



## SOMMARIO

- Editoriale ..... pag. 1
- Flash dal Salone di Genova..... pag. 1
- Dai campi di regata..... pag. 4
- Prossimamente..... pag. 7
- Parliamone..... pag. 7
- Vendesi..... pag. 9
- Federazione Italiana Vela (sconti per gli iscritti) ..... pag. 9

## EDITORIALE

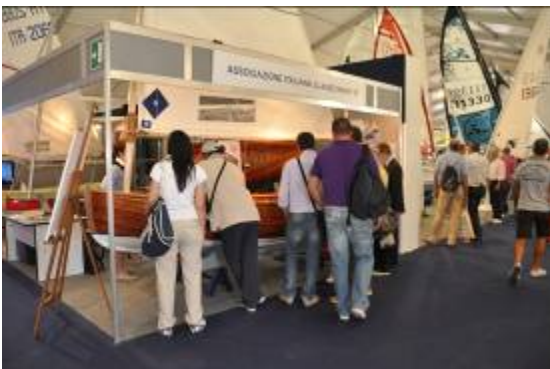
### FANTASTICA ESPERIENZA!

Interpretando la sensazione riportata dei numerosi Soci che hanno avuto la fortuna di visitare lo stand del Dinghy al recente Salone di Genova è possibile titolare così la nostra partecipazione, una scelta impegnativa, coraggiosa e costosa sotto il profilo umano e finanziario, ma fruttuosa e ricca di contenuti.

Si è parlato di un calo generale di presenze del 25%; chi, invece, di presenze allo stand AICD ne può vantare tante, può affermare che mai come questa volta il nostro spazio è stato preso d'assalto.

Un numero speciale di DN vi è giunto direttamente dal Salone, l'anno prossimo si potrà fare di più. Altri flash sul Salone li troverete di seguito. Tra le cronache dai campi di regata c'è quella da Tuzla in Turchia che ha registrato la presenza del nipote di George Cocskhott. Un interessante intervento di Roberto Armellin da lo spunto per un dibattito che ci auguriamo ampio e costruttivo ed al quale il Segretario Pizzarello ha risposto esprimendo il suo parere. (*Editor office*)

## FLASH dal SALONE di GENOVA



### Un olimpionico al servizio della Classe.

Se nel nostro stand è stato possibile mettere in mostra la completa tipologia degli scafi del Dinghy (tutto legno, tutta VTR, misto VTR/Legno) lo dobbiamo alla generosa disponibilità di Emanuele *Nello* Ottonello (**foto**) che si è accollato l'onere di effettuare ben due trasporti (e altri due sono in programma per il dopo salone) con la propria auto e il proprio carrello:

Genova - Torre del Lago - Genova per prelevare il Lillia messo a disposizione da Filippo La Scala; Genova - Rapallo - Genova per ritirare il Sant'Orsola messo a disposizione dallo stesso cantiere.



Adesso che il successo del nostro stand è stato ampiamente confermato dal flusso ininterrotto di visitatori e visto l'interesse che ciascuno degli scafi ha suscitato un grazie sincero e riconoscente a Nello a nome di tutta la Classe.



### Il più bello sei tu!

Manca meno di un'ora alla chiusura di una delle giornate del Salone.

Una bella e simpatica signora passa davanti al nostro stand, osserva appassionatamente gli scafi esposti, ci gira attorno, tocca con mano delicata il corso del fasciame sovrapposto e mentre muove i primi passi per riprendere il suo giro esclama ad alta voce: "...È IL PIÙ BELLO STAND DI TUTTO IL SALONE!."

Le avremmo dato volentieri un bacio, invece ha avuto in omaggio un CD sul Dinghy!

Altre battute colte al volo:

- ...LA BARCA PIÙ MARINA DI TUTTO IL SALONE!
- ...QUESTA È LA BARCA GIUSTA!



### Le polene di Titti

Il vulcanico Titti che come Pierino "una ne fa e cento ne pensa!" appena si è trovato di fronte ad una bella donna che stava accanto alla prua del Dinghy esposto nel nostro stand, se n'è inventata una delle sue ed ha immaginato che anche il Dinghy potesse avere una polena.

