



SOMMARIO

- **Intervista al Segretario..... pag. 1**
- **Dai campi di regata.....pag. 2**
- **Prossimamente.....pag. 2**
- **Notizie dalle Flotte..... pag. 3**
- **Dinghy Flash.....pag. 4**
- **Parliamone..... pag. 4**

INTERVISTA AL SEGRETARIO AICD

CINQUE DOMANDE A GIORGIO PIZZARELLO

D - La stagione 2009 è terminata. Qual è il bilancio in termini numerici e d'immagine per il nostro Dinghy?

R - A me pare che la Classe goda di grande salute, viva un momento di grande crescita, rinnovata armonia e grande apprezzamento nel mondo della Vela. L'immagine che ne risulta all'esterno, ed alla quale molte persone ed anime della Classe hanno lavorato, sia di quelle da far invidia a Classi apparentemente più importanti.



D - Quali sono stati i punti di forza e quali quelli di debolezza emersi nel 2009?

R - Credo che la nostra Classe, in linea con la maturità dei suoi componenti, abbia saputo dimostrare, prima di tutto a se stessa, come sia possibile, fermarsi, ragionare, ripensare, correggere, salvaguardare principi fondamentali della nostra storia, e poi ripartire con entusiasmo, armonia e voglia di divertirsi. Uno dei fondamenti a cui mi riferisco è quello di voler tenacemente restare uguale a se stessa nel tempo, salvaguardando la competitività, di barche con diversi Lustri sulle spalle: questo attrae proseliti con continuità e contribuisce a renderci inossidabili. Grandi punti di debolezza non ne vedo se si eccettua qualche inadeguatezza organizzativa; in alcuni momenti non siamo stati in grado di tenere il passo con la nostra repentina crescita e le misure conseguenti che abbiamo posto in essere, con alterni risultati. Questo punto va migliorato nel prossimo futuro; ci aspettano nuove sfide organizzative, nazionali ed internazionali alle quali dobbiamo adeguarci, soprattutto come Dirigenza.

D - Il successo dei "Classici" costruito su una caparbia operazione di marketing e su un'organizzazione esemplare è confermato dai risultati. Tutto questo ha però generato qualche inspiegabile e mal celato mugugno.

Vogliamo parlarne analizzandolo ed allontanando infondate preoccupazioni?

R - I mugugni e le dietrologie a me interessano poco, anzi, per nulla; a me piacciono i fatti! Il successo dei Classici ha avvicinato e sta avvicinando sempre più nuovi amanti della vela, alla nostra "barca". L'ottima organizzazione del Circuito "dedicato", è l'esempio del livello di crescita della Classe, nel mondo della Vela, e del legittimo aumento di richieste degli Associati. Anche a questo mi riferivo, dicendo che anche in altre regate, dovremo migliorare sul piano organizzativo, e questo dipende dalla capacità della Classe dirigente di incidere sui Clubs organizzatori! Il successo di qualsiasi delle anime della Classe (siano esse i classici, i

dinghy in vtr e legno, o di sola vtr, come è successo di recente), è un successo di tutti, sinergico alla nostra crescita.

Da più parti ho sentito timori di una prossima futura spaccatura della Classe, tra dinghy moderni e Classici. Trovo assolutamente infondato questo timore e l'ho scritto e detto più volte in diverse occasioni spiegando anche i motivi di questa mia assoluta convinzione. Di questo argomento comunque si avrà modo di parlare, tutti insieme, nella prossima Assemblea generale, il 30 Gennaio prossimo allo YCI di Genova

D - *Tra pochi giorni la Classe sarà chiamata a votare per l'eleggere gli Organi Direttivi. Cosa è possibile ipotizzare per il governo del biennio 2010/2011?*

R - Molte cose sono state fatte nel biennio che sta per finire; altre devono essere portate a termine ed il tutto va poi consolidato: se ne è parlato tra noi in Consiglio direttivo, e l'idea è quella di restare per il prossimo mandato, seppur con fisiologiche alternanze di qualche Consigliere, che pur avendo fatto molto bene, avrebbe poco tempo da dedicare alla Classe, nel futuro. Tutto ciò, ovviamente, se gli Associati, che sono sovrani in queste decisioni, siano d'accordo!

D - *Il 2013 è l'anno del Centenario, un avvenimento che meriterebbe di essere già programmato dettagliatamente e possibilmente curato da una commissione interamente dedicata alla preparazione dell'evento.*

Non sarebbe opportuno sapere sin d'ora chi condurrà la Classe a quella data, magari elevando il mandato da biennale a quadriennale per avere il tempo necessario per una gestione così importante?

R - Elevare il mandato da biennale a quadriennale è eventuale compito dell'Assemblea riunita e, credo, che una cosa simile debba prevedere una modifica Statutaria; a mio parere, potrebbe avere i suoi vantaggi, magari inserendo una clausola di "verifica" allo scadere dei 2 anni (alla maniera Americana). La difficoltà di una tale scelta risiede di più, a mio parere, nelle persone! Ciascuno di noi si impegna in certi ruoli per passione verso la Classe ed il proprio divertimento, ma, ciascuno di noi ha una sua Professione, ancora in corso, che richiede davvero molto tempo e concentrazione.

Comunque, è un altro argomento di cui si potrà parlare e discutere in Assemblea .

