

Uno sguardo sul Campionato

Non ne volevano sapere di quella barca. Appena vista, il prodiere ha storto il naso e ha detto di no. Troppo vecchia per loro, figuriamoci, era del 1996. E l'interprete-accompagnatrice-comandante della squadra russa ne voleva un'altra: prima le scotte che erano troppo consumate, poi l'attrezzatura che in una barca di quella età poteva staccarsi da un momento all'altro, poi le "protesi" posticce per rendere la posizione alle cinghie più confortevole, poi il prezzo troppo caro per un relitto del genere... Ci ho messo un'ora per riuscire a convincerla che la barca era ottima e non si sarebbe potuto trovare niente di meglio ad Anzio, controbattendo alle richieste insulse e trattando su quelle più plausibili.

Alla fine i russi hanno armato Tango Zeneix, la vecchia barca di Costa e Spera, hanno cambiato l'albero e si sono adattati, loro malgrado, ad usare un'ottima barca che a loro non piaceva e alla fine hanno portato, per la prima volta, il Trofeo del Campionato Europeo nel loro Paese.

In una Anzio che ha sofferto di tempo incerto, giorni grigi e piovosi alternati a splendide giornate estive, e che non ha mai visto la sua bella termica entrare, Krylov e Ryzhkov hanno, si può proprio dire, controllato il Campionato, senza uscire mai dai primi dieci e concludendo, quasi per mettere una ciliegina sulla torta, con un perentorio primo nell'ultima prova.

Il campione uscente, Birger Jansen, ha tenuto botta fino alla quarta prova, ma si vedeva che faticava: sempre in recupero, riusciva a rimediare piazzamenti eccellenti dopo prime boline nel gruppo, ma si sa che in questo modo non si vince. E infatti l'ultimo giorno Birger in una prova non è riuscito a recuperare e nell'altra si è preso un OCS e quindi ha mandato in fumo lo scarto.

Bene come al solito la squadra spagnola, ma da una nazione in cui gli snipe che r e g a t a n o sono 500 non ci si potrebbe aspettare altro, e sempre al top quella norvegese, con tre equipaggi nei primi 12

tirare le sartie con vento forte lo appruano con vento leggero, le crocette si sono molto ridotte di lunghezza ma con le sartie ormai al massimo di stazza in avanti, o quasi, segno di un progressivo abbandono del sistema imposto a suon di vittorie dagli argentini una quindicina di anni fa verso il modo storicamente proposto dai nord americani.

E infatti anche tra le velerie non è più la North Argentina quella al top, e neppure le altre filiali della North. La più gettonata è senz'altro la Quantum, poi certamente la North, e poi come sempre molte velerie diffuse solo nei Paesi di origine: Toni Tio, Hood, UK, Carlsen, Olimpic, con l'unica eccezione della Halsey, che equipaggiava parecchi belgi.

Tra gli scafi, malgrado la vittoria sia arrisa ad un Lillia, il mercato è sempre dominato da Persson, con molti nuovi Skipper e qualche Proto, barche non belle da vedersi per via di un pozzetto un po' pesante esteticamente, ma molto funzionale, costruite molto bene e con cura dei dettagli. Entrambe le ditte forniscono le loro barche, finalmente, di timoni decenti, belli da vedere, con profili plausibili e adeguatamente leggeri, tutte cose che i timoni di Persson non hanno.

Per curiosità, solo sei erano le barche con numero sotto il 29000 e ben 21 quelle con meno di due anni.

Per la prima volta ho visto le novità della Sidewinder, il nuovo albero "Black" e il boma completamente ridisegnato. Dei due la cosa più interessante dovrebbe essere l'albero, esattamente identico allo standard ma un po' più flessibile: dopo il mezzo passo falso del modello junior (un albero simile al Proctor, eccellente con vento leggero, ma difficile da controllare con vento forte al contrario del suo "cugino" inglese), è un altro tentativo della ditta svedese per entrare sul mercato con un albero per equipaggi leggeri. Sembra che vada bene, vedremo il prossimo anno quando sarà il momento di tirare le somme.