Così ogni bella donna (ma non tutte le polene sono belle!) che si è trovata a passare dal nostro stand è stata costretta a fare da polena, tranne due candidate Anna Guglielminetti e Antonella Alberici (per giunta armatrici e timoniere) si sono abilmente sottratte all'obiettivo del fotografo di turno.



### La battaglia delle foto

Nello stand ci sono attaccate alle pareti 15 foto con immagini spettacolari delle nostre regate. Dal giorno che sono state sistemate Titti ha intrapreso una dura e lunga battaglia per farle restare ferme al loro posto: vari strati di nastro autoadesivo di varie marche, dimensione e spessore...ma, invano, le foto continuano a venir giù durante il giorno per effetto del calore, durante la notte per l'umidità.

Sono cadute tutte tranne due: quella con *Baffina* e quella con *Mayfly* (foto).

Dialogo tra gli addetti allo stand:

D - Come si spiega questo fenomeno?

R - ...ma quei due sono tipi tosti !

D - Perché tra quelle cadute la più caduta è quella di *Maf*?

R - Perché il timoniere è il più pesante!

P.S. - Domenica 11 ottobre, ultimo giorno del Salone, è arrivato in redazione il seguente SMS:

"Questa notte è caduta Francesca!"  
(Francesca, timoniere di *Baffina*)



### Regime di oscuramento

Tutti i marchi delle vele esposte nello stand, sia quelle issate a riva, sia quelle che appaiono sulle foto, sono state oscurate compresa quella che appare sul poster con la foto del campione italiano 2009 (Enrico Negri) .

Ma perché? Claro, nessuna veleria ha voluto sganciare un contributo - anche minimo - e così sono state punite dall'intransigente censore della Classe.



#### INTERVISTA RAI-NEWS24 ALLO STAND DINGHY

*Paolo Rastrelli è stato intervistato presso il nostro stand al Salone dal giornalista di RAINews24 che ha inviato il seguente messaggio:*

"Segnalo il servizio sul dinghy con l'intervista al seguente indirizzo del sito internet di Rainews24.

Grazie, cordiali saluti" Enzo Cappucci

#### **Altro che grandi barche. Datevi al Dinghy!** (11 / 10 / 2009)

Al Salone di Genova che chiude oggi i battenti, abbiamo visto la barca davvero per tutti. O Quasi. E' il Dinghy, la popolare barchetta a vela che ha fatto da "nave scuola" a milioni di velisti nel mondo e che proprio in questi giorni compie i 100 anni di età. Enzo Cappucci

<http://thalassa.blog.rainews24.it/2009/10/11/altro-che-grandi-barche-datevi-al-dinghy/>



#### Visite illustri

Domenica mattina ci ha fatto visita Claudio Maletto, accompagnato dal collega del nostro Comitato Tecnico Riccardo Provini, confermando che quanto prima sarà in grado di apportare il suo contributo per l'ultimazione della revisione del Regolamento. Claudio spera anche di trovare il tempo per far navigare di nuovo *Turbolento*, il dinghy di suo Papà, il nostro indimenticato Angelo, Comodoro di lungo corso.

Grazie all'interessamento di Gigi Croce sul Secolo XIX di Domenica, nella pagina dedicata al Salone, è uscito un articolo a firma di Giorgio Cimbrico, una brillante penna che riesce sempre a coniugare al meglio l'attualità dell'evento sportivo con la Cultura (con la C maiuscola) rappresentata dalla memoria storica derivante dallo sport stesso come da altre attività artistiche, letterarie e musicali.



Al Salone quattro nuovi Soci AICD. Il "benvenuto" del Segretario.

Durante il Salone sono state raccolte le iscrizioni di quattro nuovi Soci all'AICD:

Andrea Falciola

Renato Sesto Conte

Fabrizio Parducci

Franco Guidolin

Il Segretario Giorgio Pizzarello scrive:

*A nome mio personale e di tutta l'Associazione Italiana Classe Dinghy 12' che rappresento Vi porgo il "benvenuto" con l'augurio di incontrarvi presto e spesso alle nostre manifestazioni sportive e sociali.*

## DAI CAMPI DI REGATA

### **Santa Margherita Ligure, 4 ottobre 2009 (C.V. S.M.L.) Campionato del Tigullio 6a giornata DINGHY E LASER NEL TIGULLIO**

Santa Margherita, 4 ottobre - La sesta e ultima giornata del Campionato del Tigullio, organizzato dal CV Santa Margherita Ligure, ha visto scendere in acqua 10 dinghy e 4 laser che si sono dati battaglia in due prove molto impegnative. Vento da Sud-Est 5/7 metri, mare formato.

