



SOMMARIO

- **Dinghy Day: pronta la bozza del nuovo regolamento e ... i ritardatari si affrettino !**
- **Regate: Invernali agli sgoccioli, ma già parte a Formia la "regular season"**
- **Primi test con la "T.sail"**
- **Corso per neo-dinghisti (e per dinghisti poco "neo" ma ancor meno presuntuosi) al CVM di Torre del Lago il 28, 29 e 30 Marzo. Con Valentin Mankin faranno gli onori di casa Luca Devoti e Giorgio Poggi**
- **Qualche nota sul calendario sportivo 2008**
- **Il castello di Rapallo e il pirata Dragut**

DINGHY DAY: PRONTA LA BOZZA DEL NUOVO REGOLAMENTO E ... I RITARDATARI SI AFFRETTINO !

Pochi giorni al Dinghy Day genovese del 15 marzo, il cui programma (ivi compreso quello pomeridiano e alternativo per gli accompagnatori) può essere consultato sul sito della Classe (www.dinghy.it). Chi non si fosse ancora prenotato lo faccia contattando Carlo Pizzarello: 335 1413892 - 011 3196745 - carlo.piz@libero.it.

Nel frattempo è stata diffusa (ed è comunque consultabile sul sito della Classe) la bozza di nuovo Regolamento di Classe, che sarà al centro della discussione pomeridiana. Qui di seguito la presentazione del Segretario Giorgio Pizzarello:

"Cari Amici

ecco la "bozza" di Regolamento revisionata e, complessivamente pronta, per essere sottoposta al vostro giudizio ! Vi viene inviata con almeno una settimana di anticipo rispetto al Dinghy Day, di modo che possiate farvi un'idea prima della discussione aperta che è appunto prevista nel pomeriggio di quel giorno. Come potrete notare, per grandi linee, è stata ripresa la Struttura del regolamento attualmente in vigore. In molti punti è stato più "circostanziato".

Sono state introdotte alcune novità soprattutto riguardanti le procedure di stazza.

-Introduzione della verifica dell'omogeneità prestazionale (distribuzione dei pesi) e quindi la necessità del controllo, soprattutto delle nuove imbarcazioni, della posizione del baricentro e del raggio d'inerzia .

- Per quanto riguarda le misure dello scafo sono state riportate tutte al "piano poppiero" su cui giace la faccia esterna dello specchio di poppa. Si è così risolto il problema della misura dalla Pernaccia che poteva essere modificata !

- Ribadendo che le procedure di stazza devono essere eseguite con lo specchio di poppa esattamente verticale, è stato introdotto il criterio della "planarità" dello stesso accettando deformazioni fino a 10 mm.

- Rispetto ai pesi dello scafo è stato introdotto il peso minimo del solo scafo, con eventuali paglioli, conservando però, anche quello attuale dello scafo più timone con barra ed eventuali paglioli. Sono quindi stati introdotti anche i pesi minimi delle antenne mantenendo però uguali tutte le specifiche di forma, spessore e materiale. Infine, il peso globale in completo assetto da regata, di più facile e più " confortevole" attuazione.

- Per il timone, oltre al peso minimo, si è introdotta la "marca" corrispondente al punto di stazza. La nuova specifica fa sì che il timone sia posizionato nello stesso punto per tutte le imbarcazioni.
- Oltre al limite dei 75° di inclinazione della deriva (nel regolamento misurato come 15° dal filo a piombo), si è introdotto il limite massimo di estensione rispetto alla chiglia. Questa misura rende molto più facile il controllo e garantisce anche l'angolo di inclinazione.
- Introdotta anche la vela ridotta da vento forte, con la possibilità di regatare con vento fino a 20 nodi (c'è un progetto di Vittorio D'Albertas davvero interessante, economico ed efficace).
Tutte cose , comunque, di cui potremo dissertare insieme.
Dopo la nostra giornata al DD, l'idea è quella di lasciare a tutti un po' di tempo per metabolizzare la "bozza", acquisire gli eventuali e" benvenuti" consigli, apportare correzioni o modifiche se necessario ed eventualmente, in una Assemblea Straordinaria a Maggio, riunirci e votare l'approvazione del Documento.
Con l'occasione vi saluto tutti e a prestissimo a Genova.
Cari saluti" (Giorgio Pizzarello - Segretario AICD)

REGATE: INVERNALI AGLI SGOCCIOLI, MA GIÀ PARTE A FORMIA LA "REGULAR SEASON"

Anche durante l' ultima stagione fredda i vari campionati invernali hanno registrato l' ormai consueto successo.