Come già detto, Anzio non ha dato ai concorrenti il meglio di sé, la tipica termica da sud ovest non si è vista, i venti dominanti sono stati dal primo e secondo quadrante, freddi, oscillanti fino a 20-25°, con onda corta e ripida (tranne il secondo giorno, quando abbiamo regatato con l'onda del giorno prima da dietro in bolina e in prua nelle poppe), di intensità variabile dai 5 ai 10 nodi (ma solo nella quarta prova), con qualche buco specie nelle giornate con meno vento. Forte (dai 5 ai 10 metri al minuto con direzione 300-330°) e quasi sempre condizionante la corrente, in quanto i percorsi sono stati posti vicino a terra. Malgrado ciò le prove sono sempre state regolari ed il Comitato di Regata ha saputo gestire bene le situazioni, sia rispetto alle regole della SCIRA (cosa non sempre scontata) che alle condizioni meteo, con linee di partenza diritte, boe di percorso corrette, cancello in poppa e disimpegno in bolina nei bastoni (l'unico percorso utilizzato, anche se nella quarta prova un bell'olimpico ci sarebbe stato alla grande). Pochi i richiami generali (segno di linee diritte, presenza del controstarter e di bordi non scontati) e pochi anche i cambiamenti di percorso. L'unico appunto al CdR quello di essere stato poco tempestivo nel rimandarci in acqua l'ultimo giorno dopo la fine del temporale: bravi a farci rientrare al momento giusto, a farci aspettare in porto prima e a farci alare le barche nel momento di maggior pioggia. Fossimo usciti venti minuti prima, quando la pioggia era cessata e già il vento si stava distendendo, saremmo riusciti a portare a casa anche la settima prova.

Poco e di routine il lavoro della Giuria presieduta da Marco Alberti, che da esperto giudice e conoscitore profondo della classe ha gestito molto bene le controversie, anche con il CdR. E infatti lo hanno già invitato al mondiale 2003.

Malgrado i miei timori iniziali, dovuti al fatto che la macchina organizzativa si era mossa molto lentamente, il Circolo Canottieri Tevere Remo ha saputo gestire in modo adeguato il campionato: segnalazioni per raggiungere il circolo ben posizionate, due cene offerte ai concorrenti, possibilità di alloggio in foresteria, ampi spazi per le stazze, piazzale (piccolo e ingombro di cabinati in terra) gestito bene, almeno dopo il primo giorno, dai ragazzi a terra, tre scivoli per l'alaggio e il varo, molti mezzi in mare, cerimonia di apertura e chiusura nella piazza principale della cittadina, birra a volontà al rientro dalle prove. Unici nei il giorno e mezzo per le stazze, pochi per controllare adeguatamente 50 barche e, a mio avviso, l'imperdonabile mancanza di un buffet alla premiazione, che ha fatto mancare una buona metà dei concorrenti alla cerimonia.



L'ultima partenza, richiamata: sarà la fine del Campionato (foto Ciuffo)



Jansen premia i vincitori (foto Ciuffo)

(niente a che vedere con l'ultimo europeo, ma qui si è corso ad armi pari, ad Argastrand no); l'Italia ha piazzato ben cinque equipaggi nei primi quindici, dopo la Spagna siamo stati certamente i migliori e probabilmente questa è stata la rappresentativa più forte che ho visto negli ultimi venti anni. Mi ha colpito molto la squadra belga, con Janssens e Jacobs secondi, velocissimi di bolina, e Den Hartig-Jansen fuori dai dieci solo per un grave problema fisico che ha impedito loro di correre due regate.

Sono invece in ribasso, esclusi i norvegesi, tutti i Paesi scandinavi, un tempo dominatori dello snipe europeo: calo delle barche iscritte, pochi partecipanti alle regate, forse condizioni meteo che non si addicevano alle loro abitudini. Fatto sta che il primo scandinavo non norvegese è svedese.

Pochi purtroppo gli juniores in gara, e così gli equipaggi femminili. Nel primo caso il fatto è del tutto fisiologico, sono poche le nazioni che hanno un "vero" serbatoio di juniores e che possono permettersi di mandare rappresentanti validi ad un europeo assoluto, nel secondo probabilmente la carenza di equipaggi interamente femminili (le donne ci sono sullo snipe, eccome, tanto che un buon 30% degli equipaggi è misto e sei dei primi dieci hanno una donna in prua) è stata dovuta alla quasi contemporaneità del mondiale femminile negli USA. Migliori tra gli juniores gli spagnoli Palacio-Pumariega, giovanissimi, leggerissimi, bravissimi nel portare la barca, penso che ne sentiremo parlare ancora, e tra le donne Giacometti-Berto, partite male ma poi in costante miglioramento.

