

1/2008




Rossi-Filippini (foto Michele Postinghel)

Bilancio di fine anno

Cari soci,
eccomi qui a commentare il mio primo anno di segreteria.

Sono molto contento di avere finalmente la possibilità di parlare a tutti gli associati, anche a quelli che non conosco, che non ho visto in regata o con i quali non ho avuto occasione di fare due chiacchiere. Voglio ringraziarvi per aver contribuito, tutti, alla crescita dello Snipe italiano.

Devo dire che l'impegno che comporta la segreteria di una classe in piena attività e con tanti associati come la nostra è stato più oneroso di quello che immaginassi e giusta si è rivelata la scelta di istituire la figura del vice segretario, nella persona di Alessandro Rodati, a cui delegare alcune importanti incombenze tra cui i rapporti con la Fiv, così come ugualmente fondamentale è stato l'apporto di Pietro Fantoni che ha garantito un'ottima comunicazione nei confronti dei media, un sito internet sempre aggiornato e un contatto costante con alcuni campioni stranieri che ci hanno onorato poi con la loro presenza ai nostri eventi internazionali. Altri amici che hanno dato notevoli contributi sono stati Antonio Bari, cui si deve anche la redazione di questo "Snipe News", Andrea e Beppe Zaoli anche loro molto attivi nei contatti con i campioni stranieri e tutti i delegati zonali che voglio citare uno per uno: Giorgio Brezich, Luigi Ciccarone, Claudio Ciuffo, Guido Ciuffo, Roger Olivieri, Andrea Pesci, Enrico Solerio. Grazie anche a Stefano Longhi, grande segretario europeo, a Alessandro Bellotti, Roberto Calliari, Daniela Rochelli, Enrico Michel, Giovanni Stella, a tutti i Capitani di flotta e a tutti quei soci e amici che mi hanno trasmesso la loro esperienza e i loro consigli e non sono pochi.

Un compito gravoso e un grande impegno quindi, non sono per l'attività principale ma anche per la gestione di tutta la parte meno visibile della segreteria, come i rinnovi e la riscossione delle quote sociali e la corrispondenza. Tutto ciò è stato compensato da tante soddisfazioni e dagli

attestati di stima che ho ricevuto ma soprattutto dal buon andamento di questa stagione 2008.

Una stagione che ha visto un unico momento triste con la scomparsa di Sergio Michel, un campione e una persona di straordinarie doti umane che non sarà possibile dimenticare o sostituire nei nostri cuori.

La prima cosa di cui ci si rende conto, quando si assume una qualsiasi responsabilità che comporti decisioni che riguardano molte persone che hanno le più svariate opinioni e diversi obiettivi, è quella che non è facile trovare il giusto equilibrio. In tutti i casi, anche agendo al meglio, il rischio di scontentare qualcuno è concreto perché ogni decisione deve rappresentare un buon compromesso per tutti, ma non è mai la soluzione migliore per alcuni. Occorre ascoltare e dibattere sulle varie opinioni, spesso contrarianti se non opposte, e tenere conto delle istanze dei soci e dei Capitani di flotta ma occorre anche cautela e attenzione per scongiurare decisioni affrettate e negative per la Classe.

La forza dello Snipe, il suo successo che ogni anno si rinnova, è dovuto in primis alle straordinarie qualità della nostra barchetta ma anche alla saggezza di chi mi ha preceduto in oltre 73 anni di attività in Italia e alla stabilità delle regole che ci siamo dati.