Si sono conclusi – e trovate le classifiche finali sul sito internet della Classe – il Campionato dell' Adriatico, dominato da Pivanti, quello di Salò, vinto da Schiavon, e quello di Anzio, che ha visto prevalere Calzecchi. A Torre del Lago le abituali, buone, condizioni metereologiche hanno permesso sinora lo svolgimento di ben 12 delle 14 prove previste nelle sette giornate fin qui disputate e che hanno visto classificati ben 33 concorrenti.

Domenica 16 marzo si disputa l' ultima giornata, con sfida finale tra Bertacca e Puthod, che guidano la classifica separati solo da due punti.

Parte invece a Marzo il Campionato Primavera dei Siciliani, previsto su tre sabati consecutivi.

I Dinghisti del Tirreno Centro Meridionale, nel frattempo, hanno inaugurato la "Regular Season" e nel week-end dell' 8 e 9 marzo hanno corso a Formia la prima regata del loro campionato zonale.

Qui di seguito la cronaca di Carlo Cameli:

"Eravamo pochi, troppo pochi a Formia questo sabato e domenica e dispiace che la buona volontà e disponibilità messa in campo dagli amici del Comitato Velico Formia non sia premiata da una maggiore partecipazione.

La manifestazione si svolgeva in concomitanza con una regata Nazionale Finn e la Marina Militare ha creato agli organizzatori non pochi problemi, in quanto proprio alla vigilia ha improvvisamente deciso che in tutto lo specchio acqueo del Golfo di Gaeta non potevano svolgersi manifestazioni sportive a causa di manovre militari.

Solo un tempestivo intervento d qualche alta sfera faceva permettere lo svolgersi delle regate ma il campo veniva messo molto a sud, con conseguenti lunghe navigazioni per raggiungerlo e per tornare.

Quattro le prove disputate sui due giorni, caratterizzate da tempo burrascoso e vento molto ballerino il sabato e da condizioni primaverili e vento debole la domenica.

Nella prima prova il comitato posizionava la boa di bolina troppo vicina ed addirittura la cosa ha ingannato alcuni concorrenti che sono andati cercare un'altra boa prima di accorgersi dell'errore e ritornare (ma troppo tardi) sui propri passi. Vincitore Carlo Bocchino seguito da Allodi e Scanu. Tutto più regolare nella seconda prova, iniziata con raffiche sui 7 metri, condotta in testa da Carlo Cameli fino all'ultimo lato di poppa, quando, complice l'improvviso calo del vento, veniva superato da Allodi (vincitore), Sanzini e Scanu. La terza prova caratterizzata come si è detto da vento leggero sui 2 metri, vedeva Allodi perfettamente a suo agio in quelle condizioni regolare con tranquillità Scanu (molto meglio sul suo vecchio Nautica Lodi...), mentre dietro Cameli, Sanzini e Bocchino davano vita ad un incredibile arrivo a tre condizionato da una fortissima corrente che, con il vento ancor più calato, li portava ad un buffo duello di virate e toccate di boa di arrivo. Alla fine in qualche modo tagliava Cameli, seguito da Sanzini e Bocchino. L'ultima prova vedeva al via scattare in testa Bocchino che aveva giustamente deciso di partire (solitario) in boa addirittura con mure a sinistra, ma commetteva poi l'errore di non chiudere sugli avversari e di procedere in cerca di avventure sul....bordo sbagliato!

Conduceva Cameli per tutto il primo giro incalzato da Allodi che finiva per superarlo all'inizio della seconda bolina ed in quest'ordine terminavano la regata con Scanu terzo.

Appuntamento in queste stesse acque a fine mese, sperando in una

partecipazione più nutrita. (Carlo)

CLASSIFICA REGATA DEL 8-9 MARZO FORMIA Circolo VelaViva

- 1. Allodi LNI Napoli 2 ,1,1,1 ,punti 5*
- 2. Scanu CVViva 3,3, 2 ,3,punti 11*
- 3. Cameli YCItaliano 4 ,4, 3, 2 ,punti 13*
- 4. Bocchino CVCaposele 1, 5, 4 ,5 ,punti 15*
- 5. Sanzini CVTiberino OCS ,2, 5 ,4,punti 18*
- 6. Leopaldi LNI Napoli 5, DNF, DNF, DNF, punti 26*

PRIMI TEST CON "T. SAIL" (di Emanuele Tua)

"Ciao, ti posso chiedere se mi tagli una "T. sail" per la prossima regata?"

Questa domanda la rivolgo in alto, molto in alto; a circa 195 cm sopra il livello del Lago di Massacciuccoli.

