



Dinghy News

NOTIZIARIO ONLINE 12 novembre 2009 ANNO V - N. 91
WWW.DINGHY.IT - WWW.DINGHYCLASSICO.IT

NON È LA GRANDEZZA CHE CONTA IN UNA BARCA, È IL CUORE DEGLI UOMINI CHE LA ARMANO.

SOMMARIO

- Editoriale pag. 1
- Dai campi di regata.....pag. 1
- Prossimamente.....pag. 5
- Notizie dalle Flotte..... pag. 6
- Dinghy Flash.....pag. 8
- Parliamone..... pag. 8

EDITORIALE

Con la fine della stagione agonistica DN non avrà più il compito prevalente di commentare le regate che si sono svolte nel week end. Contiamo adesso di poter aprire il dibattito sulle principali questioni che riguardano la nostra Classe e per questo ci appelliamo a tutti i soci la cui partecipazione è sempre rilevante. Ci piacerebbe, per esempio, riprendere la rubrica tecnica già avviata tempo fa notiziario. (*Editor office*)

DAI CAMPI DI REGATA

Anzio, 24 ottobre.

Invernale

di

Anzio

Sabato 24 ottobre per i Dinghy 12' la regata è annullata per vento superiore ai 16 nodi. Erano scesi in mare per tempo i 14 dinghisti nella speranza di riuscire a disputare almeno una prova, le previsioni meteo per il primo pomeriggio davano un vento da 330° sopra i 18 nodi che puntualmente è arrivato alla fine della prima bolina quando in testa c'era Massimo Provini, secondo Carlo Cameli, terzo Carlo Bocchino. Iniziata la poppa, ci si rendeva pienamente conto dell'aumento d'intensità del vento sopra il limite della classe, tutti hanno preferito rientrare a terra con qualche problema e danno all'attrezzatura.

Ottima l'organizzazione del Circolo Vela Roma che prontamente via radio, ha allertato altri gommoni d'appoggio per aiutare il rientro della flotta dei Dinghy 12p, mentre la regata per Finn proseguiva.

La prossima regata del campionato invernale è sabato 7 novembre 2009. (*Stefano*)

C'è una cronistoria della prima prova dell'Invernale 2009-2010, la nostra Sara (Scrimieri), c'invita a lasciare un commento su quanto successo ad Anzio.

"Con tutta la buona volontà e con i migliori propositi, compio il primo sacrificio del w.e., mi sveglio alle 7.00. Colazione e un meteo che non promette nulla di buono, a meno che non volessi recuperare una tintarella ormai lontana.... (sole e 20 kn). Salto in macchina con il Presidente: direzione Anzio!

Arrivati ci iscriviamo, scopriamo le barche, le svuotiamo dall'acqua, le armiamo e timidamente ci apprestiamo a vedere dal molo quello che ci aspetta in mare: vento ce n'è, sole pure e sopra al circolo, come una punizione divina, una bella situazione blu-violacea, chiamata buriana dai marinai locali. E come un lampo mi sovviene alla mente l'unica frase pronunciata dal mio attrezzista personale: "Se c'è troppo vento non uscire!". Ma, no, io non ci sto a rinunciare, devo iniziare al meglio questo invernale che si preannuncia lunghissimo, troppo per i miei gusti...e dunque muta, sprytop e via!

Maestrale. Uscita da quel labirinto infernale del porto (secondo sacrificio del w.e.), mi esibisco in una poppa piena da transatlantico. Cigolii sinistri del complesso albero-boma, non migliorano la situazione...e così mi ritrovo a navigare tra montagne d'acqua, seduta comodamente sull'archetto per non fare ingavonare la mia povera *Excalibur*.

Arrivata sulla linea di partenza provo due bordi, cercando di mantenere un angolo che mi permetta di arrivare alla boa di bolina almeno entro il tramonto...è chiaro che quelle non sono né le condizioni per una donnina di 60 kg come me, né quelle per il dinghy in generale. Via alle procedure di partenza. Parto, ma con il mal di pancia che mi infesta corpo e mente...ad un terzo della bolina cala clamorosamente il vento girando di 20-30 gradi...e lì capisco che qualcosa sta per peggiorare la situazione. Il vento riprende con vigore, l'acqua è spazzata via dall'aria e non vado avanti. Inaspettatamente non mi sono esibita in quelle virate-non virate che ti fanno fare una retromarcia a 10 kn/h, ma la difficoltà ad andare avanti c'è! Mi guardo intorno, non sono ultima e questo mi regala una soddisfazione non trascurabile, e vedo la maggior parte dei miei colleghi lottare come me contro il vento. La boa non solo è lontana, ma ormai non è più nei miei pensieri, perché viste le condizioni, preferisco portare la pelle a casa (terzo sacrificio del w.e.).

Alcuni dinghy scuffiano, ma la cosa peggiore è che molti finnisti scuffiano, e ciò non mi rasserena! Mi continuo a guardare attorno e non vedo gommoni vicini, o meglio su un totale di TRE gommoni, uno segue più di 10 fin, uno segue l'ultimo dinghy, di circa 13 dinghy, ed uno è libero. Mio padre mi viene incontro per starmi vicino, ma sfortunatamente gli si rompe il boma. Così è in poppa con 20 kn, onda lunga e 10.5 m2 di vela che non ne vuole sapere a venire giù. Continuo a guardarmi intorno, ma i gommoni sono troppo lontani e non possono di certo avere una generale visione dalla loro posizione. Mi sbraccio e urlo (inutilmente) verso due gommoni vicini all'ultimo dinghy e dopo un bel po' si accorgono e si avvicinano. Papà fortunatamente è stato bravissimo ad ammainare, recuperare i pezzi del boma e a non scuffiare, quindi arrivata l'assistenza ci lega ed è pronto a trainarci. Dopo un minuto il gommonauta giustamente ci lascia per andare a recuperare un finnista scuffiato alla boa di bolina, così come due barchette di carta dondoliamo alla deriva per un po'; un dondolare piacevole ma non del tutto privo di un minimo di timore.

