



Snipe news

2/2008

Una partenza alla nazionale di Arco (foto Michele Postinghel)

L'ultimo numero

Snipe News è nato quasi trent'anni fa dalla passione di due noti snipisti, Max Huber e Carlo Alberto Conelli che, coadiuvati da Mariella Parachini, nel 1980 iniziarono a pubblicare un giornalino cartaceo nel momento in cui il boom dello snipe in Italia, dopo anni di depressione, era alle porte.

Di lì a poco, nel 1982, il campionato italiano registrò un incredibile picco di iscritti, dai 40 in media ai 60 di Belgirate e da allora, con alti e bassi, i numeri dello snipe italiano sono stati sempre molto alti, tanto che ora, dopo Stati Uniti, Giappone e Spagna, siamo la nazione che vanta più iscritti alla classe.

Snipe News ha accompagnato da allora la storia della nostra barca in Italia. Con alterne vicende, con momenti di sospensione delle pubblicazioni, con vigorose riprese, il notiziario della classe è stato lo specchio fedele della vita dello snipe.

Passato dalle mani di Huber a quelle di Ciccarone, e dalle sue alle mie, negli anni 90 Snipe News usciva con regolarità 4 volte all'anno ed era veramente l'unico collegamento che permetteva di tenere in contatto le flotte disseminate nel centro-nord d'Italia. Tantissimi sono stati gli snipisti che hanno collaborato nel rendere le pagine ricche di resoconti, informazioni, note tecniche, approfondimenti, così tanti che non riuscirei a citarli tutti in questi poco spazio che mi sono ritagliato in questo numero.

All'inizio del '95 c'è stata una svolta, ed è stata la costruzione del primo sito internet della classe. Con i mondiali assegnati all'Italia e grazie alle capacità tecniche di Gianmaria Bertanzon, mio prodiere all'epoca, pensammo che sarebbe stata una bella vetrina per lo snipe italiano essere in rete. Al tempo la mailing list contava una decina di iscritti, ora sono oltre 150, le pagine erano poche e scritte rigorosamente in codice, ma il sito era completo e durante il mondiale fummo in grado di mettere in linea resoconti giornalieri e foto delle regate.

Il sito era però solo un complemento e l'edizione cartacea di Snipe News, regolare nella pubblicazione quadrimestrale, aveva ancora un senso, soprattutto quando le capaci mani di Rita Quattri lo trasformarono anche graficamente in qualcosa di veramente bello e contemporaneamente facile da stampare.

Lentamente però la tecnologia ha fatto progressi e, anche dopo l'abbandono di Gianmaria, il sito è stato seguito con molta cura, grazie anche all'avvento di software che permettevano il suo costante aggiornamento anche a chi fosse completamente digiuno di nozioni di gestione di siti web, diventando, sotto la regia di Pietro Fantoni, il gioiello attuale che posso tranquillamente definire il migliore e più aggiornato sito web del mondo snipistico mondiale.

Tanto aggiornato che le notizie si succedono quotidianamente, e non sono solo resoconti o classifiche, ma sono anche note tecniche, aggiornamenti, interviste, link ad articoli pubblicati sulle maggiori riviste del settore a livello mondiale, che denotano una enorme massa di lavoro e una attenzione certosina a tutto ciò che gira intorno allo snipe.

Con un "rivale" di questa portata, Snipe News avrebbe dovuto continuare ad uscire, per avere senso, con costanza ed ad intervalli regolari, differenziandosi dal sito web con il quale non poteva rivale per tempestività o ricchezza, ma solo per capacità di approfondimento e "memoria fisica" degli avvenimenti.



Proprietario editore:
S.C.I.R.A. Italia
via Panzacchi, 20 - Ozzano nell'Emilia (BO)
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, Gardolo (TN)

Anno XXIX - n° 2/2008

Il commento...

Si è appena conclusa una stagione ricca di avvenimenti.

Il più importante è il rientro a pieno titolo di Solerio-Simonetti, neo campioni italiani, che hanno dimostrato di essere un gradino sopra tutti vincendo quasi tutte le regate a cui hanno partecipato e rischiando di arrivare quinti al campionato europeo di Las Palmas appena concluso. Picevole conferma il duo Lambertenghi - Bari che hanno confermato gli alti livelli dello scorso anno. Purtroppo Poggi, Michel, Tomic, Marchetilli ed altri hanno disertato alcune regate nazionali arretrando nella ranking list. L'attuale sistema di selezione è davvero pesante e premia chi partecipa a tutte le regate. A mio avviso questo è negativo per la classe, ma almeno per l'anno prossimo, sarà ancora in vigore.