Nella prima prova, ottima partenza di Nicola Rainusso che ha condotto buona parte della regata in testa cedendo la posizione a Gin Gazzolo solo alla fine della seconda poppa.

Nella seconda prova testa a testa tra Gazzolo e Paco Rebaudi che ha avuto la meglio tagliando per primo la linea d'arrivo. Molto bene Francesco Bertolini che ha ottenuto un 4° e un 3° posto. La classifica di giornata vede in testa Gin Gazzolo seguito da Paco Rebaudi, Bertolini e Rainusso.

Nei Laser ha vinto Dirk Francesco Modica, 2° posto per Antonio Capizzi.

Il Comitato è stato presieduto ottimamente da Lilia Cuneo assistita da Liliana de Negri, Battistina e Gianni Fabro. Perfetta l'assistenza in mare. Al rientro ravioli per tutti.

Le classifiche di giornata e generale su [www.primazona.org](http://www.primazona.org) > dinghy e laser (NB: sono sullo stesso file pdf una dopo l'altra) (Gianni Castellaro)

### **Rapallo visto da Toti**

Sabato a Rapallo c'era un tempo da lupi; sono uscito ma ad un certo punto è il cielo si è talmente coperto che i fari del Promontorio di Portofino e dei porti si sono accesi! Ho previsto che nel giro di pochissimo si sarebbe messo a diluviare (azzeccato) e che la pioggia avrebbe fatto morire il vento (sbagliato, sbagliatissimo), per cui ho girato la prua e sono corso a ripararmi. Decisione azzeccatissima perché con la pioggia sono arrivati anche mare e vento duri, Umberto Giolli è corso a terra anche lui, Vincenzo Penagini si è trovato con una sartia mollata nel corso della seconda regata ma è riuscito a salvare l'albero (oltre a tutto era su *Baffina*, in prestito da Francesca Lodigiani, e rompere una barca altrui è ancora peggio che danneggiare la propria), Pinne ha rotto la cinghia, ha fatto l'ovvio doppio carpiato con inevitabile scuffia, si è raddrizzato subito ma era appena risalito che un'onda l'ha rovesciato ancora, nel cadere in acqua ha preso (piede? mano?) la ritenuta della deriva che è rientrata, non potendo far forza sulla stessa la barca si è messa a 180° ed il povero Oneto è rimasto un'ora e mezza attaccato al *Più Duecento* a gambe all'aria, in attesa che arrivasse qualcuno ad aiutarlo.

Domenica tutto diverso, sole, mare calmo brezza per me perfetta (io frequento il Tigullio dal 1959, con una pausa decennale dal 1992 al 2002 e non mi ricordo un'estate come questa, con tempo e temperature da bagno all'11 ottobre); dopo un richiamo generale per me benedetto perché ero fuori a meno di un minuto dalla partenza sono partito bene, ho girato la prima boa intorno al 12° posto (mi pare su 19 barche), in poppa ne ho persi un po' ma nel successivo bordeggio ne ho ripassato qualcuno, nell'ultima poppa mi sono arrivati tutti addosso ma nessuno mi ha passato (se il lato fosse stato 20 metri più lungo avrei perso 3 posizioni), così dovrei essere finito 15°.

Nella seconda prova sono partito un po' meno bene, ho girato la prima boa che ne avevo dietro solo due, uno l'ho perso in poppa, l'altro nel secondo bordeggio – sino ad allora di motoscafi in giro ce n'erano pochi, poi però sono usciti anche loro facendo il solito maledetto bulesumme, il vento era nel frattempo calato e far camminare il *Toti* con poco vento ed onda in prua è veramente duro – e così sono tornato al mio piazzamento abituale: primo dei legni!



## TROFEO INTERNAZIONALE "G. COCKSHOTT"

9/11 ottobre, TUZLA - TURCHIA, 3a tappa 2009 del Trofeo Internazionale intitolato a George Cockshott.