Ritorna l'assistenza e con maestria ci riporta al circolo. All'altezza del canale di accesso del porto incontriamo due gommoni che si apprestano ad andare sul campo di regata dei fin, ormai gli unici in grado di affrontare quelle condizioni meteo. A terra, contenta di non aver fatto danni, ma dispiaciuta per il boma del presidente, lavo la barca, doccia e via come un fulmine verso casa.

Come mi impone la mia indole cancerina tiro le somme di questa prima giornata. Non voglio rinunciare a fare le mie regate con 16 kn, ma cribbio, se c'è un regolamento non le voglio fare con 20! Mi dispiace di non essermi sentita al sicuro in mare, sicuramente per la mia inesperienza, ma probabilmente anche il fatto di non vedere intorno dei gommoni ha contribuito a questo malessere. Sono dunque straorgogliosa del mio grande circolo che ogni qualvolta organizza una regata, mette in campo il numero necessario di gommoni, pur essendo in acque chiuse! Speriamo nella prossima!"



Sanremo, 31 ottobre/1 novembre "Trofeo Bertrand" - Y.C. Sanremo

(13a prova Campionato Ligure + RL I Zona FIV)

L'ultima regata in acqua salata per l'anno 2009, per quanto riguarda la zona Ligure, è stata perfettamente organizzata a Sanremo, dal prestigioso ed efficientissimo Yacht Club presieduto dal famoso velaio e timoniere Beppe Zaoli. Questa è sicuramente una delle migliori location d'Italia per la comodità di barche, carrelli, spogliatoi, alberghi ecc.

Tempo tiepido e cielo coperto ci hanno accolto nella città dei fiori...e del traffico.

A causa di un semaforo idiota, ma che l'assessore competente intelligentemente lascia in servizio da ormai decenni, in alcuni, tra cui il sottoscritto, abbiamo fatto coda all'uscita dell'autostrada arrivando all'ultimo momento al Circolo per scaricare ed armare.

Insieme ai non molti, ma calienti Dinghisti, c'erano anche i giovani dei 420, i campioncini dei 470 e gli equipaggi evergreens sugli eleganti Snipe. Sufficienti i gommoni appoggio governati dai capaci marinai del Circolo.

Tra i 470 era presente un *gajardo* e sempre composto Nico Briante, cognome altisonante, con trascorsi da buon dinghista all'Italiano di Maccagno, ottimo in 420 ed ora alle prime armi, al timone della barca olimpica. C'era anche De La Fuente, prodiere alle ultime olimpiadi di Qingdao per la barca Argentina, allenata dal Sanremese Mannini che gravita nell'orbita Zaoli Racing Team.

A causa dal semaforo idiota, di gran fretta inizio ad armare *Orietta*, ma con mio sommo orrore mi accorgo di aver dimenticato a Cuneo le sartie. Disastro! Cado nello sconforto e penso di ricaricare sul carrello la barca e seguire le regate da un gommone. Invece Titti, Flavio, Paolo, il Mitico Dondero, mi consigliano, anzi, mi costringono, ad armare due cimette in spectra, al posto dei cavi d'acciaio, e di uscire lo stesso. Ovviamente la centratura è andata totalmente persa, ma l'alternativa è... il carrello stradale.

Chiacchierando e vedendo le barche altrui, appare bellissima ed efficiente la vela del Mitico. Una North 09 perfettamente a segno sul nuovo picco. In effetti Elio ha cambiato passo e l'ha dimostrato in tutte le ultime regate. Qualche cosa che non funziona, invece, è sull'armo di Paolo Ermolli, apparentemente con gli stessi

materiali di *Dimitri*. Ovviamente strabellissimi i Riva di Valente e Titti, molto ammirati anche dai turisti e regatanti delle altre Classi.

Il sabato 31 ottobre, usciamo con un po' di ritardo ma le condizioni non lasciano presagire niente di buono. Manca il vento, e quel poco che c'è, gira troppo. Il mare è molto mosso e il Comitato ce la mette tutta per tenersi in equilibrio sul proprio battello che rolla tantissimo. Dopo un'oretta di patema, si rientra in porto.

Nulla di fatto. Ci attende l'ottima cena preparata dal mitico Gimmi, chef dello Yacht Club,....pazienza, nella vita bisogna saper soffrire!

Tra di noi, c'è chi ha approfittato delle ore rimaste libere per percorrere ed ammirare il tracciato della nuova pista ciclopedonabile che unisce Sanremo a Santo Stefano al Mare; circa 20 Km tra andata e ritorno, sull'ex rilevato ferroviario in riva al mare, con profumi di eucalipti e macchia mediterranea. Costoro raccontano di un'opera bellissima che da sola meriterebbe il viaggio a Sanremo. Si dice che il prossimo anno la pista sarà percorribile da Ospedaletti ad Imperia, praticamente raddoppiandone la lunghezza. Portatevi la bici!

La mattina della Domenica, per la verità, molto di buon ora, mi reco alla barca per vari lavoretti che avevo in mente di fare prima della prova. Con mia gradita sorpresa, mi son trovato al bar, per la colazione, con gli ancor più mattinieri Gin, Fabio Pardelli e Flavio Lorenzi.

Alla mia *Orietta Quattro*, armo la nuova di zecca vela di Ballarin, ancora senza numeri. Mi piace molto, bella grassa e potente come piace a me. Non attendo che il Comitato chiami in acqua tutti noi, ma esco a provare per conto mio. La vela mi "quadra" subito, bravo Roberto, le metterò il mio numero velico! Le piccole modifiche all'attrezzatura funzionano. Solo il mio piede, al quale ho tolto il gesso cinque giorni prima, non mi agevola, anzi, le manovre risultano lentissime e pessimamente eseguite. Ma la voglia di andare in barca è troppa per non mettere il Dinghetto in acqua.