"Certo, te la porto la prossima volta, poi la proviamo insieme qui!"

La risposta è arrivata in basso, ai miei 174 cm, dettati da un'ottimistica Carta d'Identità.

Così, un paio di settimane dopo, Vittorio d'Albertas mi riconsegna una mia giurassica Ullman, con nuovo taglio appositamente pensato da lui, per vento forte.

L'idea di avere in dotazione una vela da vento forte l'ha avuta la fulgida mente di Titti Carmagnani: da qui, "T. sail".

Il suo ragionamento è tanto semplice quanto geniale: "Facciamo una randa un po' più piccola, con la possibilità di poterla armare senza apportare modifiche alle antenne e manovre correnti e, quando c'è vento forte, si regata lo stesso, ma soprattutto in sicurezza".

Vittorio d'Albertas, della North Sails, si propone per lo studio e realizzazione della vela. Spiega che è sufficiente prendere una vela tradizionale, magari non più nuovissima, accorciarla di base e tagliare una fetta di balumina ed il gioco è fatto. Si ottiene una randa più piccola, meno potente, più gestibile, e con poca spesa.

Fin qua l'antefatto, ora il fatto.

L'*uscita* sul lago di Massacciuccoli è stata fatta con circa 10 m/sec con raffiche da 12 m/sec. Per avere un'idea in nodi, basta moltiplicare per due! L'onda era bassa (siamo su un lago) ma cortissima. Il caso vuole che siano usciti a provare due equipaggi molto differenti. Anzi, probabilmente gli antipodi della Classe: il più alto e immagino pesante, Vittorio e tra i più bassi e leggeri, io.

All'armo, si nota solo che il boma si alza un pochino e che lo stroppetto, che tiene la bugna alla varea del boma, si sposta vicinissimo al bozzello di rinvio della scotta sopra all'archetto. Tutto il resto non cambia.

In acqua, dalle prime prove di bolina, si prova immediatamente una sensazione di una barca molto più leggera sul timone. La scotta "tira" di meno ma soprattutto il Dinghy rimane molto, ma molto meno orziero. Di bolina la barca è sicuramente più divertente, meno faticosa alle cinghie e la randa, ovviamente, può essere più cazzata. L'angolo di risalita al vento direi che sia uguale all'altra vela più grande. In virata, tutto si semplifica: la randa, essendo più cazzata, dà più spinta alla barca per raggiungere l'angolo morto. Come il Dinghy si rimette in bolina stretta a fine virata, tende meno a sbandare e quindi riparte meglio. La schienata per accelerare è più "sentita" dalla barca, che reagisce di più.

Il vero problema, secondo me, del Dinghy con vento intorno ai 10 m/sec (20nodi) non è tanto la bolina.

Mi spiego meglio: con vento forte, ogni tipo di barca, dall'Optimist al IACC, risalgono il vento con la randa lasca. Più c'è vento più si lasca. Si arriva ad un certo punto dove la barca ha un metro quadrato di vela che "porta" (portanza) e tutto il resto di resistenza all'avanzamento dato dal tessuto che sbatte come una bandiera. Questo attrito rallenta la barca.

Il nostro amato Dinghetto, di bolina, ha la randa lasciatissima (vela standard) ma, a costo di andare ad un nodo di velocità, tra mille schienate e richiami alla poggia del timone, si arriva alla benedetta boa di bolina. Qui il casino: bisogna poggiare. Panico!!

I 10.3 metri quadrati di randa posti sull'estrema prua spingono come forsennati la barca. La difficoltà, in regata, non è passare un concorrente o andare dalla parte scelta del percorso.....è frenare, portarla dove si vuole, evitare di ingavonarla, di scuffiare o di spaccare qualcosa.

Con le prove con Vittorio, anche e soprattutto in poppa, la "T sail" si è dimostrata docile e gestibile. In poppa filo o addirittura alla strapoggia, grazie alla balumina negativa, la barca scendeva bene e in sicurezza.

Ma la più grossa differenza tra tutte le manovre o andature messe in confronto, e la tanto amata/odiata/divertente/pericolosa strambata.

Con la "T Sail", è un'altra cosa. In piemontese si direbbe che è tutto un altro ciulare....ma non si può tradurre!

La barca è veramente meno pesante, la randa più scarica. Quando il boma passa da una mura all'altra, è meno violento, la barca più difficilmente strarza e comunque con meno impeto.