### *Mr Cockshott, I suppose.*

Questa potrebbe essere la sintesi della trasferta in Turchia per la terza prova della seconda edizione del Trofeo George Cockshott, ancora una volta appannaggio degli italiani.

A caratterizzare la regata, svolta in un posto incantevole dal fascino indescrivibile: una vecchia proprietà con cantiere, darsena, un numero indescrivibile di vecchie imbarcazioni molto bisognose di cure, un cantiere dove si fanno dinghy, una darsena, una confusione orientale e tanto amore per il legno e la vela, la presenza del nipote del progettista della nostra barca, miracolosamente ritrovato da Steve Crook in quel di Cipro.

Cris Cockshott, ex ufficiale RAF, ex istruttore di vela della federazione inglese, da 25 anni titolare di una scuola vela a Cipro (evidentemente il nonno ha lasciato un imprinting in famiglia) non solo ci ha allietato con la sua presenza, ma ci ha consegnato anche uno splendido trofeo che sicuramente invoglierà molti dinghisti a competere per la gioia di possederlo almeno per un anno. Si tratta infatti di una coppa in argento vinta da George Cockshott in regata nel 1902 come riporta l'iscrizione (**foto**).

Un'ospitalità perfetta: Rifat Edin, padrone di casa, anima e corpo della flotta turca, e tutti i suoi collaboratori hanno accolto tutti con una cortesia, una simpatia ed una disponibilità inimmaginabili anche per una classe "viziata" come la nostra.

Tornando all'evento sicuramente la parte turistica è stata eccezionale, complice anche un meteo splendido sia per il soggiorno che per la vela e ci dispiace solo per coloro che non c'erano. La parte agonistica ha risentito di un livello ancora non soddisfacente nell'attrezzatura delle barche locali. Molto tempo è stato dedicato infatti a cercare di aggiornare e rendere più efficiente le imbarcazioni e non poche sono state le rotture, ma i locali sono pieni di buona volontà e sicuramente nelle prossime edizioni molti passi in avanti saranno compiuti.

In acqua Giorgio Pizzarello si è davanti complice anche una vela è stata dovuta ad una rottura del partenza. Uberto Capannoli lo ha con un secondo posto nella regata la davanti a Giorgio Pizzarello. Stefano regatato ad alterni livelli dimostrando "italiana".

Le prove sono state disputate il primo un campo di regata difficile per salti e discreta corrente; il secondo giorno 8 metri in assenza di onda ha percorso inusuale per il dinghy.



dimostrato imbattibile: sempre molto performante. L'unica sconfitta boma con conseguente non tallonato da vicino, garantendosi vittoria complessiva del Trofeo Pizzarello e Paolo Corbellini hanno comunque la qualità della scuola

e l'ultimo giorno con venti leggeri in buchi di vento oltreché per una invece un bel vento teso tra i 6 e gli consentito tre ottime prove. Il



Le barche turche, sia in legni, che in vetroresina/legno, sono ben costruite e robuste anche se non molto raffinate e non fanno acqua. La parte più dolente è costituita dal rigging abbastanza primitivo (alberi, boma e picchi ricavati da un unico pezzo) e da attrezzature molto vicine a quelle dei dinghy di parecchi anni fa. I locali si sono dimostrati comunque molto interessati a migliorare in questo campo, hanno chiesto molti consigli e suggerimenti ed hanno voluto tenere la barca messa a punto da Capannoli come riferimento. (*Blade Runner*)

Il segretario Giorgio Pizzarello al rientro dalla regata a Tuzla in Turchia comunica che Chris Cockshott e suo figlio Alex sono stati ufficialmente da lui invitati, nella qualità di Segretario di Classe, a partecipare al Campionato Mondiale dell'anno prossimo a Bracciano con barche ovviamente fornite da noi ed ha inviato in redazione per la pubblicazione la seguente lettera che Chris ha scritto agli Italiani di Tuzla:

*To each of you and the ladies present, I wish to say how much I enjoyed your company throughout the day.*

*Your combined hospitality excelled, the time that you afforded me in completing certain tasks was most generous, everybody whom I met, be it he or she went out of their way to entertain me either afloat or ashore.*