La maggioranza degli snipisti veleggia e ragata per divertimento. Pochi, forse 10 equipaggi, sono realmente interessati alla ranking list. Purtroppo però l'elevato numero delle regate di ranking riduce la possibilità ai migliori di primeggiare se non partecipano praticamente a tutte le regate. Forse bisognerebbe ridurre le nazionali o aumentare sensibilmente il numero degli scarti.

Nel panorama delle regate meritano evidenza il Piada Trophy, Vacanze Romane ed il German Open, manifestazioni non di ranking che hanno però un elevato numero di partecipanti.

I campionati zionali, almeno quello della zona laghi nordest, similmente al circuito di ranking, evidenzia scarsa partecipazione. Chi partecipa a tutte le regate di ranking difficilmente può anche fare le regate zionali. Forse si potrebbe dare più peso ai campionati zionali per favorire la partecipazione dei "forti" anche a livello locale. Le nostre flotte, come evidenziato da Perdisa nella sua relazione all'assemblea, si comportano in modo antitetico: alcune puntano molto sull'attività nazionale, altre si dedicano esclusivamente alle regate nel circolo o, al massimo, in zona. In questo senso il record spetta ai fanciuzzi che in un banale mercoledì estivo sono riusciti a regatare in 18, mentre, tra tutti, ottengono solo 300 punti nelle regate di ranking,



Piazza-Bellotti (foto Michele Postinghel)

Purtroppo, per offrire un prodotto simile, ci vuole tempo e dedizione. La seconda, probabilmente, ce l'ho ancora, ma il primo purtroppo manca e se finora sono riuscito a tamponare in qualche modo offrendo due numeri a fine anno, tanto per onorare la registrazione e l'abbonamento postale, dall'anno prossimo non riuscirò più a fare neanche questo.

Per questo, in assemblea, ho posto la questione ai Capitani di flotta. Dato che nessuno si è offerto per proseguire il lavoro, questo è l'ultimo numero di Snipe News come lo avete conosciuto finora. Dall'anno prossimo la rivista sarà un annuario, come peraltro succede già in molte altre classi, ed uscirà, appunto, una volta all'anno, con i tipici contenuti dei numeri unici. Che spero saranno ricchi di contributi da parte del maggior numero possibile di snipisti.

Antonio Bari

circa come il solo Zuanelli che si è classificato 25°!

Qualcosa sta cambiando ma è ancora poco. Quelli che tengono il timone della classe sembrano non volersi accorgere che ormai esistono due circuiti di regate che solo occasionalmente si incrociano. Fortunatamente l'anno prossimo il campionato italiano sarà una piacevole occasione d'incontro perché si terrà ad agosto ed in un bel posto di mare con possibilità di campeggiare in pineta e ciò sarà per molti un'attrazione maggiore che l'ora del Garda in giugno (Antonio non me ne volere).

Ultima nota riguarda la data dell'assemblea nazionale che deve essere anticipata. Le regate nazionali ed il campionato italiano vanno decisi prima dei calendari zionali per evitare spiacevoli sovrapposizioni.

In soldoni l'anno prossimo si dovrà dialogare molto per cambiare il sistema ranking se vogliamo mandare gli equipaggi più forti alle manifestazioni internazionali. Ipotesi ce ne sono tante (trials, riduzione nazionali etc.) ma forse basterebbe raddoppiare il numero degli scarti e triplicare il peso dello zonale.

Andrea Piazza

...e la replica

Le numerose riflessioni dell'amico Andrea Piazza richiederebbero una lunghissima replica che non può trovare in questo nostro Snipe News gli adeguati spazi. Vedrò allora di essere breve, in vista del prossimo comitato per le regole della Ranking List che intendo convocare nei primi mesi del prossimo anno, non prima di avere raccolto ulteriori pareri da parte dei Capitani di flotta e dei Soci.

L'opinione di Andrea e i problemi sollevati non riguardano solo la Ranking list ma la filosofia stessa della classe Snipe in Italia.