Poco da dire sui fratelli Solerio, sono nettamente il nostro migliore equipaggio e lo hanno dimostrato ancora una volta: sono al top in Europa, sono in progressivo e costante avvicinamento al vertice (negli ultimi quattro campionati 11, 10, 7 e quarti questa volta), sono veloci, attenti, concentrati e regatano bene, manca loro solamente la prima bolina. Una volta risolto quel problema saranno pronti per risultati ancora migliori: nel frattempo hanno acciappato il miglior risultato tra gli snipisti in attività, superando anche il quinto posto ottenuto da Brezich nel lontano 1972.

Stupefacenti Paolillo-Cristofori: ripescati per la rinuncia di Longhi, i due romani hanno saputo muoversi perfettamente su un campo di regata difficile, con venti oscillanti e corrente forte, sfruttando al massimo la velocità e il peso leggero, segnando un quarto e due sestimi posti parziali.

Tecnicamente si sono viste ben poche novità, o almeno così mi è parso: mancava da una manifestazione di questa importanza da sei anni e rispetto a quel tempo non mi pare che le cose siano cambiate molto.

Le centrature ormai sono quelle consuete, i più sofisticati oltre che appappare l'albero o

Antonio Bari



Krylov e Ryzhkov, i vincitori (foto Loperfido)

Campionato Europeo Anzio 2002

C'era una grande attesa per vedere come si sarebbero comportati gli Italiani nell'organizzare un evento internazionale come un Europeo Snipe, come grandi speranze erano riposte negli equipaggi nostrani chiamati a difendere gli onori di casa. A bocce ferme possiamo dire di essere abbondantemente soddisfatti per i risultati, a terra come in mare, dei nostri sforzi. Ma andiamo con ordine. La partecipazione è stata buona, con 51 equipaggi provenienti da 11 diverse nazioni. C'era grande attesa per un fantomatico equipaggio Polacco, da quest'anno affiliato alla SCIRA, che però non si è fatto vivo.

La logistica è stata ben gestita, e nonostante i timori di aver poco spazio sul piazzale gli arrivi in loco delle squadre straniere sono stati ben gestiti e disposti nelle aree del circolo. Ottima anche l'idea di anticipare di un giorno l'inizio delle stazze, in modo da dare tempo agli stazzatori di allenarsi e ottimizzare le attrezzature di misurazione: è stata la prima regata internazionale a cui ho assistito in cui le operazioni si sono svolte in assoluta tranquillità e senza intoppi.

La sorpresa l'abbiamo avuta alla lettura delle istruzioni di regata. Lo so, non è una novità, succede regolarmente che persone chiamate a presiedere allo svolgimento del nostro "gioco" si sentano in dovere di cambiarne le regole. Per fortuna la classe ha una serie di stratagemmi per ovviare a queste interferenze, e un certo numero di persone che prestano la loro opera di intermediazione per far valere la volontà della classe. Nella fattispecie il problema stava nella regolamentazione delle squalifiche in mare per pompaggio e affini. Invece della solita regola dei tre richiami (penalità 720 al primo richiamo, ritiro dalla prova al secondo, squalifica dalla regata al terzo), le istruzioni prevedevano la squalifica di ufficio, senza richiamo in mare da parte del giudice, e assegnazione di punteggio DND (squalifica non scartabile). Per fortuna il presidente Alberti, ormai conoscitore della classe e delle sue regole e consuetudini, ha provveduto a mediare le nostre istanze, garantendo poi sul campo di regata una sorveglianza attenta, ma non "giustizialista".

Nessun altro intoppo si è verificato, e si è arrivati senza problemi alla prima prova. Vento SSE sui 10 nodi, percorso a bastone, pronti - via. Parte-col turbo Enrico Michel che alla boa di bolina si gioca le prime posizioni con il Russo e due spagnoli. Il vento ruota intanto a destra di 25 gradi e il comitato riposiziona la boa di bolina. Incredibilmente il gruppo di testa fa la bolina sulla boa vecchia, ne approfitta la vecchia volpe Birger Jansen che agguanta immediatamente il primo posto. Michel ricopre bene e riesce a chiudere in quarta posizione. Per