*My giving the Cockshott 1902 trophy to the Dinghy12 Class Association at the presentation of the prizes was a poignant moment for me, as was my first ever sail in a dinghy12 that afternoon. "The Italian contingent" were at their best both on and off the water. The gathering was an elite group of sailors dedicated to George Cockshott's dinghy chosen to be the first ever single hander for the Olympics. I now know that this sailing dinghy has a lot to commend it.*



Chris Cockshott

*To Yalcin Gurkan - I particularly appreciated your help in reviewing my pending report to the TRNC Sailing Federation in your capacity as a Turkish ISAF International Sailing Judge. I am glad that your view completely supports mine as expressed in the document.*

*In 2010 I would be most happy to host Rifat and any other Turkish Sailing Federation guests wishing to come to the TRNC to see how we teach UK methods of sailing here.*

*Steve, would you please forward this to the Italians.*

*Best regards, Chris Cockshott*  
[www.savethealbatross.net](http://www.savethealbatross.net)



### **Conclusa la stagione dei Dinghy 12' sul lago di Bracciano, dei Dinghy 12piedi.**

Quest'anno grazie a condizioni meteo, complessivamente buone, tutte le sette regate in calendario per la Coppa Sabazia sono valide e sono possibili due scarti. Nelle undici giornate di gara sono state disputate diciotto prove, vi hanno preso parte ben 28 timonieri, un record per il nostro lago considerando che nel 2009 non avevamo in calendario regate nazionali. Il Lago Sabatino ha ospitato anche le tre giornate di regata del Trofeo Internazionale G. Cockshott riservate ai soli Dinghy Classici (38 partenti).

La classifica della coppa Sabazia 2009 (tutte le classiche regate del lago Sabatino) è stata vinta da Roberto Scanu, secondo Giorgio Pizzarello, terzo Riccardo Proveni.

Ho inserito in file la classifica finale della Coppa Sabazia 2009 e le cronachette delle ultime regate disputate sul lago di Bracciano.

Si aprono cliccando su file [http://it.groups.yahoo.com/group/Dinghy12p\\_FlottaRomana/files](http://it.groups.yahoo.com/group/Dinghy12p_FlottaRomana/files)

1. Finale di stagione sul lago di Bracciano cronachette di Settembre sul Lago e Coppa Camilla
2. Classifica Settembre sul Lago
3. Classifica Coppa Camilla Tempi compensati
4. Classifica Coppa Camilla classe Dinghy 12p.
5. Classifica Finale Coppa Sabazia 2009 (STEFANO)



Si è corso a San Giuliano il **Trofeo Mantovani**, regata valida per l'autunnale della XII zona con vittoria di Maurizio Baroni (2-1) secondo Leo Azzarini (1-2) e terzo Claudio Beltrame (4-3) con dieci dinghy al via. Bella giornata di sole e caldo e venticello da nord est al mattino girato nella solita termica da scirocco sui 5-6 nodi al pomeriggio.

Devo dire che correre a San Giuliano con Venezia sullo sfondo ha pochi paragoni ma in regata nessuno si distrae... (Leo)

**Rapallo, 17/18 ottobre Criterium invernale** - Circolo Nautico Rapallo (11a prova Campionato Ligure)

## **PARLIAMONE**

*Abbiamo incontrato al Salone Roberto Armellin e facendo con lui un esame della stagione 2009 ci siamo trovati a toccare questioni importanti che riguardano la nostra Classe. Roberto oltre ad essere un valido regatante ed un esperto del Regolamento di stazza, è anche un Giudice di Regata Internazionale. La sua è una voce autorevole e per questo gli abbiamo sollecitato un intervento che non ci ha fatto mancare. Speriamo di dare l'avvio ad un dibattito aperto e costruttivo.*

Domenica 4 ottobre ho partecipato alla prima regata della serie autunno-inverno salodiano.

Giornata serena, golfo di Salò illuminato da un tiepido sole, brezza di 6-7 nodi, niente motoscafi, tre regate da 45 minuti: il sogno di molti dinghisti.

Unico con la barca in legno fra altri quindici plasticoni mi sono reso conto che durante la stagione appena chiusa ho partecipato solo a regate nazionali del circuito dei classici.