Fino ad oggi il nostro Beccaccino ha seguito, con successo, una strada tutta sua che ha visto premiata la partecipazione e l'affezione alla Classe unita ai risultati in regata. Questo ha permesso alle varie zone in cui sono attive numerose flotte di avere, di volta in volta, la propria regata nazionale come momento di accoglimento e di confronto con i migliori equipaggi e di stimolo sia a migliorare il proprio livello tecnico sia a continuare l'attività agonistica. Il nostro sistema ha anche permesso, oltre al consolidamento della base, di premiare sempre il migliore, vedi i vari Poggi, Michel, Solerio, ecc. Ricordo che Enrico ha vinto la Ranking 2008 pur senza aver partecipato ad una regata nazionale, quella di Bolsena. L'attuale sistema ha anche consentito ad equipaggi di medio livello ma con un'assidua partecipazione alle regate, di disputare campionati internazionali come gli Europei; esempio lampante di ciò, tra gli altri, è proprio l'equipaggio composto da Piazza e Bellotti, quest'anno alle Canarie. L'opinione di Andrea è di premiare esclusivamente l'eccellenza dei migliori anche quando questi disertano la maggioranza delle regate, o anche la bravura di campioni, provenienti da altre classi che "random" si calassero nella classe disputando solo qualche regata esclusivamente per partecipare al Mondiale di turno. Il tutto partendo dal presupposto che la Ranking interessa ai pochi equipaggi interessati alle selezioni.

Come Segretario nazionale ho raccolto opinioni durante tutto l'anno e ho presieduto l'Assemblea di novembre mentre, come semplice socio, ho vissuto le nostre vicende dal 1999 a oggi e devo dire che non mi sembra che l'opinione della stragrande maggioranza degli Snipisti sia quella di creare una classe iper-tecnica con lo scopo di primeggiare a livello internazionale. Quello che è vero e che spesso è emerso, trovando risposte non del tutto sufficienti, è la necessità di coniugare al meglio le due anime della nostra Classe. Ciò comporta e ha comportato inevitabili compromessi e sicuramente qualche isolata lamentela. Sono allo studio alcune piccole ma significative modifiche che dovrebbero dare una risposta ai quesiti posti da Andrea.

Mi fermo qui e, in attesa di ulteriori contributi, saluto Andrea, Antonio e tutti i lettori di Snipe News.

Alberto Perdisa

Calendario 2009

10 - 12 aprile	Sanremo YCS	Criterium di Primavera
1 - 2 maggio	Bracciano Planet Sail	Nazionale
1 - 3 maggio	Valencia (Spagna)	Gran Trofeo Valencia
30 - 31 maggio	Rimini CNR	Nazionale - Coppa Tamburini
29 - 31 maggio	Espergaerde (Dan.)	Wiibroe Cup
5 - 7 giugno	Caldonazzo AVT	German Open - Campionato Sud Europeo
13 - 14 giugno	Brenzone CNB	Nazionale
3 - 5 luglio	Cervia CNC	Piada Trophy
8 - 12 luglio	Trieste STV	World Master Championship
25 - 26 luglio	Ledro AVL	Campionato Italiano Femminile, Master, Beccaccini d'Epoca
22 - 28 agosto	San Diego (USA)	Junior World Championship
24 - 29 agosto	Vada	Campionato Italiano
4 - 12 settembre	San Diego (USA)	World Championship
26 - 27 settembre	Scarlino CNS	Nazionale

Le date delle regate italiane sono quelle proposte in sede di Assemblea e sono indicative e non definitive. Alcune zone non hanno ancora stilato il calendario per cui non siamo in grado di pubblicarlo integralmente.

Campionato Europeo 2008

Dicembre alle Canarie sa tanto di vacanza, e credo che per tutti i partecipanti all'Europeo 2008 sia stato un po' così. Non solo per i nordici, che erano immersi nell'inverno più buio con poche ore di sole al giorno, e che si sono visti catapultare in una stagione che per loro è più simile all'estate che alla primavera, non solo per noi che provenivamo da un inverno precoce (ho dovuto spalare neve sia alla partenza per liberare la macchina che all'arrivo per trovare un posticino in cui parcheggiare), ma anche per gli spagnoli del continente, certamente non abituati ad avere 20-21° tutti i giorni in pieno dicembre.

Che non fosse propriamente una vacanza ce ne siamo accorti fin dal secondo giorno. Una volta tolte le barche dal container dove erano rinchiusi da circa un mese e trovato un gommone per Martin Flores che ci ha seguiti come tecnico, abbiamo provato le prime uscite in mare. Anzi, in oceano. La differenza sembra un po' leziosa, ma vi assicuro che c'è, eccome. E la si vede dall'altezza dell'onda. I 10-15 nodi che ci hanno accompagnati durante la prima uscita alzavano un'onda di oltre due metri, lunga fin che si vuole, ma che noi incontriamo con intensità di vento ben superiori!