Questo non deve mai significare immobilismo ma responsabilità sulle decisioni da prendere e sui cambiamenti da porre al voto dei Capitani. Detto questo pas-



Proprietario editore:
S.C.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 Zopello

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

Anno XXIX - n° 1/2008

Duca di Genova 2008

SOLERIO	946	TOZZI ROBERTO	298	PAOLONE	125	FUSCO	34
LAMBERTENGI	927	BUONFIGLI	290	MOTTA	125	FRUSONE	33
LONGHI S.	910	COSTANTINI R.	282	CANGIANO	125	MORANI A.	32
FANTONI	903	BALLARIN	247	PATERNO' CAST	124	FALDELLA	32
ROCHELLI	903	STHAL TOM	247	ARPINI	116	SIGNORINI	31
BRUNI D.	898	LEONARDI	245	FIORINI	114	COSTANTINI M	31
BARBAROSSA S.	864	ZAOLI GIUSEPPE	244	BOGLIOLI	113	PONTECORVO	31
PIAZZA A.	841	BERTI	241	RINAUDO G.	106	DE SIMONE	30
RODATI	829	PERINI C.	239	D'ORAZIO	102	PIGNOTTI	30
MICHEL	807	BONZIO	238	WETZL	94	TOSCANI	29
PERDISA Alb.	776	ORLANDO	235	PISELLI	86	GHIONE	28
PRATI	699	FUZZI	225	VALENTINI	81	HAUTMANN	28
PENZO	694	MAURIZI	216	PALLAORO S.	77	SANTORI	27
ROSSI	676	STEFANI	215	AQUILA	62	PICECH	27
PESCI	657	CASSINARI	213	UBER	60	EMER R.	26
SCHIAFFINO A.	637	IRREDENTO S.	212	TISELLI	52	CAVALLARI S.	25
MARANGON	631	PROSPERI G	210	D'AMBROSIO	50	HOERTERICH	24
CECCARELLI	602	CIUFFO	208	TOZZI C.	50	SAMBO	23
OLIVIERI	596	STILLI U.	208	MONTANARI	45	RIAVEZ	22
BREZICH	494	BALDI	207	DI PILLA	44	PERI	22
CIUFO	479	MAGLIOCCHETTI	203	DEMATTE'	42	MORO	21
STELLA	472	COSTANTINI G.	200	PROSPERI M.	41	CAVAZZA	20
PAPETTI	411	DE ROSA	193	TARTAGLIA	40	ZAMBONIN	19
MARCHETILLI	408	DE PAOLI C.	192	PLAZZI	40	GNUFFI	19
TOMSIC	407	PENSO M.	190	TOCCIO	39	SPAGNOLI	18
POGGI	403	GUADAGNI	178	VENDITTI	38	TREVISAN	17
APOSTOLI	370	RINAUDO L.	166	MACCARONE	37	CATTONI	17
BRUNI R.	358	CASARINI	152	BARBARINI	37	REICH	16
STEFFE'	356	CIGALOTTI	143	DEMARCH	36	BORTOLOTTI	15
PANTANO	347	GATTULLI	134	BIGHIN	36	DE BERNARDIS	14
DE TORO	321	MORONATO	132	VIVIAN	36		
CATTANEO	311	NICCOLI	130	RADICCHI	35		
ZUANELLI	309	TEDESCHI	126	CAVALLARI SA.	35		

siamo al commento della stagione agonistica appena conclusa che ha visto un generale apprezzamento delle località scelte per le nostre regate nazionali, Monfalcone, Pescara, Bolsena ed Arco, distribuite geograficamente in modo corretto e che hanno garantito un'ampia gamma di condizioni meteo-marine e regate quasi sempre regolari e tecniche.

Splendido il campionato italiano, organizzato con la consueta bravura dallo Yacht club Sanremo e dal presidente Beppe Zaoli. Peccato che la data scelta, che ha dovuto tenere conto di un evento internazionale, il Mondiale Master poi annullato, abbia influito sul numero di partecipanti che comunque è stato buono e di qualità.

Il campionato juniores, che ha preceduto l'assoluto, è stato un successo con dodici equipaggi al via ma soprattutto con un elevato livello tecnico a conferma che alcuni giovani campioni cominciano a considerare lo Snipe un'ottima barca per la propria formazione agonistica. Speriamo di ritrovarli, dopo le esperienze che avranno sulle classi olimpiche, tra noi in futuro.

I numeri di partecipazione alle Nazionali e al campionato italiano vedono 36 barche in media, in aumento rispetto all'anno precedente (34,5) e in linea con gli ultimi dieci anni.