quanto riguarda l'inizio dell'europeo di chi scrive non è brillante, ma non mancano le buone notizie: la difficoltà vista nell'europeo precedente di rimontare posizioni dopo un'inizio regata mediocre non c'è più. Dopo una discreta partenza e una brutta prima bolina si gira la boa attorno ai 30. Nei successivi lati, sia di bolina che di poppa, si riesce a scalare barche su barche, fino ad agguantare un sesto posto finale; buono il passo e ottimo l'occhio sul bordeggiare. Il secondo giorno di regate è iniziato meno bene. Giornata piovosa, poco vento, tocca aspettare fino al tardo pomeriggio per riuscire a fare la seconda prova. Le condizioni sono strane, vento da nord-ovest tra i 4 e i 6 nodi, con mare lungo da sud, buchi di vento come piovesse, e salti di vento abbastanza irregolari tra i 10 e i 15 gradi. La difficoltà della regata è evidente da subito: tutti a bordeggiare tra buoni e scarsi, chi più a destra, chi più a sinistra, non si capisce fino a cinquanta metri dalla boa di bolina chi passerà davanti. Sono condizioni perfette per il belga, seconda rivelazione di questo europeo: equipaggio leggero, bravissimo nell'interpretare i continui salti di vento, si impone sul resto della flotta, davanti a Tabarez (ESP) e Krylov (RUS).

Per noi altra regata in salita: 14 alla prima boa, quinti alla fine. Stufi delle regate tipo Italiano 2002 a questo giro si è deciso che è giusto soffrire...Vabbè, pieghiamo la testa e pedaliamo. Prima mezza polemica a terra. Una decina di barche vengono penalizzate per non aver fatto il check-in prima della partenza, tra cui i primi due. Il belga però chiede udienza, affermando di aver fatto il check-in durante i cinque minuti delle procedure di partenza. Lo appoggia il giudice inglese che afferma che le istruzioni di regata sono chiarissime, essendo lui, emissario della perfida Albione, unico autentico depositario della lingua sassone in terra latina. Dice che il check-in è valido anche durante le procedure, e quindi il belga si accomodi, e faccia pure la pernacchia a quelli che la penalità se la sono tenuta. Ma dico io 'sti inglesi, non sono intervenuti nel '40, quando è entrato Hitler in belgio, e si devono sdebitare proprio ad Anzio, corsi e ricorsi della storia.

Il terzo giorno si aspetta di nuovo. Il vento oscilla continuamente e il presidente del comitato, nel timore che entri in meteo la terza bolina, passa tre ore a spostare la boa di 20 gradi a ogni buono e scarso. Sempre meglio aspettare che partire di bolina e arrivare col tangone come accaduto in passato alle nostre nazionali. Alle tre del pomeriggio ce la facciamo. Si parte con un sud-ovest sul 6 nodi. Come il comitato, anche noi crediamo nel ponente, e cerchiamo di avvantaggiarci di buoni e scarsi, ma sempre cercando di stare a destra del gruppo

per prendere il "big one" quando finalmente si deciderà a entrare da 270.

Ma cosa succede? Seconda bolina, rinforzo fino a 10 nodi, rotazione a sinistra di 20 gradi, grande intuizione di Brezich e Paolillo che entrano nella raffica come missili e si infilano nei primi 10 come una lama calda nel burro. Noi rimaniamo un po' spiazzati, e dopo un'ulteriore rimontina chiudiamo dodicesimi. E' anche la regata del riscatto di Negrin, campione Europeo nel '98, che dopo un avvio di campionato pessimo domina la prova e vince d'autorità. Secondo l'altro spagnolo Pons, e terzo il russo.



Janse-De Faire, prim master (foto Loperfido)

Il vento si stabilizza, e rimane sui 10 nodi, ma alza un mare molto corto e fastidioso. La partenza della quarta prova è più nervosa delle precedenti. Due richiami, e infine bandiera Z. Le procedure per ripetere lo start sono molto veloci, e non facciamo in tempo a tornare su un estremo per prendere le misure alla linea. Commettiamo così l'errore che non si dovrebbe mai fare a una regata con più di 20 barche: partenza in mezzo, con corda di 3 lunghezze buone dalla linea allo start. Risultato: bisognerebbe virare sugli scarsi, ma a ogni virata siamo chiusi e disturbati a turno dal gruppo di

destra e da quello di sinistra che, partendo vicini agli estremi, avevano fin dall'inizio almeno una lunghezza di vantaggio. Si combatte così tutta la prima bolina con la prua che picchia sull'onda e con nessuna possibilità di poggiare e accelerare per non cadere sotto alle vele di qualcuno. E' la nostra peggiore regata, e chiudiamo 13mi. Non saprei raccontarvi altro della prova, tranne che leggere la classifica: vince Pons, seguito da un Ullman all'unico acuto in un campionato per lui un po' sotto tono.