Il vento finalmente fa capolino in un cielo coperto. La direzione è insolita per Sanremo: un Mezzogiorno molto chiazato e ballerino. La corrente è notevole e strana anche la direzione. Insomma, un bel rompicapo da interpretare.

I primi allo start sono i 470 con un capolavoro in partenza proprio di Nico che poi deve cedere agli Argentini per loro manifesta superiorità, ma anche per un problema alla non nuovissima barca. Bravo e onesto, ad ammetterlo candidamente.

Poi i 420 con gli Snipe.

In ultimo partiamo noi con un inedito percorso a quadrilatero correttamente lungo e posizionato in maniera perfetta e che obbliga le differenti classi a compiere almeno un bastone senza interferire tra loro. Ciò denota la professionalità del Comitato e dei posa boe.

Il vento, sui 4 metri all'inizio, salta tantissimo e con macchie più ventose ed altre meno. Chi si dirige sul lato di sinistra si avvantaggia e alla prima boa passa Titti (Carmagnani) per primo, con un botto di vantaggio su Gin (Gazzolo), poi Fabio (Pardelli) e Nello (Otonello). Io forzo un ingaggio e devo autopenalizzarmi con un 720. La poppa vede i velocissimi Nello e Fabio. Nella bolina successiva, Titti perde la leadership per gli ispirati Gin e Nello, mentre io e Flavio, ci infogniamo in zone di poco vento. Nell'ultima poppa gli anarchici Gin e Nello decidono di interpretarsi il percorso come più piace loro e vanno per farfalle. Finito l'effetto di quello che si son fumati, si ravvedono e decidono di far parte di noi altri, cercando di andare a prendere la boa corretta. Gin riesce per un micro-pelo a mantenersi primo mentre Nello si scontra, aggancia, incrocia, si incasina con il bel legno di Riva portato dal bravissimo Valente e perde tantissime posizioni: da secondo con distacco alla boa di bolina, a settimo. All'arrivo e anche dopo, le reciproche accuse e controaccuse si sprecano tra i due dinghisti. Perfetto Titti che non si lascia "tirare" dai primi due e individua la boa corretta da girare. Bel sangue freddo!

Vince Gin su Titti, poi un sempre più bravo e performante Fabio Pardelli che, preso il Nauticalodi di Luca Toncelli, lo sta facendo camminare molto bene. In poppa, già altre volte, mi sono accorto del suo passo molto veloce. Bello e molto accattivante la striscia verniciata sulle murate. Si tratta di un colore usato dell'Alfa Romeo, che vira a seconda della luce che riceve.

Il vento cala ma il coriaceo Comitato di Regata riesce a dare un'altra partenza.

Il vento continua a calare, girare. La corrente è insidiosa e forte. Con quelle condizioni i vantaggi, sorpassi, scarsi sono enormi. Si passa da primi a quinti in tre minuti con distacchi assurdi. Quando Gin ormai a cinquanta metri dalla boa di bolina si sentiva, meritatamente, ormai sicuro primo, inspiegabilmente si ferma e Tua e un veloce Dondero, lo passano e lo distaccano senza capirne il perché. Nei due lati successivi, trasformati in laschi prima della giusta riduzione di percorso, si vedono sorpassi tra Titti e Alfio Valente e Gin a scapito del Mitico.

Il trilling finale è a cinquanta metri dall'arrivo dove Gin si avvicina a Tua recuperandogli duecento metri. *Orietta Quattro*, visto sfumare tutto l'enorme vantaggio, ha dovuto addirittura virare sotto alla prua di *Pallino* per tenersi il primo posto, con Dimitri appiccicato allo specchio di poppa del Sant'Orsola di Gin.

Una considerazione che mi vien da fare, con un pizzico di polemica e un'ideina di soddisfatta ironia, è che le tanto snobbate condizioni meteo-marine del Lago Puccini, dove per tutto l'inverno in tanti di noi ci alleniamo, le ritroviamo abbastanza di frequente anche in mare...smentendo coloro che ritengono il Lago, un campo di regata inutile ai fini delle regate che definiscono "serie".

Un particolare plauso al Mitico Elio Dondero, che ha regatato particolarmente bene, concentrato e veloce. Il terzo posto, peraltro a pari punti con Tua, la dice lunga sul suo continuo miglioramento. L'orologio vinto come primo dei Master, gli darà senz'altro nuova voglia di ripetersi ai vertici.

Gin Gazzolo ha ottenuto una meritata vittoria portandosi a casa, oltre alla medaglia, anche lui un gran bel orologio entrambi offerti dallo Yacht Club Sanremo. Chapeau!

Bruno Tosco non ha brillato, ma aveva la testa altrove...anzi, a terra! Flavio Lorenzi deve necessariamente trovare miglior feeling con la nuova *Beep Beep*, ex *Orietta Cube*.

La premiazione è stata effettuata nel salone delle feste, alla presenza del Presidente Zaoli, del perfetto Comitato, l'efficientissima Segreteria e tutti i bravi marinai ad applaudire gli equipaggi premiati. Bei premi (due orologi, veramente belli), pasta per tutti e rinfresco finale.

Arrivederci al prossimo anno a Sanremo, città dei fiori ...! (*Emanuele Tua*)

Classifica:

| | | | | | |
|-----|----------|------------|---------------------------|-----------------------------|----------------|
| 1) | (1- 2) | Gazzolo | su <i>Pallino</i> | Sant'Orsola | vela North. |
| 2) | (6 -1) | Tua | su <i>Orietta Quattro</i> | Nauticalodi | vela Ballarin. |
| 3) | (4 -3) | Dondero | su <i>Dimitri</i> | Nauticalodi | vela North. |
| 4) | (2- 6) | Carmagnani | su <i>KarmaSutra</i> | Riva (1° classico) | vela North. |
| 5) | (3- 7) | Pardelli | su <i>Zoe</i> | Nauticalodi | vela North. |
| 6) | (5 -5) | Valente | su <i>Stefano II</i> | Riva | vela North. |
| 7) | (8- 4) | Ermolli | su <i>Estrema</i> | Lillia | vela North. |
| 8) | (10- 8) | Tosco | su <i>Guapa</i> | Nauticalodi | vela North. |
| 9) | (9 -9) | Lorenzi | su <i>Cube</i> | Nauticalodi | vela North. |
| 10) | (7 -DNC) | Ottonello | su <i>Manuela</i> | Patrone (Consorzio YCI) | vela North. |

Sanremo vista da una "moglie del dinghista"

Il commento - che volentieri pubblichiamo - è giunto accompagnato dalla seguente divertente nota di una simpatica figlia involontariamente coinvolta per la spedizione:

"Ciao sono Anna la figlia di P. e S. (N.d.R. ...non abbiamo la liberatoria per indicare i nomi per intero).

