

I MIGLIORI DEL 2006 IN ITALIA

- Campionato del Mondo Master** (Nassau, Bahamas)
 Brezich-Stoppani 2° classificato Master
 Michel-Turazza 3° classificato Apprentice Master
- Campionato del Mondo Femmine** (Punta del Este, Uruguay)
 Barbarossa-Bonini 4° classificato
- Campionato Europeo Assoluto** (Pori, Finlandia)
 Poggi-Boccatto 9° classificato
 Fantoni-Ferrari Bravo 10° classificato
- Campionato Italiano** (Trieste)
 Poggi-Boccatto 1° classificato
 Paoletti-Nicolich 2° classificato
 Michel-Capello 3° classificato
- Campionato Italiano Master** (Caldonazzo)
 Bruni Renato-Boi 1° classificato
- Campionato Italiano Femmine** (Caldonazzo)
 Barbarossa-Bonini 1° classificato
- Campionato Italiano Juniores** (Trieste)
 Spadoni-Piercich 1° classificato
- Coppa Duca di Genova** Poggi-Boccatto
- Campionato IV zona** Marchetilli-Romani
- Campionato XI zona** Rodati-Bonini
- Campionato XII-XIII zona** Longhi-Piccinini
- Campionato XIV zona** Dematté-Emer
- Gardasnipe 2006** Bruni Dario-Bonomi



Dario Bruni-Sonia Bonomi - ph. Max Ceschia Profili Photostudio



Adelaide, lo snipe n°1, esposto al museo di Ceseapeake, negli USA

Snipe d'epoca

L'idea di organizzare un raduno dedicato alle barche in legno, devo dire la verità, mi girava per la testa da un po' di tempo, tanto che, quando con Pietro ed Andrej abbiamo studiato il layout dell'attuale sito internet della Classe, avevamo previsto di dedicare un'area ad hoc sia per l'usato che per le iscrizioni. Come risposta, nell'arco di un anno e mezzo abbiamo avuto varie inserzioni sull'usato sia di armatori che volevano vendere, ma anche da parte di chi cercava materiali, consigli e documenti su come ri-attrezzare il proprio beccacino classico.

Il settore iscrizioni poi, ha realizzato un numero di accessi interessante e l'entusiasmo espresso dai proprietari mi ha convinto che era ora di provare a ri-nirli organizzando un evento dedicato.

Così ho contattato il Circolo Canottieri Solvay che si è detto disponibilissimo ad organizzare, in contemporanea al Campionato Master e Femmine che si disputerà dal 24 al 26 agosto prossimi, un raduno di queste bellissime barche.

I dettagli sono ancora in fase di studio ma credo che, anche considerato il gran numero di Snipe d'epoca che gravitano in quella zona, realizzeremo un bell'evento riportando magari in acqua assieme alla sua barca, qualche vecchio snipista che aveva prematuramente deciso di appendere la barra al chiodo.



Un vecchio Lilia del 1945, recentemente restaurato



Fantoni-Macchini - ph. Max Ceschia Profili Photostudio

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

Snipe news
 Proprietario editore:
 S.C.I.R.A. Italia, Cannaregio, 2649 - 30121 Venezia
 Autorizzazione Tribunale di Trento n° 855 del 14.03.1995

Redazione:
 Antonio Bari
 Stampa: Printer Trento, Gardolo (TN)

Notiziario dell'Associazione Italiana Classe Snipe, inviato gratuitamente a tutti i soci e ai circoli velici.
 Tiratura 500 copie
 Direttore responsabile:
 Gigi Zoppello

Anno XXVII - n° 02/2006



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

www.snipe.it



Intervista con i campioni (d'Europa)

L'articolo che segue è un breve estratto dell'intervista fatta per Snipe Bulletin ai campioni europei, gli spagnoli Pablo Fresneda e Cesar Travado. Il testo completo si trova, in inglese, sul numero di autunno del notiziario internazionale della classe. Per chi non l'avesse, è scaricabile anche da internet. Fresneda e Travado, nel corso del 2006, hanno ottenuto i seguenti risultati: Coppa del Re (1°), Campionato Andaluso (4°), Campionato Spagnolo (1°), Coppa di Spagna (2°), Campionato Europeo (1°).

D: Vi aspettavate il vento leggero che avete trovato a Pori, e se sì, avete cambiato per questo il vostro allenamento?

