche agli stazzatori abilitati FIV per lo Snipe come aggiornamento sulle ultime novità del regolamento della Classe.

regolamento, interpretazioni, chiarimenti sulla stazza sono su www.vivoscuola.it/us/brantn311/Rules_page

la mailing list della classe snipe è all'indirizzo lista_snipe_italia@yahoogroups.com
per iscriversi visitate il sito www.yahooogroups.com

Il sito internazionale della classe è su www.snipe.org