Il giorno successivo il presidente del comitato vorrebbe rispettare il giorno di pausa nonostante il ritardo nel programma, ma le pressioni della classe si fanno sentire e la prima prova parte regolarmente, dopo due ripetitori, verso le 12.30. E' un'altra prova difficile, con ondata corta e vento sui 6 nodi che salta a intervalli regolari di 10 gradi. Si fa di nuovo vedere la bravura e la velocità del Belga in queste condizioni, che domina la regata ma si fa passare l'ultima bolina dallo spagnolo Bosh. Terzo Pons e quarti noi. Il russo chiude sesto e mantiene il comando della classifica generale. Peccato per Paolillo, che dopo un'altra prima bolina da protagonista perde lo spara-tangone e si deve fare la poppa con il fiocco a farfalla.

A seguire la sesta prova. Si parte nelle stesse condizioni della precedente, forse con un vento ancora più irregolare. Regatano bene nel primo giro Paolillo e Brezich, che perdono un po' nei lati di poppa. Al contrario il norvegese Fjorslund, decimo alla prima bolina, assistito da una raffica assolutamente personalizzata fa il giro attorno al gruppo e raggiunge il russo in testa alla regata. Già in sesta posizione all'inizio dell'ultimo lato di bolina, decidiamo di inserire la modalità "turbo-rimonta" già sperimentata nelle prime prove, e arriviamo fino a giocarci la prova con il russo e il norvegese. Arrivo al fotofinish, ma l'ultimissima raffica da sinistra della settimana regala ai due nordici quel metro in più e ci lascia con un terzo posto come miglior risultato del campionato. Ottima la prova di Paolillo che finisce quarto.

La sera si preparano le barche per la prova decisiva del giorno dopo, si scrivono i numeri dei diretti avversari con il relativo punteggio sulla coperta, si controllano viti, dadi e bulloni, si

cambiano elastici del tangone e nottetempo si svolgono i vari riti propiziatori; ma non c'è verso, la raffica da sinistra era proprio l'ultima della settimana, e l'ultimo giorno, tra temporali, piogge e fulmini si prova a partire fino allo scadere dell'ora utile. Tutti a casa, tutti contenti. Vince il russo, perfetto sconosciuto sullo snipe, mai strabiliante, non velocissimo, ma sempre presente nel gruppo di testa. Non è una novità, queste regate le vince chi è regolare, chi mette sempre la zampa nei primi cinque. Il belga, molto veloce e attento, finisce al secondo posto. Al terzo il minorchino Toni Pons, non così veloce come i primi, ma sicuramente penalizzato dal peso. Noi chiudiamo il campionato quarti. Rimane l'amaro in bocca ad aver sfiorato il podio? Per niente! Erano anni che un equipaggio italiano non si piazzava a questi livelli a un europeo, e se guardiamo il trend (18 in portogallo, 8 in norvegia e 4 ad Anzio) siamo in crescita costante. Vecchi non siamo, e se la carica non si spegne possiamo ancora dire la nostra. Per quanto riguarda gli altri italiani spicca il risultato di Paolillo, nono alla fine, assolutamente a suo agio nelle brezze instabili di casa sua. Se consideriamo che era alla prima esperienza internazionale con lo snipe ci sono buone premesse per il futuro.

Michel, dopo un avvio al fulmicotone, lascia sperare qualcosa di più, alla fine chiude quindicesimo. Forse ha un po' pagato il cambio di prodire subito prima del campionato, anche se Andrea Trani è velista di altissimo livello. Subito davanti Giorgio Brezich (13) e Antonio Bari (14), il primo con qualche acuto e qualche caduta, il secondo più regolare, alla fine si sono confermati i "bibbi e bibò" della stagione: in nessuna regata sono mai riusciti a distanziarsi di più di una posizione in classifica finale.

Un complimento a Barbara e Daniela che, battendo le spagnole Negrin-Perez, hanno vinto il premio per il primo equipaggio interamente femminile.