L'attività zonale ha avuto un ottimo andamento con la regolare disputa dei vari campionati in quasi tutte le zone dove ci sono le nostre flotte. Regate locali e sociali, tra tutte spicca la mitica Fancazzisti Cup, ad incarnare perfettamente una delle anime che caratterizza la nostra classe, hanno avuto buoni riscontri. L'attività internazionale con il Criterium di Sanremo, il German Open di Caldonazzo e il Piada Trophy di Cervia, valevole per il campionato sud europeo, ha portato a regatare in Italia grandi campioni da tutta Europa e anche da tutto il mondo e questo è molto importante per tutta la Classe italiana.

Per finire i numeri che riguardano gli associati vedono superata la soglia

delle 180 barche iscritte con un totale di 350 soci. Si tratta di ottimi risultati che potranno avere, se confermati il prossimo anno, positivi risvolti anche sulla nostra attività internazionale.

Il 2009 si annuncia come un anno importante per la classe Snipe in Italia che dovrà confermare la crescita di quest'anno con un'intensa attività zonale e nazionale e che vedrà la disputa nelle nostre acque di alcuni importantissimi eventi internazionali tra cui il campionato europeo master che si svolgerà probabilmente a Sanremo a Pasqua, il campionato sud europeo di Caldonazzo, il Piada Trophy di Cervia e il campionato mondiale master di Trieste.

Buon vento a tutti e grazie.

Alberto Perdisa



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

www.snipe.it

Dieci regole d'oro

Enrico Solerio e Sergio Simonetti sono in questo momento l'equipaggio di punta dello snipe italiano. Abbiamo chiesto ad Enrico di spiegarci alcuni dei suoi "trucchi" ed ecco il suo decalogo (in ordine sparso):

- 1- Non concentrarmi troppo sulla velocità della barca. Spesso noto che navigando senza pensare troppo alla velocità, la barca risulta più rapida. Forse è una sorta di concentrazione "distratta", qualcosa di simile al taoista che si concentra sempre di più su un pensiero fino a perderne la cognizione e a entrare in uno stato percettivo molto più ampio. Ricordo Augie Diaz che in un'intervista considerava la pratica yoga come una delle sue armi segrete. Purtroppo per me è molto difficile entrare in uno stato di "grazia" tale, ma credo sia utile comunque provarci perché aiuta a gestire meglio la regata a 360 gradi.
- 2- Fidarmi ciecamente del mio prodiero. Ricordo un allenatore dei tempi in cui col 420 frequentavo il Centro Preparazione Olimpica di Livorno, lui mi diceva sempre: "Se la tua barca va a fondo, ci vai con il tuo prodiero!". Cercava di insegnarmi a non passare il tempo a osservare ciò che di sbagliato faceva il mio prodiero, ma a concentrarmi invece a fare bene ciò che era di mia competenza. In effetti funziona, e migliora anche molto l'armonia in barca. Per avere questa confidenza è chiaro che serve molto allenamento, oppure trovare un prodiero già "rodato".
- 3- Navigare rilassato. Spesso, osservandomi in regata, mi accorgo di mantenere delle posture "vizzate" contraendo alcuni gruppi muscolari inutili allo scopo. Sia con poco vento, quando si è costretti dentro la barca, sia con vento forte, alle cinghie, è utile fare un respiro lungo e controllare tutto il proprio corpo alla ricerca di muscoli inutilmente contratti. Spesso i muscoli del volto sono i primi che "subiscono" questo stress e sono la spia di questo fenomeno.
- 4- Non cazzare mai troppo le vele. Il primo insegnamento dei vecchi sni- pisti era: "...quando lo snipe si ferma, lasca le vele!" e in particolare il fiocco. Questo suggerimento, che può sembrare un po' a livello di scuola vela, è in realtà utilissimo anche per i più esperti, soprattutto in quelle situazioni critiche in cui si cerca di "esagerare".
- 5- Attenzione all'assetto prua-poppa della barca. Lo snipe, come la maggior parte delle derive, risente moltissimo degli spostamenti del peso in senso longitudinale, ai quali spesso tendiamo a non pensare. Di bolina, ma ancora più di lasco e poppa, spostare il peso avanti o indietro semplifica molto le cose.
- 6- Attenzione allo sbandamento della barca. Lo snipe, con i suoi spigoli, predilige, in particolari condizioni, un'andatura sbandato, a volte sopravento, a volte sottovento. Per questo è necessario sperimentare nelle diverse andature e nelle varie condizioni di vento e onda l'assetto più veloce, cercando di non "adagiarsi" sull'assetto più comodo. A volte la differenza è davvero sostanziale in termini di velocità.
- 7- Mantenere sempre la barca "viva". Se cambiano le condizioni, una raffica, un'onda, bisogna regolare immediatamente le vele e l'assetto, possibilmente facendolo in anticipo sulla nuova condizione. Questo è difficile da fare, soprattutto nel doppio dove è fondamentale l'affiatamento, ma è necessario sforzarsi di regolare continuamente al variare della condizione per non "fermare" la barca.
- 8- Cercare sempre la planata. Anche se in alcune condizioni questo non paga, perché si possono perdere metri al vento nelle andature portanti, penso che sia l'unico modo per conoscere il limite della barca e cercare continuamente di migliorare.
- 9- Non esagerare. Spesso in regata si è portati ad orzare troppo ("sticcare" in gergo velico), per difendersi da un avversario o semplicemente perché si ha l'impressione ingannevole di guadagnare, oppure a poggiare troppo di poppa perdendo velocità. Navigare più "conservativi" porta ad un immediato miglioramento della velocità della barca e ad una conduzione molto più rilassata (vedi sopra).
- 10- Cercare di navigare "a testa alta": la migliore velocità non sempre porta a vincere la regata!