Invio la relazione della regata di Sanremo perché i miei sono dei trogloditi e non hanno neanche un computer....quindi non dategli più questi "compiti" perché non sono autosufficienti! Ciao Anna".

Mi hanno incaricata di raccontare la trasferta a Sanremo ma penso che persona più sbagliata non si potesse scegliere!!

Cosa posso dire io se non...

- Delle mie pedalate sulla nuova ciclabile Imperia-Bordighera che ovviamente ho percorso solo in piccola parte?
- Di quei strepitosi cespugli di campanule bianche, in questo momento in piena fioritura, di cui nessuno sa il nome?
- Della pasticceria di S. Stefano che offre croissants appena sfornati anche alle 11.00 ora della mia puntuale visita?
- Oppure del cielo, purtroppo sempre grigio, che ha deluso un po' le aspettative di un fine settimana al mare?

Come vedi, caro Titti, questa è la mia regata di Sanremo, per la vostra non so da che parte prendere....ma con l'aiuto di Paolo cercherò di non deludere troppo!!!

Sabato:

cielo plumbeo, nuvole basse, zero vento.

Alle 11.55 viene issata l'intelligenza a terra.

Il vento non arriva.

Alle 16.30 tutti liberi fino a domani.

Domenica:

cielo plumbeo, nuvole basse, zero vento.

Alle 10.55 intelligenza a terra.

Per fortuna verso le 13.00 si alza un leggero vento da S.W.

Barche in acqua.

Si riescono a fare due prove con vento leggero e molto ballerino.

Prima prova: partenza fulminea di Titti Carmagnani che mantiene la testa per mezza regata ma viene superato in poppa da Gin Gazzolo che si aggiudica la prova davanti a Titti e Fabio Pardelli.

Seconda prova: il vento cala ulteriormente ed è molto irregolare.

Indovinare il bordo giusto è un'impresa!

La giuria accorcia la prova che vede Emanuele Tua al primo posto seguito da Gin Gazzolo e da un concentratissimo Elio Dondero.

La classifica finale: 1° Gin Gazzolo (3 punti), 2° Emanuele Tua (7 punti) e 3° Elio Dondero (7 punti).

.....ah, prima di salutare dimenticavo la cena al circolo con le acciughe fritte (ottime) e l'atmosfera conviviale e divertente che sempre si crea cenando con voi in queste occasioni!! Ciao. (*Silvia*)



Anzio, 7 novembre. Campionato Invernale.

Per i dinghysti la ricetta della regata ideale, comprende quattro ingredienti essenziali:

1 Un circolo ospitante comodo ed efficiente

2 Un bel campo di regata

3 Un abbondante gruppo di amici dinghysti

4 Vento quanto basta

Ad Anzio i due primi ingredienti: circolo e campo di regata sono quelli di sempre, ho memorie dell'appuntamento invernale risalenti a quarant'anni fa', anche se il bando recita che siamo solo alla tredicesima edizione?

Il terzo ingrediente quest'anno è particolarmente abbondante, la flotta Romana si è incrementata con nuovi ingressi di cui ben tre femminili.

Del dosaggio del VENTO, quarto essenziale ingrediente, non siamo responsabili.

Purtroppo Sabato 7 novembre il VENTO è stato quasi nullo, le barche non sono neanche scese in acqua, il comitato di regata ha atteso fino alle ore 15,00 poi ha ammainato l'intelligenza.

Prossima regata è per sabato 21 novembre 2009, speriamo che finalmente il VENTO sia quello giusto; gli appuntamenti, al Circolo Vela Roma sono ancora molti, si concluderanno solo dopo la Pasqua 2010 con il classico trofeo Franco Pizzarello. (*Stefano*)

PROSSIMAMENTE

Carissimi dinghisti,

Sabato **14 Novembre 2009** inizia il **Campionato Invernale di Torre del Lago**, il più frequentato degli ultimi anni.

Confidiamo nelle condizioni meteorologiche notoriamente ideali (l'anno scorso si regatò in ogni data prevista).

Vi allego il bando e lo straordinario programma: ogni giornata costituisce anche una autonoma regata (debitamente sponsorizzata e nominata) con conseguenti premi per ogni evento !

La Flotta Alto Tirreno e il Circolo Artiglio Vi attendono numerosi.

Buon vento ! (*Emanuele Tua - Giuseppe La Scala - Daniele Celot*)

2009

- Sabato 14/11 due prove **Coppa BERTACCA**

- Sabato 28/11 due prove **Coppa SUBARU-SKODA-PEUGEOT-TATA**

- Sabato 12/12 due prove **Coppa AUTO-NIERI**

2010

- Sabato 23/01 "Lunga" una prova **Coppa SAI**

- Sabato 6/02 due prove **Coppa VILLA ORLANDO Torre del Lago - Viareggio**

- Sabato 20/02 due prove **Coppa QUANTUM RACING**

- Sabato 6/03 due prove **Coppa FAAC SIMPLY AUTOMATIC**

- Sab/Dom 20-21/03 cinque prove **Coppa GARNELL** valida anche come prima prova del - - -
Campionato Zonale Alto Tirreno 2010

"Campionato Invernale Torre Del Lago Puccini"- Classe Dinghy 12'

Specchio Acqueo antistante al Circolo Velico Artiglio

I concorrenti potranno prendere parte alla regata solo se in possesso della Tessera FIV valida per l'anno in corso validata per la parte sanitaria.