Tirando le conclusioni possiamo essere soddisfatti sia del risultato della squadra italiana, sia dell'organizzazione della Lega Navale e del Tevere Remo. Ho personalmente molto apprezzato, a parte l'indisposizione sul giorno di pausa, l'opera del comitato di regata. Ha forse un po' cincischiato a mettere il campo in un paio di occasioni, ma il risultato è stato eccezionale: in 4 giorni di ariette instabili, pioggia, temporali e correnti è riuscito a portare a termine 6 prove difficili ma assolutamente regolari. E' l'ennesima dimostrazione che più che il campo di regata, quello che conta nella riuscita di una buona regata è il comitato.

Franco Solerio



Giacometti-Berto, prime classificate femminili (foto Ciuffo)

Meeting dei Segretari nazionali europei

La sera, anzi, la notte del 17 Settembre, visto che abbiamo finito alle 2, si è tenuto il meeting dei Segretari Europei.

Questa riunione ha luogo ogni due anni durante il Campionato Europeo, ed è l'occasione per sentire cosa succede in Europa nella classe, e per decidere dove svolgere le regate Europee i prossimi anni.

La situazione in Europa nella classe è stabile: abbiamo purtroppo un calo di iscritti in Danimarca, in compenso un incremento in Francia e in Norvegia. La Spagna, con le sue 264 barche resta la nazione più importante. Ultimamente vi erano non pochi problemi tra la Segreteria spagnola e la SCIRA, per fortuna il Segretario è cambiato, il nuovo è un ragazzo sveglio, e penso che le cose andranno molto meglio. Il Portogallo, che ha avuto qualche problema negli ultimi anni, si è svegliato con un nuovo Segretario, e diverse barche erano presenti ad Anzio.

Per la classe lo sviluppo a Est è molto importante. Abbiamo già una flotta attiva in Polonia,



La squadra italiana (quasi) al completo (foto Loperfido)

e anche la repubblica Ceca ha richiesto la sua adesione. Esistono poi barche in varie ex Repubbliche Sovietiche (Estonia, Bielorussia, Ucraina ecc.) che partecipano poi al Campionato Est Europeo, ma non sono ancora affiliate alla SCIRA.

Si pensa tra breve di riuscire a farle rientrare. Un cantiere a San Pietroburgo costruisce gli Snipe su licenza Persson, e un cantiere polacco ha acquistato lo stampo di Devoti ed inizierà la produzione.

Il Campionato Europeo 2004 sarà organizzato dalla Francia: Gilles Boisabert ci ha presentato le due località che sono in lizza per organizzare l'evento: Le Havre sulla Manica e Lorient sull'Atlantico, vicino alla Rochelle. Per il Campionato 2006 erano in lizza la Finlandia

Le stazze all'Europeo

Nonostante i tempi molto ristretti siamo riusciti a fare un buon lavoro. Dico siamo riusciti perché Antonio ed io ci siamo trovati nella necessità di agire in prima persona, non come consulenti come era nelle nostre intenzioni, ma misurando alberi e vele. Sono stati riscontrati pochissimi difetti sugli alberi, uno solo era troppo lungo, però sono state spostate parecchie strisce alte perché poste fuori posizione.



Diversa la situazione del boma dove mancavano i segni, un boma era troppo lungo, mancavano i fermi all'altezza della striscia.

Al peso tutto bene salvo una barca che era sotto peso perché l'equipaggio teneva a portata di mano una parte della zavorra, prevista dal certificato di stazza, e doveva quindi essere a bordo.

Comportamento molto disdicevole e suscettibile di provvedimenti. Vi consiglio vivamente di evitare di metterVi in simili situazioni.

Le vele hanno invece costituito un serio problema perché ne abbiamo trovate parecchie non conformi alle regole di stazza. Molte le stecche posizionate in maniera errata, tessuto sporgente dalle tavolette, gratili tagliati per più di 25 cm alla mura, tessuti non conformi per i fiocchi.

Le vele modificate e riportate nei limiti sono state stazate, alcune sono state ritirate immediatamente ed i fiocchi leggeri sono stati logicamente rifiutati. Sarà nostra cura fare le più vibrante proteste e raccomandazioni ai velai coinvolti nei problemi sopracitati poiché non è giusto che i concorrenti sopportino simili disagi e spese. In mare sono state controllate le dotazioni di sicurezza (salvagente, cavo di rimorchio e pagaia) nonché la ritenuta della deriva. RicordateVi che va utilizzato un grillo o un moschettone non un nodo per assicurare la deriva, questo per rispettare le regole ed il Vostro portafogli, perdere una deriva costa molto caro e può anche essere pericoloso.