Il primo problema è stato quindi quello di abituarsi a navigare con l'onda, sia nella conduzione della barca che nella centratura. Dopo alcune prove abbiamo infatti capito che il limite oltre cui tirare le sartie per compensare l'aumentare del vento in questa situazione è decisamente più alto, e basta mezzo buco di troppo per togliere alla barca la potenza necessaria per passare l'onda e trasformarla in un sordo attrezzo che fatica ad avanzare.

Tre giorni di allenamento intenso, non per tutti ma per molti, che sono serviti soprattutto per imparare a portare la barca in condizioni non dico difficili, ma certamente inusuali, non solo di bolina ma anche in poppa. Per dei laghisti come noi ha significato imparare ad essere molto più morbidi e progressivi sull'onda, con movimenti del timone molto più lenti ed accentuati.

Il giorno delle stazze è passato in un baleno. Pepe Perez ha organizzato le operazioni in modo egregio e, devo ammettere, senza gli eccessi che lo contraddistinguono. Ha controllato praticamente tutto senza insistere troppo sui suoi cavalli di battaglia (come la cima di ritenuta della deriva) che hanno fatto perdere notti in altre edizioni dei campionati internazionali. Sarà stato per la mia presenza (sono pur sempre lo stazzatore capo), sarà stato perché doveva affrontare il serio problema dei timoni (di cui ho parlato nel numero scorso), ma non ci sono stati incidenti o contestazioni di sorta. 48 barche sono filate via in poco più di un giorno e mezzo. Noi italiani abbiamo stazato il primo giorno, che abbiamo poi dedicato a controllare che le barche fossero a posto nei dettagli. Martin si mangiava un po' le mani, fuori c'erano 20-22 nodi e un'onda imponente, e secondo me lì ha cominciato a capire il vero spirito della squadra italiana.

La regata di prova non è stata diversa, vento e onda, con il CDR che ha mostrato subito il suo modus operandi. Partenza fissata alle 14, alle 13,55 segnale di avviso. Poco importante il dettaglio che buona parte delle barche non fossero pronte sulla linea del via. Bene gli italiani, con Longhi e Rocchelli davanti per tutta la regata. Lambertenghi così così, Solerio partito molto in ritardo.

Si sa però che le regate di prova non sono mai veritiere, ed infatti il giorno dopo di vento neppure l'ombra. Una leggera brezza (sempre da nord, nord est come nei giorni precedenti) ha permesso la partenza di una prova, sospesa però poco dopo il giro di boa della prima poppa. Il vento era veramente poco, ma perché non aspettare lo scadere del tempo limite? Risposta del CDR: il vento saltava troppo e non era possibile piazzare la nuova boa dopo il salto di vento. Plausibile, anche se un po' tirata come scusa, soprattutto perché in testa c'era uno spagnolo.

Il secondo giorno le cose non promettevano nulla di meglio, ma il vento è entrato, sempre da nord est, e il CDR ci ha mandato in acqua. Purtroppo, vento sempre poco, ma onda decisamente alta. Difficile portare la barca, difficilissimo il campo di regata.

Corrente quasi inesistente, ma Martin ci ha avvisato prima della partenza: il vento tende a ruotare a sinistra, ma per via dell'onda, che sposta di lato le barche su un bordo, è meglio tenere il centro-destra. Si stenta a credere ad

una cosa del genere, da nessuna parte del mondo con il campo che ruota a sinistra si guadagna a destra, ma alla fine è proprio così, chi va a destra comunque non perde, chi va a sinistra rischia cantonate storiche, chi è bravo e tiene il centro destra virando per restare nei punti di pressione guadagna chilometri. Solerio e Simonetti dimostrano ancora una volta di essere un gradino sopra tutti gli altri italiani e si battono alla pari con i migliori, muovendosi con bravura su un campo di regata che assomiglia più ad un campo minato che ad uno specchio d'acqua. Gli altri italiani alterni, all'inizio nelle retrovie, poi con il passare delle ore (e le bastonate nei bordi rischiati) le cose sono migliorate. La terza prova ci vede addirittura in tre nei primi 10, con il vento che finisce del tutto pochi minuti dopo l'arrivo.

La lezione del giorno sono state tante lezioni. Primo, sartie lasche. Con onda così alta tutte le centrature che utilizziamo normalmente (almeno noi, che siamo piuttosto tesi) vanno riviste, dando meno compressione all'albero e maggior catenaria al fiocco, per aver la potenza sufficiente per scavalcare il muro. La prima prova, con l'assetto assolutamente normale dalle nostre parti per poco vento, andavamo indietro. Mollate le sartie tra le prove, la barca ha cominciato a schizzare, e così i nostri risultati: 42-19-10, con il 19° ottenuto da una sciagurata ultima parte di regata in cui abbiamo perso qualcosa come 8 posti.