Solerio-Simonetti (foto Michele Postinghel)

Timoni nell'occhio del ciclone

Non era ancora stato completamente assorbito il colpo delle barche trovate fuori stazza lo scorso anno (soprattutto negli Stati Uniti ci sono state polemiche che si sono trascinate a lungo), che una nuova bufera si è abbattuta sulla classe. Nel corso dell'ultimo Campionato di Spagna, a La Coruña, durante i controlli di stazza, la stragrande maggioranza dei timoni è stata trovata non conforme alle regole. La notizia ha destato un po' di stupore e perplessità, soprattutto nei quartieri alti del Comitato per le Regole, in quanto mai, durante i controlli ai Campionati del Mondo precedenti si era riscontrato un problema di così vaste proporzioni. Non che i timoni fossero stati sempre trovati tutti regolari, ma le discrepanze erano circoscritte a pochi esemplari; cose fisiologiche, insomma.

Sinceramente, al mio ultimo mese come Stazzatore Capo della SCIRA, avrei fatto volentieri a meno di trovarmi di fronte ad un problema di questo genere, ma i controlli severi ed a tappeto durante il Campionato dell'Emisfero, corso in Uruguay, non avevano fatto altro che confermare il problema: l'80% dei timoni controllati non era in regola, e il problema riguardava sia costruttori professionisti che timoni artigianali. Il report dell'ottimo stazzatore uruguiano non lasciava dubbi, e così sono andato a Las Palmas per il Campionato Europeo con l'impegno di scoprire perché, improvvisamente, i timoni di snipe fossero diventati tutti illegali.

Anche a Las Palmas le stazze sono state condotte in modo egregio dalla commissione spagnola guidata da Pepe Perez, 4 gruppi ognuno dei quali si occupava di una serie di misure, ed anche lì il riscontro è stato inappellabile: su 48 barche partecipanti solo 4 timoni sono stati trovati in regola; per la cronaca (e questo va detto per orgoglio nazionale) i nuovi timoni della DBMarine, il timone di Stefano Longhi (autocostruito), un Persson e un timone di provenienza argentina.