Giorgio Brezich

La Russia organizzerà il primo Campionato Europeo femminile, a Mosca, poi la regata si sposterà nelle altre Nazioni, con cadenza biennale, in alternativa al Mondiale femminile.

L'European Cup 2003 è stata assegnata all'Inghilterra, mentre abbiamo qualche problema a trovare, a parte la Spagna e la Russia, che però hanno già organizzato le ultime edizioni, una Nazione che voglia organizzare questo evento. In effetti è una regata costosa, perché bisogna mettere a disposizione barche ed ospitare i ragazzi.

Quello degli Juniores è un problema cronico in molte nazioni, Italia compresa: le relative federazioni sponsorizzano altre classi, non lo Snipe. Solo in Spagna lo Snipe è molto diffuso a livello giovanile, il Campionato Juniores è molto affollato e per gli eventi Internazionali si corrono agguerrite selezioni. Si è discusso anche molto sul nuovo sistema di registrazione dei dati di barche e equipaggi presso la SCIRA internazionale a San Diego. Per le nazioni grandi si tratta di un doppiante, visto che emettono già la loro tessera, e hanno un data base delle imbarcazioni, mentre e sicuramente vantaggioso per le nazioni piccole. Il sistema è molto oneroso, e la SCIRA Internazionale ha sensibilmente aumentato le sue quote, provocando una riduzione del numero degli iscritti.

Alla fine sono state rinnovate le cariche Europee nel Board: il nuovo Segretario Europeo sarà Gilles Boisabert, francese, il Nord Europeo resta Ola Nygard, Norvegia, Segretario Sud Europeo diventa il nostro Claudio Ciuffo. La carica di vice è restata vacante, verrà organizzato un ballot per fax.

Ezio Braga



Il podio: Janssens, Jacobs, Ryzhkov, Krylov, Cavalier e Pons (foto Ciuffo)