Secondo, occhi aperti e mente sveglia. In un campo così difficile si dovevano tenere sempre sotto controllo, in ordine di priorità, pressione del vento, angolo della barca con l'onda, rotazione del vento, valutazione di guadagni/perdite agli incroci (un bordo era molto più veloce dell'altro, i riferimenti lontani erano inaffidabili), approccio all'onda, regolazione costante delle vele. Normale, si dirà. Facile a dirsi, difficile a farsi, vi rispondo.

Dopo giorni di nuvole-sole-pioggerellina-sole-nuvole-pioggerellina (sempre però a 20°), il terzo giorno di regate ha visto il sole baciare in fronte gli equipaggi mollemente distesi a bordo piscina. E qui abbiamo capito che, per fortuna, questo CDR non era neppure lontanamente paragonabile ai quattro beceri che hanno condotto il mondiale dello scorso anno. Il vento soffiava (puro eufemismo, naturalmente) da sud, loro alle 9 sono usciti in mare e la bandiera D non è stata issata. Tutti a terra ad aspettare, con la certezza di non regatare che trapelava dalle parole dei locali. Ed infatti alle 15 puntuale l'annullamento delle prove del giorno. Per fortuna che non ci hanno fatto attendere in acqua, come avrebbero certamente fatto i summenzionati beceri portoghesi.

Tre giorni di regate, tre prove portate a termine non è certamente un programma esaltante, e in molti hanno cominciato a chiedersi, il quarto giorno e con il mare praticamente liscio come l'olio, perché i canarini abbiano deciso di scegliere un programma così corto, il più corto permesso dal deed of gift del trofeo.

Come al solito, il CDR alle 8 (per poter avere più tempo a disposizione le regate erano state anticipate di un'ora) è uscito e la bandiera D è rimasta in segreteria. Corpi nuvolosi si affrontavano a nord e ad ovest senza prevalere uno sull'altro, facendo sì che le risposte dei locali alla domanda "che succede?" fosse "speriamo che le nuvole a nord vincano, così arriva il vento".

La pazienza è la virtù dei forti, si dice, e i forti sono stati premiati. Dopo ore di attesa, l'acqua ha iniziato ad incresparsi ed il CDR è riuscito a fare due prove, l'ultima delle quali partita 3 minuti prima dello scadere del tempo limite, con la bandiera Z e molte barche penalizzate od OCS. Ne hanno fatto la spesa soprattutto Manu Hens (che si è giocato il quarto posto) e i nostri Migliori, che si sono bevuti un quinto strameritato. Per non sbagliarsi, altre due prove con il campo di regata che, pur ruotando a sinistra di 30°, ha quasi sempre favorito sia i bravi che sono rimasti in centro sfruttando la pressione e le oscillazioni, che i meno bravi, che si sono tenuti sulla destra per non rischiare troppo, ed ha penalizzato gli avventurieri, che si sono buttati sulla sinistra in cerca dell'angolo favorevole.

Il bilancio finale del campionato non è stato esaltante per i nostri colori. Rispetto alle ultime edizioni, non siamo riusciti a piazzare nessuno tra i primi dieci, e questo è stato un vero passo indietro. Ognuno di noi può accampare delle scuse e delle giustificazioni, ma il risultato è lì e parla chiaro. Forse il livello della squadra italiana non era eccelso, sicuramente alcuni equipaggi di spicco sono rimasti a casa e probabilmente un po' è anche colpa delle estenuanti selezioni che ci impegnano per tempi biblici e penalizzano chi non può dedicarsi con continuità alle regate. Una nazione è, oltre al numero di barche iscritte, anche quello che mostra di saper fare nelle regate e noi, purtroppo, abbiamo mostrato poco.

Per fortuna, a rallegrare l'ultimo giorno, dedicato al carico del container, la biancheria stesa al circolo dagli scoiattolini Piazza-Bellotti (ve li immaginate 190kg senza vento e con molta onda che piacere deve essere stato per loro?), un bel sole e uno spettacolare vento da nord che soffiava sull'oceano.

Antonio Bari



Lambertenghi-Bari (foto Michele Postinghel)



Giro di boa al Piada Trophy (foto Michele Postinghel)