R: No. Come detto, non ci siamo allenati molto (n.d.r.: quest'anno per motivi di lavoro), e ci siamo dedicati alle prestazioni della barca. Pensavamo che a Pori ci sarebbero stati alcuni giorni di vento leggero, ma non tutti i giorni. Così non abbiamo cambiato la centratura. L'unica cosa che abbiamo cambiato dal Campionato Spagnolo (n.d.r.: che hanno vinto) è stata la rotaia del fiocco, con due nuovi sistemi che ci permettono un migliore controllo del fiocco in tutte le posizioni e condizioni [...] potevamo controllare la balumina e l'angolo del fiocco senza muovere la rotaia o la scotta.

D: Abbiamo notato che tutti i componenti della squadra spagnola in Finlandia sembravano essere leggeri, intorno a 130 kg. È stata una decisione voluta (o una reazione al vento leggero di Pori)?

R: Quando abbiamo vinto il campionato spagnolo pesavamo circa 147 kg, a Pori eravamo 145 kg. Siamo alti 185 cm per cui per noi è impossibile essere meno di 140 kg, penso che fossimo l'equipaggio più pesante tra i primi 10. Pensavamo che con vento leggero per noi fosse impossibile battere gli altri equipaggi (come Sanchez o Triay), più leggeri di noi, ma penso che abbiamo mostrato che si può vincere in qualsiasi situazione, se fai il meglio possibile e la barca te lo permette, indipendentemente dal peso. [...]

D: Abbiamo notato che le vostre crocette sembravano più lunghe, con 3 fori visibili (n.d.r.: riferito alle crocette Proctor), con una tensione piuttosto bassa. Anche questo è un risultato degli esperimenti?

R: Noi navighiamo sempre con le crocette lunghe e non volevamo cambiar-

le, neppure con le nuove vele. L'unica differenza tra il campionato spagnolo e l'europeo è la tensione delle sartie, più alta all'europeo. Al campionato spagnolo avevamo 8-10 cm (la differenza tra la posizione dell'albero con sartie impuntate e con sartie tese), all'europeo 12 cm, con i risultati che tutti conoscono.

D: Quali sono i vostri piani di allenamento per il modiale di Oporto?
 R: Andremo in Portogallo alcune volte durante il 2007, per conoscere il posto e il campo di regata e, con l'aiuto di Kai (n.d.r.: velaio della North Sails Japan) speriamo di sviluppare nuove vele per le condizioni di Oporto.

D: Qualche altro suggerimento che possa aiutare gli snipisti che ci stanno leggendo?

R: A dispetto di quanto fatto quest'anno, il segreto è allenamento, allenamento, e ancora allenamento. In questo momento non lo facciamo, ma abbiamo navigato molto assieme negli ultimi tre anni e penso che ci conosciamo così bene che basta uno sguardo per sapere cosa stiamo pensando. Timoniere e prodiere devono essere una cosa unica. I timonieri devono ricordarsi che il prodiere li aiuta, è un amico che ha lo stesso obiettivo. Il prodiere deve ricordarsi che il timoniere sopporta un grande stress e deve essere paziente.



Fresneda-Travado

Centrare lo snipe senza metro e tensiometro

Il pezzo che segue è l'ideale continuazione dello splendido volumetto scritto da Ivo Gattulli (che ringrazio infinitamente per aver fatto una cosa che avrei voluto fare io da anni, ma che non avendo il tempo e il suo talento non ho mai potuto fare) dal titolo "Snipe for Dummies". Le poche righe che ho buttato giù un po' in fretta sono un passetto in avanti rispetto a quanto ha scritto Ivo e, che ci crediate o no, rappresentano fedelmente il criterio che ho utilizzato per centrare il mio 30009, del quale ho preso le misure solo in ottobre, quando è stato il momento di montare un vecchio albero raddrizzato alla bell'e meglio per fare gli allenamenti e le ultime regate della stagione (e non affaticare quello nuovo).

Molti, moltissimi anni fa, ho scritto qualche articolo sulla centratura dello snipe che ancora oggi, malgrado il tempo passato, è ancora valido e può essere utile per molti che si avvicinano alla classe.

Richieste sempre più insistenti mi spingono ora ad aggiornare quegli scritti, anche perché, se non stravolte, alcune cose sono cambiate con gli anni. Questa volta però il mio approccio sarà diverso. Se non avete tempo, se uscite in barca solo raramente, se non avete nessuno con cui confrontarvi in acqua, lasciate perdere le righe che seguono perché non fanno per voi. Utilizzate invece le ottime guide alla centratura offerte dalle varie velerie, che sono un eccellente punto di partenza (e non solo un punto di partenza, c'è chi si è vinto campionati di alto livello utilizzando la centratura standard della propria veleria).