Dopo un'oretta di prove tra Vittorio e me, è uscito Pier Puthod con il suo Lillia nero e la randa standard della Elvstrom-Sobstad prodotta con la sua collaborazione. Pier, è attualmente uno dei più forti in Italia con Dinghy. All'Italiano ha chiuso 8°. L'invernale di Massacciucoli lo sta contendendo a Bertacca gareggiando con una barca e vela nuova. Velisticamente è fortissimo; è stato più volte campione italiano Dart, P.O. sui Tornado e campione europeo in Fun. Con i Modelvela Classe 1Metro vince tutto in Italia da tanti anni. Timona ogni tipo di barca ovunque.

Pier era la persona giusta con la quale confrontare le due vele differenti. Inoltre è potente e predilige il vento teso.

Dalle prove di passo di bolina, la velocità della "T sail" era maggiore. Vittorio camminava decisamente di più tra noi tre.

Di poppa Pier riusciva a guadagnare un pochino, ma molto meno di quanto aveva perso di bolina. Indubbiamente in manovra, virata o ancora peggio in strambata, era decisamente più in difficoltà rispetto a Vittorio o me con "T sail". In una battaglia a suon di strambate per l'interno in boa, non ci sarebbe storia.

Pier mi ha raccontato una volta a terra, che sotto raffica, (intorno ai 12 m/sec) la barca è andata in stallo, prua al vento, e non c'è stato verso per farla ripoggiare e riprendere la rotta. E' una situazione difficile, anche pericolosa perché basta poco che il vento prenda da sottovento e la scuffia è certa con barca a collo!

Dopo un'oretta, Pier ha deciso di rientrare, stanco fisicamente. Vittorio ed io siamo rimasti ancora fuori a provare anche con Cusin. Ma la storia era sempre la stessa: camminavamo di più e meglio.

Secondo l'opinione autorevole di Vittorio, il vento limite di inversione delle forze, è intorno ai 7 m/sec.

Sotto questa soglia è più performante la Standard; sopra, meglio la "T sail".

L'ultima considerazione da fare è quella della sicurezza: con vela più piccola, si scuffia di meno per la migliore maneggevolezza, e in caso di problemi forse anche i soccorritori avranno meno problemi a raddrizzare il Dinghy. (*Emanuele*)

CORSO PER NEO-DINGHISTI (E PER DINGHISTI POCO "NEO" MA ANCOR MENO PRESUNTUOSI) AL CVM DI TORRE DEL LAGO IL 28, 29 E 30 MARZO. CON VALENTIN MANKIN FARANNO GLI ONORI DI CASA LUCA DEVOTI E GIORGIO POGGI

Docente il Segretario Giorgio Pizzarello, il Centro Valentin Mankin organizza a Torre del Lago un corso di introduzione al dinghy per neofiti (e non solo).

Il corso inizia venerdì 28 marzo e si conclude domenica 30, con la disputa della 1° Regata del Campionato dell'Alto Tirreno, al quale è associato il "Trofeo Primo Dinghy" riservato a coloro che si sono iscritti all'AICD, per la prima volta nel 2007 o nel 2008.

Il Programma completo della tre giorni è disponibile sul sito della Classe; per ogni chiarimento è possibile contattare Gianluca Fantini al 335.6568258 (e.mail: gianlu1958@libero.it)

QUALCHE NOTA SUL CALENDARIO SPORTIVO 2008

E' finalmente uscito il tanto sospirato "Calendario Sportivo per l'anno 2008" (visibile sul nostro Sito) la cui presentazione ufficiale avverrà al Dinghy Day di Genova.

Segnaliamo i dati più significativi.

- 98 regate da gennaio a dicembre (gennaio 5; febbraio 5; marzo 10; aprile 6; maggio 12; giugno 16; luglio 11; agosto 6; settembre 11; ottobre 7; novembre 6; dicembre 2).
- Saranno organizzate regate in 10 Zone Fiv (su 15), oltre a quella della Marina Militare (I/12, II/4, IV/12, V/1, VII/4, XI/1, XII/2, XIII/1, XIV/1, XV/6, MM/1).
- New entry: S. Giuliano (Circolo Vela Mestre), Forte dei Marmi (Compagnia della Vel), Pescallo (Circolo Vela Pescallo), Vigna di Valle (Circolo Vela Ali6), Imperia Oneglia (Yacht Club Imperia, Lega Navale Italiana -Imperia, Porto Maurizio Yacht Club), Massa Carrara (Circolo Nautico Carrara).

Chi vincerà la sfida in termini di numeri tra le flotte del Nord e quelle del Centro-Sud?
Attendiamo, come sempre, le cronache ed i commenti dei partecipanti.