4 Solerio (foto Loperfido)

PI	Sail #	Crew	From	1	2	3	4	5	6	Total
1	29490	Alexey KRYLOV & Evgeny RYZHYKOV	Russia	(10)	3	3	5	6	0.75	17.75
2	29613	Bart JANSSENS & Eve JACOBS	Belgium	5	0.75	5	(21)	2	9	21.75
3	29870	Toni PONS & Toni CAVALIER	Spain	11	(12)	2	0.75	4	11	28.75
4	29876	Enrico SOLERIO & Franco SOLERIO	Italy	6	5	12	(13)	5	3	31
5	29178	Cristobal BOSCH & Lorenzo MORA	Spain	9	10	(55)	6	0.75	6	31.75
6	30026	Bjorn FORSLUND & Hilde TRETTEENES	Norway	13	(17)	8	10	3	2	36
7	29940	Bjorn JANSEN & Cecilia DE FAIRE	Norway	0.75	8	9	7	26	(55)	50.75
8	29608	Paco IBANEZ & Clara TORRES	Spain	7	(22)	19	9	7	16	58
9	29195	Niccolò PAOLILLO & Simone CRISTOFORI	Italy	(38)	6	6	24	20	4	60
10	29278	Francisco PALACIO & Angelia PUMARIEGA	Spain	3	23	(26)	14	19	5	63
11	29854	Rayco TABAREZ & Mariano DE LEON	Spain	23	8	4	4	(55)	30	69
12	27971	Ulrik SANDVIG & Steffen SKOENBERG	Norway	2	37	(55)	15	8	10	72
13	29900	Giorgio BREZICH & Lucio PENSO	Italy	17	(25)	7	19	24	7	74
14	6313	Antonio BARI & Paolo LAMBERTENGHI	Italy	18	(41)	17	12	15	15	77
15	29812	Enrico MICHEL & Andrea TRANI	Italy	4	15	(34)	22	17	20	78
16	29938	Morten ULLMANN & Kim HYTTEL	Denmark	22	(37)	24	2	13	22	83
17	29943	Tommy SANDBERG & Christina SANDBERG	Sweden	15	7	18	(31)	22	23	85
18	29993	Aureliano NEGRIN & David MARTIN	Spain	14	33	0.75	11	(55)	28	86.75
19	29794	Giovanni GALEOTTI & Jim HAVERHAELS	Belgium	(57)	24	15	30	14	8	91
20	29612	Miguel LEITE & Joao Nuno ALLEN	Portugal	12	(40)	11	23	19	29	94
21	29786	Per EDWALL & Fredarica BERNARDT	Sweden	(35)	11	31	8	12	34	96
22	29252	Thierry DEN HARTIGH & Geert JANSEN	Belgium	20	4	(51)	51	9	14	98
23	29937	Jean-Jacques FREBAULT & Gilles BOISAUBERT	France	16	(30)	16	27	29	13	101
24	29626	Giuliano DE MATTE & Tommaso DE ROSA	Italy	(42)	26	28	18	10	19	101
25	29258	Castor ALONSO & Oscar RIBO	Spain	25	(38)	32	16	11	27	111
26	29962	Miguel TALONE & Tomas OLIVEIRA	Portugal	26	13	25	(36)	36	12	112
27	15569	Ola NYGARD & Pernille PETERSEN	Norway	24	9	37	26	21	(38)	117
28	29860	Robert WHINTHER & Martin PERSSON	Sweden	27	(38)	10	28	28	25	118
29	29088	Karl Otto BOOK & Alexandra WANG	Norway	31	29	(33)	3	32	32	127
30	29772	Gianluca LAMARO & Michele LINGARO	Italy	39	19	13	34	(42)	24	129
31	29679	Bo LINDSJO & Bodil LINDSJO	Sweden	33	(45)	22	40	16	18	129
32	29965	Claus CARPELAN & Risto VALIUS	Finland	21	40	20	17	33	(44)	131
33	29375	Giuseppe BARONE & Marco NUCCORINI	Italy	19	27	23	39	31	(50)	139
34	27106	Sue ANTONELLI & David CUMMINS	Great Britain	(48)	20	27	38	27	31	143
35	29916	Christian ANDERSEN & Jonas MIDTGAARD	Denmark	40	42	(55)	25	23	17	147
36	30008	Bon VAN CAUWENBERGH & Romain BENJAMIN	Belgium	37	18	14	(47)	44	36	149
37	29510	Barbara GIACOMETTI & Daniela BERTO	Italy	41	(57)	29	33	25	21	149
38	29082	Giuseppe MORANI & Marco ROMANI	Italy	28	21	(46)	37	30	42	158
39	28804	Jaime MIRANDA & Javier GARCIA TIZON	Spain	44	35	21	20	(55)	40	160
40	29720	Magnus HEDEMARK & Aesne BERNER	Norway	34	20	(41)	37	35	39	165
41	28812	Pietro FANTONI & Giovanni RINAUDO	Italy	8	50	36	35	(55)	37	166
42	30045	Rickard OBERPICHLER & Emil SVENSSON	Sweden	29	16	42	42	41	(45)	170
43	29996	Miguel GRACA & Joao PEDROSA	Portugal	43	(45)	30	34	37	26	170
44	29333	Luís PESSANHA & Paula ARAUJO	Portugal	30	(53)	40	48	34	35	187
45	30024	Erling NESSE & Thomas BOGNO	Norway	(57)	28	38	49	43	33	191
46	29089	Henrik JORHOV & Kasper WEDEBROE	Sweden	32	38	35	44	(55)	43	192
47	29303	Nick Mc GONIGLE & Guy WELCH	Great Britain	36	42	39	41	39	(47)	197
48	29834	Alan WILLIAMS & Liz GROSSCH	Great Britain	45	44	45	(50)	40	41	215
49	29787	Juana NEGRIN & Carmen PEREZ	Spain	47	(49)	43	43	38	48	219
50	29677	Mark ANTONELLI & Robin WINSLAND	Great Britain	46	(54)	44	45	45	46	226
51	28349	Jussi SAVELA & Freddy WEGELIUS	Finland	(57)	43	47	46	51	51	238

Snipe
Notiziario dell'Associazione Italiana Classe Snipe, inviato gratuitamente a tutti i soci e ai circoli velici. Tiratura 1000 copie. Direttore responsabile: Gigi Zoppello.

Proprietario editore: S.C.I.R.A. Italia, via Bazzoni - 34124 Trieste. Autorizzazione Tribunale di Trento n° 855 del 14.03.1995.

Redazione: Luigi Addoniso. Stampa: Printer Trento, Cardolo (TN).

Anno XXIII - n° 02/2002

Assemblea SCIRA 2002

È in programma a Cremona il giorno 24 novembre. In discussione quest'anno il calendario 2003e la revisione della ranking list, oltre alle solite amenità varie ed alle consuete premiazioni. Maggiori dettagli sul sito della classe.

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

www.snipe.it