

## **Emendamenti proposti da Gaetano ALLODI e altri**

**Il primo:** abolizione della regola A.15.1 perché inutilmente vessatoria.

Motivi:

- 1) Nonostante il gioco dei numeri, tra l'altro non proprio coordinati ( se si sommano i pesi minimi previsti -110 per barca, 5 per timone, 10,5 per antenne, 14/17 per deriva, x per vele, si superano KG 140), il peso dell'imbarcazione con deriva e timone potrebbe essere ancora 115 kg e quindi non imporre la necessità di una norma transitoria.
- 2) Il raggio d'inerzia ed il baricentro dello scafo sono parametri troppo tecnici per essere gestiti dall'armatore. Il controllo va fatto all'origine in cantiere e deve essere affidato alla professionalità dello stazzatore. Certo è principio consolidato che l'armatore risponda della correttezza della sua imbarcazione, ma forse nella classe dinghy, e per questa tipologia, si può immaginare una deroga o lasciar perdere la regola.
- 3) La posizione della deriva non mi pare cambiata e quindi non vi è bisogno di una regola transitoria.
- 4) Per il peso minimo delle antenne e della deriva una volta individuati materiali e spessori il problema dovrebbe essere esaurito.
- 5) Per il timone richiamo il prossimo emendamento.

**Il secondo:** modifica della regola E.3.4.

Testo attuale: L'assieme del timone comprendente.... deve avere un peso minimo di kg 5

Testo proposto: L'assieme del timone comprendente ... deve avere un peso minimo di kg. 4 (o 4,5).

Motivi: le pale del timone in uso, in presenza di spessori controllati, sono pressoché identiche. Una parte rilevante del peso del timone è determinato dalla testa pressofusa in uso in gran parte della flotta e costruita dalla Viadana. Con un limite di kg 5 si "bocciano" tutte le teste di timone fatte in casa o si obbliga chi provvede artigianalmente a modificare la pala per appesantirla.

Inoltre partendo dal presupposto che il peso dello scafo con timone possa e debba essere, come fino ad oggi di kg 115, sicuramente una riserva di kg 5 all'appendice sottrarrà materiale allo scafo per raggiungere il peso minimo. Invece un timone più leggero, pur nei limiti della sicurezza (garantita dalle prescrizioni sui materiali e lo spessore) lascia per lo scafo una disponibilità di materiale maggiore a vantaggio della sua robustezza.

**Il terzo :** modifica della regola E.3.3 let. (d)

Testo attuale: Le guance e la testa del timone possono essere costruite ... in acciaio con spessore nominale minimo di mm3 o in alluminio con spessore con spessore nominale minimo di mm 6.

Testo proposto: Le guance e la testa del timone possono essere costruite ... in acciaio con spessore nominale minimo di mm 2 o in alluminio con spessore con spessore nominale minimo di mm 3.

Motivi: posso personalmente testimoniare per averne fatto uso da circa tre anni in ogni condizione, che una testa in alluminio di mm. 3 ed in acciaio di mm 2 è assolutamente sicura e sufficiente. Sulla inopportunità di appesantire inutilmente l'attrezzatura richiamo quanto già detto sopra.

**Il quarto:** modifica alle regole F2.2, F 3.2 b ed F 44 eliminando in tutte il limite di peso.

Motivi: Una volta rispettati gli spessori e le tipologie di materiali è inutile penalizzare tutta la flotta costringendola a cambiare antenne adoperate da anni senza problemi. Aggiungo che ho provato a pesare un albero di serie fornito dal cantiere Lillia, che non è tra i più leggeri, ed ho rilevato un peso di Kg 4,400.