In tutte le regate del circuito mi sono trovato a mio agio: atmosfera piacevole, tanti amici di barca, collaborazione e condivisione, tensione agonistica con la giusta intensità, i bravi di cui ogni tanto riesco a vedere la prua, Giuseppe che trasmette energia ed entusiasmo da tutti i pori.

A Salò ho però captato che ad alcuni non piace che ci sia il circuito riservato ai classici. Ho captato che il pensiero di alcuni è indirizzato a riunire in un unico circuito plasticoni e legni ma, udite udite, con partenze separate.

Ad essere sincero a me piace il gioco così com'è, posso scegliere. Quando partecipo a regate riservate ai classici mi sento meno giustificato dal mezzo per i miei scarsi risultati ma, se e quando partecipo a regate miste, gradisco partire insieme agli altri: se non altro perché la soddisfazione di lasciare in scia qualche plasticone non ha prezzo.

A parte questo aspetto edonistico credo che sancire con partenze separate la divisione della classe sarebbe la tomba degli sforzi fatti fino ad ora per produrre un regolamento che cerca di metter su un piano di parità le prestazioni delle barche e, temo con essi, della classe stessa.

Come altri sono molto critico con questo regolamento, forse con diverse motivazioni, ma ho la convinzione che, non perdendo di vista l'obiettivo della equivalenza delle barche, sia possibile completarlo, perfezionarlo e togliere alcune storture.

Approfitto di queste note per mettere sul tavolo, a stagione conclusa, un argomento fondamentale riguardante le nostre regate.

Alcuni sapranno che mi sono fatto il mazzo per redigere uno schema di istruzioni di regata per la nostra classe. Con quale obiettivo? Quello molto semplice di fare in modo che su ogni campo di regata possiamo trovare lo stesso tipo di istruzioni di regata e gli stessi tipi di percorso, in modo che i comitati di regata, diversi ogni volta, evitino di inventarsi regole strane o inutili che, spesso vessatorie, servono solo a complicarci inutilmente la vita. In parole povere ho cercato di scrivere uno schema di istruzioni standard, adattabile con piccole personalizzazioni dalle regate di zona alle nazionali, nel solco che ISAF da anni ha tracciato che si riassume nel motto:

### **le regate sono fatte soprattutto per i concorrenti.**

Supportato da Giorgio e grazie al coordinamento di MediaSail per il circuito classici, ho cercato di "imporre" ai miei colleghi ufficiali di regata uno schema di istruzioni di regata che ritengo meglio compendi il rispetto delle norme cui dobbiamo attenerci (regolamento ISAF, normativa nazionale FIV, regolamento di classe) e le nostre esigenze (per lo meno la mia interpretazione delle nostre esigenze).

Mi piacerebbe ora conoscere, dopo l'esperienza fatta quest'anno, il pensiero degli amici dinghisti in merito; in particolare mi piacerebbe si aprisse un dibattito su questi punti:

1. numero scarti: ricordo che la tendenza internazionale, che parte da ISAF, è di abolire gli scarti; già oggi la normativa FIV prevede il primo scarto alla sesta prova
2. percorsi graditi: oggi sono bastoni con boa di disimpegno in bolina, arrivo di poppa o di bolina, partenza ad un terzo della distanza fra boa di bolina e boa di poppa.
3. ipotesi di prevedere la variante con un cancello al posto della boa di poppa (da girare indifferentemente a dritta o sinistra): questo per le regate più numerose, in modo da ridurre i rischi di incidente in boa di poppa)