Se invece siete disposti a dedicare più tempo in acqua sulla barca, se avete interesse a capire più in profondità lo snipe e non avete intenzione di passare i pomeriggi con cordella metrica e tensiometro a terra, andate pure avanti. Qualche spunto interessante lo potrete trovare.

La prima cosa da sapere è che, per mettere a punto uno snipe, cordella metrica e tensiometro sono inutili. Servono solo per replicare la vostra centratura su un'altra barca, nel caso che abbiate necessità di cambiarla. Il perché è presto detto.

L'albero dello snipe è molto flessibile. Non vi spiego perché, prendetelo come un dato di fatto: è flessibile perché serve che lo sia. Qualche albero lo è di più (come il Proctor), qualcuno di meno (come i vari Sidewinder, junior escluso), ma le cose in sostanza non cambiano. Essendo così flessibile, quando flette la sartia sottovento va presto in bando, e a quel punto si perde il pieno controllo sulla catenaria del fiocco. Va da sé che per questo motivo le vele dello snipe sono un compromesso, sono quindi una forma "media" tra quella che dovrebbe essere e quella che in realtà è, e quindi la centratura della barca è sempre un'approssimazione. Se le sartie sono un po' più o meno tese, se le crocette sono un po' più o meno aperte o lunghe, se il rake (la parola fa un po' schifo ma rende l'idea) è un po' più o un po' meno basso, purché i vari parametri siano logicamente connessi uno con l'altro, la barca va. Quindi armatevi di metro flessibile (2m è sufficiente) e procedete.

Un tempo si iniziava con la misura della posizione del piede dell'albero, una cosa complicatissima che fortunatamente ora non si fa più. Il piede sta sempre nello stesso posto, intendiamoci: se avete una barca usata lasciatelo dov'è, se la barca è nuova mettetela in bolla (la cassa di deriva è parallela all'acqua) e verificate che la parte anteriore dell'albero quando è verticale tocchi la parte anteriore della mastra. Se la barca è in stazza, a quel punto siete sicuri che l'albero è a posto.

Il passo successivo è quello più delicato, l'unico per cui vi serve veramente un metro: la misura delle crocette.

Questo è il parametro attorno al quale gira tutta la messa a punto della



barca: a seconda della vostra scelta, tutte le altre misure devono essere regolate di conseguenza. Innanzi tutto mettete mano al portafoglio: i soldi risparmiati con tensiometro e cordella li potete investire in un bel paio di crocette Proctor, che hanno la doppia regolazione, lunghezza e apertura. Nel regolare la lunghezza delle crocette dovete tenere conto di due regole fondamentali: la prima è che più a prua è l'attacco delle sartie, più corte devono essere le crocette; la seconda è che più sono lunghe le crocette meno si devono tesare le sartie per raggiungere la plessione dell'albero consigliata dalla vostra veleria per la centratura della barca. E di questo ne riparleremo molto ampiamente più avanti.

E qui, mi direte, le cose si sono fatte più complicate. Le variabili adesso sono due, posizione delle sartie e lunghezza delle crocette, ma non c'è niente da fare, il problema va affrontato e risolto.

Come regola, più avanti sono le sartie e meno è sostenuta la drizza del fiocco (c'è un angolo minore tra sartie e drizza), ma maggiore l'angolo che può avere il boma in poppa. In pratica, è svantaggioso con vento forte e vantaggioso con vento leggero: decidete voi quali sono le condizioni medie in cui regalate abitualmente e fate la vostra scelta, tenendo presente che molti equipaggi, invece di regolare la tensione delle sartie all'aumentare del vento, spostano semplicemente l'attacco verso poppa. Sul sito della classe troverete sicuramente almeno un mio precedente articolo che affronta l'argomento più in dettaglio.