Le iscrizioni dovranno pervenire alla segreteria del Comitato Organizzatore entro le ore 09.00 del sabato delle regate.

La tassa di iscrizione per la prova di giornata è di 15,00€ per giornata.

La regata del 20 e 21 marzo (cinque prove), la tassa di iscrizione è di 25.00€

Il corrispettivo per lo stazionamento della barca è di 30.00 € al mese (da Novembre 2009 a Marzo 2010).

Pagando anticipatamente la tassa di Euro 200,00 si ha diritto a partecipare a tutto il Campionato Invernale 2009-2010 compreso lo stazionamento all'esterno.

(Da concordarsi con il C.V. Artiglio per la possibilità di rimessaggio al coperto).

ISCRIZIONI

Nelle varie giornate di regata potrà essere disputata una terza prova (purché la partenza sia possibile e comunque entro e non oltre le ore 14.30).

Questo a recupero di prove eventualmente non disputate nelle giornate precedenti.

Nella Regata del 20-21/3/2010 sono invece previste cinque prove da disputarsi nei due giorni di programma e non sarà possibile il recupero di prove precedentemente non disputate.

Potrà essere richiesto al momento dell'iscrizione dal Comitato Organizzatore.

Al termine di ogni giorno di regata verrà effettuata la premiazione valida per le prove corse durante il giorno stesso.

da 16 prove a 18 prove 4 scarti

ogni quattro prove ci sarà uno scarto.

Da 1 prova a 3 prove nessuno scarto;

da 4 prove a 7 prove 1 scarto;

Premi ai primi tre classificati della classifica finale di ogni giorno.

Regata di Giornata: Sarà adottato il sistema di "Punteggio Minimo" del Regolamento di Regata ISAF in vigore, compreso quanto previsto dal corsivo FIV.

Campionato invernale: Sarà adottato il sistema di punteggio Hight Point = un punto a barca battuta + 1 per ogni prova disputata nelle varie regate

SISTEMA DI PUNTEGGIO

Le Istruzioni di regata saranno a disposizione dei concorrenti entro le ore 09:00 di ogni giornata di regate.

Saranno scartati i peggiori risultati, secondo le modalità seguenti:

SCARTI

(Valido solo per il Campionato)

La partenza della prima prova è fissata alle ore 10:00 di ogni giornata di regate.

La partenza dell' ultima prova in ogni giornata non potrà essere data dopo le ore 14.30.

da 8 prove a 11 prove 2 scarti

da 12 prove a 15 prove 3 scarti;

Regolamento di Regata I.S.A.F. 2009-2012 con le norme integrative F.I.V., i

Regolamenti di Classe, il Bando di Regata, le Istruzioni di Regata ed eventuali successive modifiche.

NOTIZIE DALLE FLOTTE

FLOTTA ROMANA

Classifica Finale Campionato 2009 IV zona FIV – CLASSE DINGHY 12p

Finalmente, sono in grado di pubblicare la classifica finale del Campionato 2009 IV zona, (dobbiamo ringraziare la segretaria del Circolo Vela Roma che fortunatamente ha conservato il file sorgente del programma ZW con i punteggi della coppa F. Pizzarello 2009). La classifica va ancora considerata provvisoria in quanto il campionato è indetto direttamente dal comitato IV zona FIV. La premiazione si terrà come da tradizione alla nuova fiera di Roma durante il BIG BLU 2010.

Dopo le sei regate in calendario per complessive 11 giornate di gara con 19 prove valide abbiamo due primi a pari merito Giorgio Pizzarello e Roberto Scanu, terzo è Riccardo Provini

1. Scanu Roberto (CN VELA VIVA) punti 50

2. Pizzarello Giorgio (CDV ROMA) punti 50

3. Provini Riccardo (CV TIBERINO) punti 53

4. Provini Massimo (CV TIBERINO) punti 60

5. Viola Pietro (CN VELA VIVA) punti 88

La classifica completa in pdf è scaricabile da

http://it.groups.yahoo.com/group/Dinghy12p_FlottaRomana/files

Alle regate del campionato 2009 IV zona FIV hanno partecipato 31 dinghisti, di cui sette tesserati in altre

zone ma Cameli, Alati e Fantini, soci di circoli del lago di Bracciano, regatano prevalentemente in IV zona. I timonieri tesserati in IV zona sono 24, così ripartiti:

1. 6 soci del CV TIBERINO
2. 4 soci del AV SAIL TEAM
3. 3 soci del CDV ROMA
4. 2 soci del CV3V
5. 2 soci del CN VELA VIVA
6. 2 soci del A.V BRACCIANO
7. 2 soci del ASN SABAZIA
8. 1 socio del A S V MARINA S NI
9. 1 socio del CV CAPOSELE
10. 1 socio del C.N.G MARCONI

I circoli organizzatori sono stati : Associazione Nautica Sabazia con due regate ed Circolo Vela Roma, Circolo Velico Tiberino, Centro Velico 3 V e il Circolo Amici Velici Vigna di Valle con una regata.