4. per quali regate introdurre l'applicazione dell'Appendice P (controllo di azioni di pompaggio in acqua da parte di giudici dedicati): non posso dimenticare che alcuni, normalmente in posizioni di testa, pompano allegramente sia di poppa che di bolina
5. come regolare il problema delle regate da disputare nel giorno di riserva, quando questo viene ipotizzato a fine campionato (vedi campionato italiano di quest'anno):
6. mantenere o meno il non obbligo di avvertire all'arrivo il comitato di regata dell'intenzione di protestare e di firmare il documento di dichiarazione di auto penalizzazione (nelle mie IR li ho tolti, ma spesso le trovate; sono norme introdotte per le classi giovanili e poi entrate nella consuetudine)
7. aumentare il tempo limite per partire a 6-8 minuti dal segnale di partenza (i quattro minuti che spesso trovate sono l'eredità di quando si facevano partire più classi ad intervalli di 5 minuti l'una dall'altra, per evitare che una barca in ritardo nel partire si mescolasse a barche nell'ultimo minuto; noi abbiamo di solito una sola partenza e, nel caso, il comitato è libero di decidere l'intervallo di tempo fra una partenza ed il segnale successivo)
8. ritenete chiaro la prassi (che peraltro faccio fatica a far entrare nella zucca di alcuni miei colleghi) di aprire e chiudere la linea di partenza con l'issata e l'ammainata della bandiera arancione e di fare azione analoga con la blu all'arrivo?
9. siete favorevoli o contrari alla riduzione del numero di giri di auto penalizzazione per infrazioni a regole della parte 2 (di rotta) da 2 giri ad 1 giro (come per il tocco di boa)?
10. last but not least vogliamo ragionare sul sistema di punteggio dei circuiti ?

Mi piacerebbe, tramite dinghy news o con altro sistema, che questo dibattito possa portare ad una impostazione delle istruzioni di regata il più possibile condivisa.

In tal modo è possibile uscire dalla fase sperimentale e predisporre un documento ufficiale della classe che i comitati di regata non intendano come forzatura od opinione del sottoscritto.

Ma, soprattutto, volete che me ne occupi ancora?

Buon vento a tutti

Roberto Armellin (ITA 799 Pippo)

---

*Puntuale e precisa è arrivata la risposta del Segretario AICD Giorgio Pizzarello agli interessanti quesiti posti di Roberto Armellin*

" Caro Roberto ,

vorrei essere il primo, spero di tanti, a darti le mie risposte sulle questioni che poni nella tua lettera aperta. Prima di tutto grazie di averla scritta, sollevando un problema che insieme cerchiamo di portare avanti da 2 anni, anche se con alterne fortune! La problematica dei Bandi ed Istruzioni standard della Classe è per noi di grande importanza ed anche uno degli obiettivi da raggiungere definitivamente nel prossimo futuro e che il nuovo gruppo dirigente della Classe dovrà "portare a casa "; su questo, come sai, abbiamo incontrato qualche involontaria resistenza presso i vari Club organizzatori, non credo per loro cattiva volontà ma per una nostra poca incisività nel proporgli l'utilizzo del gran lavoro che tu hai fatto. Di questo, come Segretario della Classe, mi sento un po' responsabile!

Ovviamente ti rinnovo la richiesta (e ne parleremo anche a voce) di continuare in questo arduo compito che ti ho accollato, dato che eri e sei il più indicato e preparato sulla materia.

Per quanto riguarda infine il discorso delle partenze separate tra Classici e Moderni, non c'è nessuna volontà in questo senso, nelle regate miste. La partenza separata è prevista solo per l'evento dell'anno prossimo a Bracciano: Campionato del mondo! E' comunque un argomento di cui parleremo in Assemblea.

Rispondo ora personalmente alle domande che poni e, come dicevo, spero che molti altri lo facciano nel prossimo futuro indirizzando a Paolo Rastrelli (ed a me per conoscenza) le loro risposte.

1. Sono personalmente favorevole agli scarti, checché ne dica l'ISAF, per le nostre regate; addirittura io proporrei 2 scarti nelle regate con 7 prove completate! Un avaria o quant'altro può rovinare ad un concorrente un intero Campionato!
2. Io userei soltanto i percorsi a bastone con boa di disimpegno se la regata è affollata, arrivo in poppa o con terza bolina (oppure con mezza terza bolina) .
3. Bene il cancello di poppa in regate numerose: il problema è solo che deve essere piazzato perfettamente se no non serve (in alcuni luoghi di regata, piazzare boe non è logisticamente così semplice. vedi profondità!).
4. Per l'Appendice P: conosciamo tutti i regatanti della nostra Classe che "pompano" e per fortuna sono pochi; basterebbe convincerli a non farlo più e di non costringerci ad applicare in acqua l'appendice P!