Per tornare alla vostra barchetta, c'è un limite imposto dalla stazza sulla posizione delle sartie: a spanne il foro più a prua dei Persson è il punto più avanti possibile e sta a circa 166 cm dall'attacco della drizza del fiocco a prua. La tendenza attuale è di fissare le sartie al primo o al secondo foro da prua. Scelto il punto di attacco, non resta che decidere la lunghezza delle crocette. E qui vi do un aiutino, altrimenti rischiate di perdere un sacco di tempo e certamente è più bello navigare che preoccuparsi delle crocette. Se avete deciso di fissare le sartie al primo foro, iniziate con crocette di 42 cm, mezzo centimetro più, mezzo centimetro meno, ricordandovi che più sono lunghe le crocette meno dovrete tesare le sartie per raggiungere la plessione desiderata (e quindi, a parità di tensione, l'albero flette di più). Ancora una volta, la scelta è dettata dalle condizioni di vento che incontrate: vento leggero crocette più corte, vento forte crocette più lunghe. E il peso dell'equipaggio? Lo so che questa affermazione susciterà stupore, ma è quello che penso e ve lo dico: la lunghezza non è particolarmente importante in questo caso, lo è molto di più l'apertura; in ogni caso, dato quanto detto sopra, più siete leggeri più lunghe dovete lasciare le crocette. Il discorso è ampio e lo affronteremo in dettaglio in altro momento.

Allora parliamo di apertura di crocette, direte. E parliamone. Nello snipe è d'uso, da sempre, misurare la distanza tra le punte delle crocette per determinare l'angolo effettivo in cui le crocette si bloccano nel portacrocette e quindi iniziano a limitare la flessione dell'albero. Va da sé che questa è una misura assolutamente relativa, perché dipende soprattutto dalla lunghezza delle crocette e dalla posizione dell'attacco delle sartie. Maggiore la lunghezza e più a prua l'attacco, per ottenere lo stesso angolo di blocco maggiore dovrà essere l'apertura delle crocette. Capirete anche voi che ce n'è abbastanza da creare confusione anche ad un ingegnere. Io infatti uso un sistema empirico basato sull'esperienza e le prove effettuate, ma che funziona bene: con il fiocco issato e la ghinda tesata spingo la leva al massimo della flessione dell'albero con poco vento (circa 2 cm a prua del segno neutro, che vedremo più avanti): a quel punto le crocette devono essere bloccate e non avere movimenti verso poppa. Se non lo sono, o se la sartia fa un angolo perché si bloccano prima, regolo le vite e riporto l'angolo a quello desiderato. Naturalmente questa è una misura assolutamente media, forse le crocette sono troppo chiuse per vento leggero e sono certamente aperte per vento forte, ma per noi che pesiamo 137 kg e non abbiamo voglia di regolarle tutte le volte va bene. Tra l'altro, questo è l'unico sistema che garantisce la simmetria dell'apertura delle crocette, tutti gli altri sono empirici.

Da quello che ho scritto tutti ormai avete capito che questa è la regolazione fondamentale a seconda del peso dell'equipaggio, e tutti avete capito che minore è il peso dell'equipaggio minore sarà l'apertura delle crocette. Cambiano le cose in base all'albero? Un po' sì: il Proctor è più flessibile e quindi chiede crocette leggermente più corte e aperte del Sidewinder. Ma quanto si devono accorciare/allungare/aprire/chiudere le crocette? Per un dato peso e un dato vento, come devono essere regolate esattamente? Questo non sarà io a dirvelo (vi sto appunto spiegando come centrare la barca senza strumenti), ma sarà la vostra stessa barca, quando vi deciderete a capire che

la cosa più importante è navigare (ascoltando quello che vi dice), piuttosto che prendere misure.

Decisa la regolazione delle crocette, il più è fatto. Non scherzo, è vero, avete quasi finito la messa a punto a terra.

Non vi resta che infilare l'albero nella mastra, appoggiarlo sul perno nella scassa, fissare le sartie nel foro che avete precedentemente individuato, issare il fiocco e tesare la ghinda. Fate i controlli di cui sopra (apertura delle crocette) e siete pronti ad affrontare l'ultimo scoglio: quanta plessione devo dare all'albero?