Un rapido controllo della dima usata per le misure ha sciolto ogni dubbio: perfetta nella forma, rispetto a quella usata nelle ultime edizioni dei mondiali aveva il vantaggio di poter alloggiare meglio il timone, qualunque fosse

il tipo di agugliotti montati, e presentava, oltre al solito riscontro sull'angolo della linea d'acqua, anche un fermo su cui poggiare il timone in alto, per cui la misurazione era perfetta.

Assistendo ai controlli (come concorrente mi sono astenuto dal prendere parte personalmente alle operazioni di stazza) ho notato che quasi tutte le deviazioni si riscontravano nella parte bassa della pala, dove inizia e dove finisce il semicerchio, e si ripetevano in egual misura sia davanti che dietro. Ho allora provato a ruotare le pale e mi sono accorto che, bene o male, tutte erano in regola. Il problema, quindi, non era nelle pale, ma nella parte alta del timone. Dopo alcune altre prove (misurando i timoni allineando gli agugliotti con la linea di base, la linea cioè da cui si prendono tutte le misure per disegnarne il profilo, oppure mettendo "in regola" la pala all'interno del disegno di stazza) mi sono accorto che il vero problema è in come sono costruiti i timoni. I produttori infatti, dopo aver disegnato il profilo e costruito il maschio, nel momento di fare lo stampo, ricavando l'incavo per alloggiare gli agugliotti, non sempre lasciano intatta la linea di base, che deve essere parallela allo specchio di poppa, ma la "avviano" in alto con la testa del timone e nel fare ciò limano di alcuni millimetri la larghezza del timone. Al momento della stazza, quando i timoni sono appoggiati sulla dima, non risultano in regola, ma montati sulla barca (e in questo ho avuto conferma controllando le forme allineando la ferramenta e non la faccia anteriore del timone) sono quasi tutti regolari.

Sarà compito ora del Comitato per le Regole di suggerire al Board of Governors entro fine anno un criterio più preciso da adottare per la costruzione e la stazza dei timoni, per costringere i cantieri a seguire alla lettera le prescrizioni del regolamento in modo da produrre timoni non solo in regola, ma anche più facilmente controllabili.

Antonio Bari
Scira Chief Measurer

I migliori del 2008

Campionato del Mondo Femminile - Alicante (Spagna)

ESP Gallego-Sanchez
USA Tuncliffe-Tocke
BRA Poncioni-De Oliveira
4 Barbarossa-Gorgatto

Campionato Europeo - Las Palmas (Canarie)

ESP Del Castillo-Llinares
ESP Tabarez-Morales
ESP Leon-Castillo Olivares
14 Solerio-Simonetti
18 Lambertenghi-Bari
21 Bruni-Bonomi
22 Rocchelli-Semec
24 Fantoni-Ferrari Bravo
39 Rodati-Stahl
40 Longhi-Lorefice
41 Piazza-Bellotti

Campionato Sud Europa (Piada Trophy - Cervia)

ESP Triay-Llopis
BRA Bethlehem-Paradeda
USA Diaz-Tocke
8 Michel-Turazza

Campionato Italiano (Sanremo)

Solerio-Simonetti
Lambertenghi-Bari
Zaoli-Triay

Campionato Italiano Juniores (Sanremo)

Cattaneo-Zaoli V.
Zaoli-Triay
Magliocchetti-Conti (F)

Campionato Italiano Master (Intra)

Junior Apostoli-Seculin
Master Ballarin-Moronato
Gran Master Costantini G.-Rondi

Campionato Italiano Femminile (Intra)

Bonini-Barbarossa

Campionati Zonali

IV Tozzi R.-
X D'Ambrosio-Tisselli
XI Perdisa-Joime
XII-XIII Rocchelli-Semec
XIV Dematté-Gagliardi

German Open (Caldonazzo)

BEL Janssen-Jacobs
3 Dematté-Gagliardi

Criterium di Primavera (Sanremo)

BEL Hens-Michel
3 Tomsic-Mocilnik

Vacanze Romane (Bracciano)

Poggi-Vanni