Caro Stefano ,

ho visto il prospetto che mi hai mandato: Il Trofeo Franco Pizzarello ad Anzio non sarà a Marzo (il Circolo della Vela non poteva), bensì, sempre ad Anzio il primo week end dopo Pasqua (10/ 11 Aprile): Ho chiesto al CVR, ed ottenuto, che i dinghisti possano lasciare la barca ad Anzio fino a quella data. Anche la regata del Fiasco a Maggio, credo che sia il 15-16 e non l' 8-9!?! Così mi ha detto Yann; saremo molte barche in acqua. Ti chiedo per cortesia, se puoi, di specificare meglio, nel prospetto, quali sono le Zonali e le altre Locali. Penso che sarebbe utile, entro la fine dell'anno un'altra riunione fra tutti noi per parlare della Zona. Cosa ne pensi ? Un abbraccio Giorgio (Giorgio Pizzarello)

Il prospetto del calendario 2010 per il Dinghy 12 in IV zona FIV , con le modifiche richieste da Giorgio è inserito nella cartella CALENDARIO PROVVISORIO 2010 che si apre in file cliccando su

http://it.groups.yahoo.com/group/Dinghy12p_FlottaRomana/files

Ho inserito anche la normativa sui requisiti minimi per le Regate Zonali inviata da Yann (è il responsabile del settore Altre Classi della IV zona). La normativa è sicuramente utile per seguire il ragionamento di Sara sul numero delle barche appoggio.

Si apre nella cartella "Regole da conoscere FIV e ISAF " sempre partendo da

http://it.groups.yahoo.com/group/Dinghy12p_FlottaRomana/files

(Stefano)



FLOTTA del VERBANO

Rinascita e maturità

La Flotta Dinghy 12' del Verbano che fino agli inizi degli anni '90 aveva conosciuto momenti di grande sviluppo e splendore si era progressivamente inaridita e complici qualche abbandono, qualche trasferimento, impegni in altre classi o professionali, si era progressivamente ridotta a pochi irriducibili.

Si arriva così al 2004, anno in cui Enrico Corsi ed Aldo Ferrario con il determinante contributo di Pino Comerio, che pur impegnato in altre classi non aveva mai dimenticato il proprio amore per la nostra barchetta, decidono di dar vita ad una manifestazione: il **Trofeo Internazionale masters over 60'** che nel più puro spirito della regata tra gentleman potesse rianimare l'attività sul nostro lago. I circoli di Luino e Maccagno AVAV ed UVM sposano volentieri l'iniziativa ed il successo premia il coraggio degli organizzatori.

Si ravviva l'attenzione sulla classe ed alcuni validi timonieri locali, complice anche la raggiunta "senilità" si avvicinano al Dinghy. A Maccagno non ci sono più solo Ferrario e Coluccini, ma anche Corbellini, Paganini, Bagni, Annoni ed altri. Questa rinata attività dà nuova vita anche ad altri equipaggi del lago come Ermolli, Galluzzi, Vanetti, Corsi. Luigino Ferrario torna dalla Francia e Pino Comerio si ripresenta in dinghy.

Anche l'attività a terra diventa intensa e partecipata ed i timonieri locali sono fortemente coinvolti nelle discussioni sul nuovo regolamento con passione e ricchezza di proposte. Il dibattito è vivace e le posizioni spesso critiche, anche se in modo costruttivo, nei confronti dei vertici.

In acqua non è da meno e si rivedono finalmente i colori del Verbano in forze alle principali regate nazionali. I circoli del Verbano forti della rinata presenza ottengono per il 2008 l'assegnazione del Campionato nazionale, campionato che seppur sfortunato dal punto di vista meteorologico resta alla storia come il campionato dei record con una presenza di ben 92 equipaggi, record ancora imbattuto.

Enrico Negri, forte timoniere di molte classi e di cabinati in particolare dopo alcune parentesi in Formula 18 e Laser decide di provare il Dinghy ed è amore a prima vista. Partecipa attivamente alla stagione agonistica allestendo due diverse barche. Non solo grazie alla sua esperienza il tasso tecnico della flotta cresce e non di

poco, ma inoltre coinvolge numerosi altri timonieri, tra cui alcuni delusi dalle regate per cabinati sempre più polverizzati in classi dalla vita effimera.

La flotta cresce fino ad una trentina di equipaggi ed al circolo di Maccagno i dinghy sono ormai una decina. Le classifiche nazionali vedono ormai stabilmente timonieri del Verbano nelle posizioni "alte": Negri, Paganini, Corbellini, Ermolli, Braga solo per citarne alcuni e le regate locali vedono i timonieri del Verbano leader indiscussi, anche purtroppo per una certa assenza od impoverimento delle flotte del Garda e di Bellano.

L'attività è stabile e continuativa e le uscite di allenamento sono spesso affollate come le regate.

I tempi sono maturi perché nel 2010 l'Unione Velica Maccagno (un circolo in cui presidente e vicepresidenti sono tutti dinghisti!) venga organizzato un Campionato del Verbano Coppa Alcea in un'unica sede: Maccagno, che in cinque prove tra marzo ed ottobre vuole avere lo scopo di preparare gli equipaggi all'attività nazionale coinvolgendo anche tutti gli scafi locali (e non solo) con la possibilità di lasciare in loco le imbarcazioni.

DINGHY FLASH

Dagli Stati Uniti ci giunge il seguente messaggio dall'amico Louis che segue la Classe leggendo Dinghy News.

"Sono stato il primo proprietario di **Betty**, un dinghy 12' costruito per me dal maestro **Solari** a Chiavari l'autunno del '47. Betty navigò da Cavi di Lavagna ; passò poi , agli inizi degli anni 50, a mio cugino Mario Besana. Da lì si perdono le tracce. Possibile che esista ancora, o che qualcuno ne abbia notizie ?

Louis Mannie Lionni

Burlington Vermont USA"



...CHE FANNO I DINGHISTI QUANDO NON SONO IN REGATA?

La domanda sorge spontanea quando si riceve (ovviamente non da parte dell'interessato) una foto del genere.

Dinghy News non registra, quindi, soltanto gli importanti risultati conseguiti nelle regate , ma anche, per esempio, la cattura di grosse prede in una attività comunque legata al mare.

E sarebbe bello sapere:

...che fine fanno questi "trofei"?

...chi li tramuta in arte culinaria?

...chi sono i fortunati ammessi alla mensa di un simile cacciatore?



PARLIAMONE

L'interessante dibattito aperto con i quesiti posti da Roberto Armellin continua a raccogliere i pareri di molti regatanti che, doverosamente, pubblichiamo sottoponendoli all'attenzione generale.