IL CASTELLO DI RAPALLO E IL PIRATA DRAGUT

In vista della prima regata (Coppa Città di Rapallo 2008) che apre il campionato zonale più affollato della nostra Classe (Campionato Ligure) Tay De Negri ha inviato questo racconto che parla del secolare castello di Rapallo, emblema della Città, che ogni anno vede i Dinghy numerosi darsi battaglia nel suo scenario. Tirare qualche "bordo" nella storia....fa piacere a tutti.

Un castello che può attribuire la sua nascita addirittura ad un corsaro che vide la luce in Anatolia verso il 1500 da genitori cristiani. Divenuto assai presto famoso per le gesta di pirateria nell'Egeo, partecipe in maniera determinante della vittoria turca sulla lega cristiana a Prevesa in Grecia, nel settembre del 1538.

Si tratta di Dragut.

Un nome indelebile che, per la difficoltà fonetica e la grafia turca, ma, ancor più per il vivo terrore che suscitava fra i contemporanei, e' stato trascritto, nei documenti dell'epoca anziché Torghud, come Dragutte, Droguth, Droguto, Draguts o Dorgutte, accompagnandolo con gli epiteti più sinistri, quali: "perfido, maledetto, crudele, immanissimo, archipirata, cane....".

Eppure il personaggio merita un doveroso riguardo, perchè sono indiscutibili il coraggio che accompagnò ogni suo gesto, la sua abilità di uomo di mare e di comandante, non certo inferiore e a quello del più celebrato ammiraglio genovese che l'ebbe avversario, le sue doti di stratega e politico ed il dono carismatico che lo fece conoscere in tutto il bacino mediterraneo come "la spada sguainata dell'Islam" e l'esponente più valido del dominio turco in Africa Settentrionale.

Governatore di Tripoli, per conto del Solimano, estese la sua autorità anche su Gerba e l'interno della Tunisia.

Morirà il 25 giugno 1565 durante l'assedio di Malta, colpito sopra l'orecchio destro da schegge di pietra per una cannonata, nello scontro con i Cavalieri di San Giovanni ed una moschea di Tripoli ne accoglierà le spoglie tramandandone il nome.

Ma Dragut avrebbe potuto chiudere ben miseramente la sua vicenda terrena già nel 1540 allorché, catturato nella baia di Girolata, presso Ajaccio, da Giannettino Doria, nipote del grande Andrea Doria, era finito incatenato al banco dei rematori su una galea genovese.

Sta di fatto che una assai poco probabile fuga o, molto più concretamente, il pagamento di un cospicuo riscatto ad opera di Khair Ad Din, il "Barbarossa", potente capo dei corsari islamici, gli ridiede la libertà e tornato sulle sponde tunisine di fronte a Lampedusa, ben presto riprese le sue scorribande.

Nel luglio del 1546, Dragut saccheggia Laigueglia, S. Stefano al Mare e Taggia, mentre le fuste, inalberanti i bianchi vessilli dell'Islam, sono segnalate ormai ogni anno all'arrivo della buona stagione e lasciano il segno delle loro frequenti razzie.

Siamo così giunti all'alba del 4 luglio 1549.

Col favore delle tenebre, ventidue fra galere, galeotte e fuste di Dragut entrano silenziose nella baia di Rapallo. Gli uomini prendono terra su veloci imbarcazioni presso la porta delle Saline e al rione della Stella in Avenaggi.

La sorpresa è assoluta e non si riesce ad organizzare un tentativo di resistenza, in qualche modo efficace. Agli abitanti non resta che cercare la salvezza in una disperata fuga verso le colline.

Il 16 febbraio 1550, maestro Fruttuoso Vassallo, rappresentante dei Rapallesi, si presenta al Doge per esporre la necessità di finanziare la costruzione di un forte (il castello) a salvaguardia di Rapallo

Ben più travagliata della realizzazione dell'opera fu la ricerca dei fondi necessari e non mancarono gli oppositori e i "mugugni" conseguenti.

Il castello fu terminato alla fine del 1550 e nel 1551 venne dotato di alcuni pezzi di artiglieria.

(da: "Caroggio Dritto" – Rapallo 1987)

**SI RICORDA A TUTTI GLI ISCRITTI DI RINNOVARE LA QUOTA
ASSOCIATIVA 2008 DI € 100,00 MEDIANTE VERSAMENTO SUL CONTO
CORRENTE:**

**IBAN IT78R0350003205000000035633
BANCO DI BRESCIA – FILIALE 5 – VIA VENETO - ROMA**