5. Nell'ultimo Consiglio Direttivo se ne è parlato ed avremmo deciso come Classe, che le prove dell'Italiano sono 7 e, se le condizioni meteo lo consentono, devono tutte essere svolte nell'arco dei 4 giorni (oppure 3 se capitasse). La Domenica non sarà giorno di riserva, concetto che non verrà più espresso! Tutto ciò fermo restando che il Titolo può essere assegnato con minimo 4 prove.
6. Concordo nel togliere, come tu hai già fatto, gli obblighi sulle proteste!
7. Concordo sull'aumentare il tempo limite per partire!
8. Ritengo chiara e giusta la Prassi dell'apertura e chiusura della Linea di partenza, con le bandiere!
9. Sono personalmente favorevole al 360 la posto del 720 per le infrazioni alle regole della parte 2 (rotta). A mio parere chi si sottopone a tale auto-penalizzazione deve avere testimoni in grado di confermarlo!
10. Il punteggio dei Circuiti va certamente valutato e discusso bene, magari anche in assemblea, anche se dopo averci a lungo pensato, anche se non perfetto, mi sembra che quello attualmente utilizzato, sia quello con meno difetti."

Giorgio Pizzarello  
Segretario AICD

## VENDESI

Dinghy Classico (legno), ITA 1793, cantiere Colombo, anno costruzione 1991, eccellenti condizioni, verniciatura recente, certificato di stazza, attrezzatura regata Harken, 3 vele (inclusa North 05), carrello alaggio, telo copribarca. Visibile a Cernobbio (Como).

Contatti:

- Alessandro - email: a.massarelli@fastwebnet.it - cell: 335 652 0567
- Daniele Riva: cell: 348 3935018



Vendesi "Micromega" ITA-2076 Patrone 2003 telefonare 320.11.90.436



Dinghy 12'Classico "Gon-gon" I-751 costruzione Solari 1953



Dinghy Lillia VTR anno 2002 Alberto 320.239.22.41

## FEDERAZIONE ITALIANA VELA

### [La FIV pensa ai propri iscritti.](#)

Per la storia dei rapporti tra la Federazione (nuovo corso) ed i propri iscritti registriamo con piacere le convenzioni recentemente concluse con le seguenti ditte per offrire vantaggiosi sconti per i tesserati FIV:

- **Narwhal** (gommoni prezzi speciali riservati ai tesserati)
- **Valtur** (viaggi turistici sconto 7% ), SLAM (in tutti negozi monomarca SLAM e presso i rivenditori convenzionali sconto 20% su abbigliamento tecnico e 10% sulla collezione sportwear)
- **riviste di nautiche** (abbonamenti annuali):

<u>Testata</u>	<u>costo</u>	<u>tesserati FIV</u>	<u>rivolgersi a</u>
ARTE NAVALE	€ 55	€ 40	<a href="mailto:a.corradini@artnavale.it">a.corradini@artnavale.it</a>
BOLINA	€ 37,50	€ 30	<a href="mailto:sgreteria@bolina.it">sgreteria@bolina.it</a>
FARE VELA	€ 55	€ 45	<a href="mailto:info@farevela.net">info@farevela.net</a>
VELA	€ 66	€ 46	<a href="mailto:abbonamenti@panamaeditore.it">abbonamenti@panamaeditore.it</a>
MAINSAIL	€ 25	€ 20	<a href="mailto:subscriptions@subacme.com">subscriptions@subacme.com</a>
NAUTICA	€ 55	€ 44	<a href="mailto:ordini@nautica.it">ordini@nautica.it</a>
SOLOVELA	€ 62	€ 36	<a href="mailto:abbonamenti@solovela.net">abbonamenti@solovela.net</a>
YACHT CAPITAL	€ 72	€ 36	<a href="mailto:abbonamenti@hachette.it">abbonamenti@hachette.it</a>
Y&S (Yacht Sail)	€ 60,50	€ 29,70	<a href="mailto:abbonamenti@rcs.it">abbonamenti@rcs.it</a>
VELA e MOTORE	€ 50	€ 39,90	<a href="mailto:franca.berni@edisport.it">franca.berni@edisport.it</a>

Per l'opuscolo "Sconti e promozioni tesserati FIV" referente FIV area convenzioni Gian Luca Duranti cell. 340.50.60.720 e-mail: [g.duranti@federverla.it](mailto:g.duranti@federverla.it)