Intervento di Ubaldo Bruni

Mi ricollego all' ormai famoso articolo di Roberto Armellin "PARLIAMONE" apparso sul numero 89 di Dinghy News nell'intento di dare un contributo alla discussione.

Primo argomento: **Circuito dei Classici.**

Secondo me la questione ha due aspetti: uno tecnico, l'altro politico.

Politicamente riunire i "plasticoni" e i "legni classici" in un unico circuito di regate sarebbe auspicabile per l'immagine della classe che ne uscirebbe sicuramente rafforzata. Certo l'aumento del numero dei partecipanti ad ogni evento costringerebbe i circoli ad uno sforzo organizzativo superiore rispetto a quello attuale e la classe ad una selezione più severa dei Circoli cui affidare l'organizzazione.

Non mi nascondo che il "Circuito del Dinghy Classico" è ormai una splendida realtà, ma in un'ottica di lungo periodo la presenza di due circuiti diversi e la conseguente separazione delle flotte potrebbe essere causa di dispersione delle flotte con una riduzione di interesse e conseguente crisi della diffusione della nostra adorata barchetta.

Anche gli sponsor, in linea teorica, avrebbero l'interesse a rivolgersi ad una platea più vasta di concorrenti, accompagnatori e di pubblico in generale.

Inoltre nell'ipotesi di un unico circuito non sarebbe certamente un problema organizzare le regate in modo tale da soddisfare anche coloro che oggi partecipano alle regate sia con le barche in plastica che con i legni. In questa ipotesi si innesca il discorso: **Partenze tutti insieme o partenze separate**. Mi schiero a favore delle partenze separate, se dobbiamo farne un discorso tecnico gli argomenti che ho sentito sino ad ora a favore delle partenze uniche mi sembrano abbastanza deboli:

-La soddisfazione di lasciare indietro qualche plasticone;
-Il piacere di partenze numerose;
-Il pericolo di una divisione della classe; **(il problema sarebbero le partenze separate e non come adesso due circuiti separati ? non capisco)**;

A fronte di queste affermazioni c'è invece la certezza per chi ha il desiderio di regatare e di confrontarsi ad armi pari con gli altri concorrenti, che la presenza delle barche di plastica, sicuramente più veloci degli armi in legno, condiziona quasi sempre la regolarità e le scelte di chi regata con i legni.

Già poche decine di metri dopo la partenza vista la indubbia differenza di velocità ci si trova con il legno inevitabilmente di fronte ad un muro di barche più veloci praticamente insuperabili, che costringono i timonieri dei legni a scelte di bordi quasi sempre contrari ai propri obiettivi con una serie ininterrotta di virate dipendenti dalla sola necessità di togliersi dai rifiuti di barche che nulla hanno a che vedere con la propria regata.

Le scelte nella prima parte della regata, che spesso sono determinati per l'intera prova, vengono quasi sempre condizionate non dai diretti avversari ma da barche che con la tua regata non hanno niente a che fare. Non mi sembra la soluzione ideale.

Sulla base di queste considerazioni, la scelta mi sembra obbligata.

Partenze separate, classifiche separate, pari dignità tra le due tipologia di barche, in una unica manifestazione. Faccio riferimento ovviamente alle regate Nazionali e al Campionato Italiano.

Resta ovviamente la libertà dei singoli timonieri dei legni di partecipare ad una o all'altra regata con qualsiasi tipologia di rig, alluminio o legno.

Questa mi sembra una soluzione che può assicurare un futuro positivo per la nostra Classe.

Faccio una proposta, verifichiamo l'anno prossimo, unificando la sede per uno o due eventi, provando le partenze separate e vediamo come va.

Il piacere di ritrovarsi tutti insieme anche sotto l'aspetto sociale mi sembra impagabile.

Rispondo agli altri quesiti:

1. **Numero scarti**: va bene uno scarto alla sesta prova. Le Nazionali sarebbero senza scarti.
2. **Percorsi graditi**: Solo bastoni con la boa di disimpegno nelle regate numerose. Arrivo in poppa o di bolina con possibilità della terza bolina sempre che il vento lo consenta (né troppo né troppo poco per es. da quattro a sette mt/sec).

Abolire per sempre le partenze a metà percorso.

3. **Cancello alla boa di poppa**: ok il cancello nelle regate numerose.
4. **Appendice P**: andrebbe applicata. Un giudice su un gommone non è la fine del mondo.
5. **Giorno di riserva**: Eliminato. Mi accodo alle decisioni del C.D.
6. **Proteste**: togliamo pure gli obblighi di avvertire Comitato e della dichiarazione di autopenalizzazione.
7. **Tempo limite per partire**: concordo sull'aumento del tempo limite a 6-8 minuti.
8. Concordo con l'apertura e chiusura della linea di partenza e di arrivo.
9. **Autopenalizzazione**: no, non sono d'accordo con la riduzione dei giri di autopenalizzazione; toccare una boa è meno grave del mancato rispetto del diritto di precedenza in un incrocio mure a dx con mure a sx.
10. **Punteggio**: l'ipotesi di fare riferimento per i punteggi alle singole prove e non alle regate, con un numero di scarti adeguati, mi sembra valida.



Intervento di Pino De Marte

La mia non sarà una lunga replica perché il mio pensiero lo ho esternato nelle cronache che ho scritto sulle varie regate del trofeo del dinghy classico, ne seguirò "l'ordine dei fattori" indicato nella puntuale, come sempre, lettera di Roberto e repliche tua e di Renzo.

Cominciamo quindi dalla coda! L'altro giorno in un canale a nord di Anversa ho fatto la mia ultima bellissima veleggiata al timone di Excalibur (vedi foto), un magnifico Dragone di un collega di Raffaella.