Esattamente quanto dice la vostra veleria, e non c'è motivo per fare diversamente. Ogni vela è costruita con una filosofia differente, è più o meno lavorata sui ferzi e sul giro d'albero per ottenere la forma migliore (vi ricordate che le vele sono un compromesso?) e quindi per ogni veleria ci sono plessioni diverse. In media (IN MEDIA!) una plessione corrispondente al diametro del tangone (così non siete costretti a salire sull'albero per misurarla) è un buon punto di partenza. Naturalmente vi accorgete che se avete crocette lunghissime e sartie attaccate in avanti, con pochissima tensione della ghinda otterrete subito la plessione voluta, mentre se le crocette sono cortissime e le sartie attaccate indietro dovrete tirare molto di più. Cambia qualcosa? Certo che cambia: con tensione maggiore la sartia sottovento andrà in bando più tardi e sarà possibile controllare meglio la forma delle vele con vento medio/forte, mentre con tensione minore sarà più facile regolare le vele con vento medio/leggero. Nel primo caso ci sarà da lavorare molto per far assumere alle vele una forma decente con vento molto leggero, nel secondo sarà necessario tesare maggiormente le sartie per controllare le vele con vento forte. Anche qui il punto di partenza, la vostra "centratura personale", dipende dalle condizioni medie in cui regatate. L'Italia non è la Norvegia e non c'è da stupirsi che ci siano differenze di messa a punto tra i regatanti dei due Paesi.

E come la mettiamo con il peso dell'equipaggio? Un equipaggio leggero è meglio che abbia sartie più tese o meno tese? La risposta è complessa e vediamo di ragionarci su un po'.

Se siete leggeri (diciamo meno di 130 kg) probabilmente avrete le crocette un po' più lunghe e un po' più chiuse. Questo significa che per avere la plessione necessaria le vostre sartie saranno un po' meno tese. Da quanto abbiamo detto prima la regolazione della barca sarà più facile con vento



medio leggero, ma un po' più critica con vento forte. Se siete leggeri quello che volete è sfruttare questa caratteristica con vento leggero e cercare di tamponare con vento forte. E ci riuscite benissimo. Unico dilemma: cosa fare con vento forte? Non è lo scopo di queste righe addentrarsi nelle regolazioni (lo farò in un prossimo articolo), ma ancora una volta navigare vi aiuta. In

CALENDARIO REGATE 2007

Nel corso dell'assemblea di Ozzano sono state definite le date delle principali manifestazioni in Italia nel 2007. I calendari zonal e le altre regate "classiche" del calendario snipe verranno definite in seguito.

6-8 aprile	Sanremo YCS	Criterium di Primavera
19-20 maggio	Rimini CNR	Nazionale-Coppa Tamburini
1-3 giugno	Caldonazzo AVT	German Open
7-10 giugno	Caldonazzo AVT	Campionato Europeo Master
27-29 luglio	Riva del Garda FVR	Supernazionale
6-11 agosto	Sanremo YCS	Campionato Mondiale Junior
24-26 agosto	Rosignano CCS	Campionato Italiano Master Campionato Italiano Femminile
28 agosto-1 sett.	Gaeta CFG	Campionato Italiano
8-15 settembre	Oporto (Portogallo)	Campionato Mondiale
29-30 settembre	Scarlino CNS	Nazionale

Le manifestazioni in grassetto sono valide per la Ranking List e per l'assegnazione della Coppa Duca di Genova. Le regate nazionali di Rimini e Riva del Garda anche come selezione per il Campionato Mondiale

linea teorica, all'aumentare del vento aumenta la flessione dell'albero e si "allunga" la sartia sopravvento. Soprattutto se le crocette sono molto chiuse l'albero tende a flettere sottovento, rendendo più agevole portare la barca. Ma se questa maggior facilità si traduce in una drastica perdita di angolo di bolina, a quel punto giova iniziare a tirare un po' le sartie. Quanto si devono tirare lo si scopre solo navigando e provando, ma sappiate che nessuno le tira mai più di un foro della landa.

Una volta tesata la ghinda, potete issare la randa. Non serve tanto misurare la distanza tra punta d'albero e specchio di poppa. Non preoccupatevi troppo



dell'inclinazione dell'albero. Comunque lo mettiate ci saranno dei pro e dei contro. Partite con il boma leggermente più alto a poppa che verso prua, in modo che, con circa 4-5 m/sec., cazzando scotta e vang, diventi più o meno parallelo all'acqua. Ancora una volta navigare vi sarà di aiuto e, in base alla vostra sensibilità e attrezzatura (albero, vele, peso equipaggio) potrete regolare meglio l'inclinazione.

A questo punto non vi resta che segnare ai lati della mastra la mezzeria dell'albero con un riferimento in coperta (il famoso "punto neutro") e siete pronti per uscire.

Cosa fare e come comportarsi in acqua lo vedremo la prossima volta.

Antonio Bari

Antonio ha posseduto 11 o 12 snipes. Non si è mai segnato da nessuna parte le sue centrature e ogni volta riparte da zero. La prossima volta vi spiegherà come regolare la barca in navigazione.