Perché ti dico questo e cosa c'entra con il dinghy? Per me la vela è una passione pura! Le boe verdi e rosse dentro le quali mi dovevo destreggiare per non finire nelle secche di un canale con 6-7 metri rassicosi, erano una goduria, perché il Dragone o un'altra barca a chiglia sono barche che ti danno sicurezza. Quindi.....

Sicurezza e regolamenti

Il Dinghy delle nostre regate non dico che sia una barca meno sicura ma davanti a sei metri di vento è già al limite e le sue risorse di sopravvivenza da eventuali rotture della drizza sono affidate al fatto che il paranchino tenga, che la gola sull'albero non si rompa o che la drizza non si spezzi. D'accordissimo quindi con voi su tutto quanto attiene la competenza delle giurie, come ha dimostrato quella di Palermo, perchè la standardizzazione delle istruzioni, deve garantire omogeneità di regole e di comportamenti nei confronti di tutti i concorrenti, anzitutto riguardo alla sicurezza ed alla gioia di andare in barca.

Scarti

Gli scarti, sulle singole regate, e tantopiù sui campionati, dovrebbero premiare la **partecipazione**. Dopo essersi fatti il mazzo per fare tutte le prove e tutte le regate non è bello scartarne qualcuna, soprattutto se queste comportano trasferte di 6-700 km. Quindi abolire tutti gli scarti, come da normativa federale. Chi rompe qualcosa o non viene, pazienza!

Percorsi

Non ne posso più di bastoni con lo stocchetto. Almeno per i legni, o ritorniamo ai triangoli o una delle tre giornate la dedichiamo ad una crociera.

Partenze separate

Sulle prime non vedevo contro indicazioni, ma le osservazioni di Roberto prima (regata di Salò) e di Renzo poi mi hanno convinto di lasciare le cose come stanno.

Le barche di plastica gioiranno per le loro prestazioni, e se vorranno vedere i legni dovranno invitarci con un "pacchetto" interessante, almeno quanto quello del circuito del dinghy classico. Questo non c'entra nulla ne con i tanti amici che ognuno di noi ha tra i legni o tra le plastiche, ne tantomeno con le prestazioni delle barche di legno, almeno di alcune.



Intervento di Emanuele Tua

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.

Lascerei gli scarti come sono ora: uno scarto alla quarta prova. Concordo con il pensiero del Segretario.

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.

[Ma me non è piaciuto per niente il percorso utilizzato a Bellano. Una prima bolina corta, poi un giro completo e arrivo dopo una stracorta bolinetta. Continua a piacermi molto il nostro classico "bastone" con l'eventuale aggiunta del cancello in 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)

Ottimo!

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.

Fondamentalmente, se un concorrente "pompa", è protestabile da un altro concorrente...Una volta protestato, deve fare la penalità dei 720° (due virate e due strambate)

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):

E sufficiente essere chiari nelle I.R.

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)

E' sufficiente essere chiari sulle I.R.

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)

Non ne capisco l'utilità....neanche del discorso!

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?

D'accordo con l'uso delle bandiere arancione e blu. D'accordo con il Segretario.

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)?

Contrario!

10. last but not least vogliamo ragionare sul sistema di punteggio dei circuiti ?

Mi piace molto quello chiamato "Hight Point". Rimango, ovviamente, d'accordo con le decisioni del C.D.

P.S. Son d'accordo con altri regatanti per "ragionare insieme a tutti" per vedere se è il caso di dare due partenze distinte, in caso di regate con più di cinque/sei "legni".



Intervento di Paolo Corbellini

In merito ai quesiti posti dall'amico Armellin 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

Premesso che non capisco la necessità di prendere posizioni discordanti dalle altre classi in assenza di specifici motivi sono molto favorevole alla riduzione degli scarti in quanto costringe i concorrenti a comportamenti meno spregiudicati in partenza ed un miglioramento della "marineria" degli stessi. Il numero elevato di rotture è solo sintomo di scarsa cura per la propria barca o di adozioni di soluzioni inutilmente complicate e farraginose, soprattutto su una barca "semplice" come il dinghy.

Aggiungo anche la mia contrarietà alla norma che prevede la possibilità si stazza ai campionati di più vele ed armi. Una barca con un limite di regata di 8m/s, una sola vela non giustifica la necessità di stazzare più armi (mica siamo Star). C'è sempre la possibilità di sostituire in caso di rottura!

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.

Bastone sempre, riguardo alla partenza la preferisco alla boa di poppa, in modo da avere una prima bolina più lunga.

Sempre sui percorsi, sarei favorevole a ridurre il numero di prove (due al giorno), ma con percorsi MAI inferiori all'ora e boline di 0,8 miglia da farsi in circa 20 minuti.

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)

Quando si può ed i fondali lo permettono, il cancello se ben messo a mio avviso oltre le 50 barche è utile

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

Indifferente, anche se personalmente non molto favorevole, occorre saper protestare più spesso questi atteggiamenti

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):

Ci sono normative e suggerimenti da parte delle autorità internazionali e nazionali, atteniamoci a questi! Teniamo conto del fatto che ogniqualvolta si usa il giorno supplementare si vedono flotte dimezzate! Non è facile conciliare sport e problemi lavorativi e penalizzare gli equipaggi che si sono dovuti sobbarcare trasferte più impegnative.

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)

Non vedo controindicazioni ad avvertire il comitato dell'intenzione di protestare, né a dichiarare le autopenalizzazioni, soprattutto se incrociate con possibili proteste

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)

Non capisco la necessità, tanto se parti a 5 minuti la tua regata è irrimediabilmente priva di significato!

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?

Si

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)?

Sono favorevole, non perché sia complesso fare un giro con una barca con la sola randa da manovrare, ma perché invoglia all'autopenalizzazione in caso di dubbio e dovrebbe ridurre le proteste per comportamenti borderline

10. last but not least vogliamo ragionare sul sistema di punteggio dei circuiti ?

Vale quanto detto sopra, a me piace il punteggio minimo, se mai ero un estimatore del vecchio sistema che dava un plus al primo arrivato