DAI CAMPI DI REGATA

Torre del Lago. INVERNALE DINGHY 2009/2010



E' giunta in redazione questa foto da Torre del Lago senza alcun commento. È una premiazione, ma non sappiamo a quale regata si riferisce (Invernale 2009/2010?) .

In attesa che qualche generoso volontario spenda due parole per colmare la lacuna, la foto da lo spunto a qualche commento.

Si rivedono sul podio (da sinistra): Fabrizio Diversi (...la *primula* elbana che ritorna quando cadono le foglie), Fabrizio Cusin (...il pisano con la mente al Dinghy e il cuore ai cavalli!) e Stefano Lillia (...sempre a guardare le Stelle!). Più di tutto, però, stupisce l'insolita postazione di Italo Bertacca (primo a sinistra nella foto), ma... forse è una gara di gokart !

PROSSIMAMENTE

Anzio, 21 novembre 3a prova "Invernale di Anzio".

IL DINGHY NEL GOLFO DI GAETA

Diamo a Bobo quel che è di Bobo, perché è indubbiamente lui Roberto "Bobo" Scanu quello che contagiato in quel di Bracciano dalla passione per il Dinghy 12 piedi ci ha prima coinvolto con l'organizzazione della nazionale al circolo Caposele nel 2007 e poi trascinato a gareggiare in giro per l'Italia.

Al circolo Vela Viva nell'incantevole golfo di Gaeta, in pochi anni, si è formata una bella flotta Dinghy 12 piedi con Roberto Scanu, Carlo Bocchino, Pietro Viola, Anthony Reale, Gianluca Reale e Nando Colannino, le barche sono due Battisti, Roberto come mastro d'ascia ha collaborato alla loro costruzione nel cantiere di Formia, due NauticaLodi e il nuovo Lillia di Carlo Bocchino che per non farsi mancare niente si è appena ordinato un Classico Colombo di legno 100%.

A detta di tanti occorrono quasi due anni per venire a capo dei tanti piccoli accorgimenti e trucchi che ti consentono di portare al meglio il Dinghy in regata, così Carlo ed io per bruciare le tappe e cominciare finalmente a lasciare dietro il sempre veloce Bobo abbiamo convinto Nando Colannino a darci una mano. Il nostro atleta delle Fiamme Gialle di Gaeta, olimpionico a Sidney nelle Star con Pietro D'Alì, con metodo e scrupolo da professionista per perfezionare le nostre manovre ci ha seguito e filmato dal gommoni del circolo e spesso per rifinire la sua preparazione velica (è sempre in giro per il mondo a regatare al top) ci ha onorato della sua presenza in acqua provando le nostre barche.

Nel mese di settembre si è affacciato nel golfo di Gaeta anche il campione della Lega Navale di Napoli Gaetano Allodi con il suo Lillia, venuto per valutare la velocità del "Sempreverde" di Carlo Bocchino che aveva osservato al campionato di Palermo. Gaetano si è misurato con noi in una giornata con un bel vento teso, un ottimo allenamento quasi una regata con Nando che guidava la flotta grazie alla sua esperienza ma anche del suo fisico atletico (104 kg di muscoli).

In estate i Dinghy 12 piedi che veleggiano quasi ogni giorno fino al tramonto, sono uno spettacolo abituale nel panorama del Golfo e visto l'interesse che suscitano, ci fa ben sperare per il futuro de nostra gloriosa classe. *(Pietro Viola)*



I DINGHISTI ROMANI DIBATTONO ED INVITANO AD INTERVENIRE...!

"Pius" interroga

L'idea brutalmente è questa: come in ogni attività sportiva che si rispetti, anche nella classe dinghy, visto che si compila e continuamente si aggiorna una classifica detta ranking, sarebbe ora di utilizzarla. Io vedrei bene una serie A per i primi cinquanta; una serie B per i successivi cinquanta, e una serie C per tutti gli altri. E' chiaro che nell'appartenenza ad una delle tre serie, può entrarci il numero delle regate corse, ma questa non è cosa di poco valore. E' chiaro, infatti, che l'assiduità alle regate può dare punteggio anche se non si è forti; ma questo ai fini della classifica di classe non importa più di tanto. Se, infatti, un dinghista di serie C (metti il mio caso) imbrocca uno o due risultati buoni, potrebbe saltare molti posti nella classifica del ranking, ed anche salire di serie.

Ma l'obbiettivo della proposta non è la possibilità di salire di serie che, evidentemente, c'è già nell'idea stessa del ranking. La vera differenza, invece, potrebbe essere quella di prevedere dei riconoscimenti (come si fa per i legni) ai primi classificati anche delle serie B e C. Piccoli riconoscimenti, che, però, potrebbero incoraggiare i regatanti più deboli ad impegnarsi e a creare un sano spirito agonistico anche nelle parti basse delle classifiche.

Se, invece, non si vuole cambiare finirà anche per i dinghy quello che è successo ai finn e ad altre categorie, e cioè un progressivo abbandono dei perdenti. E' chiaro, infatti, che c'è un gruppo di eccellenza con il quale non si riesce a competere; per questo la mia idea risponde ad una esigenza reale. Insomma va bene lo spirito olimpico, ma ci dovrà pur essere una risposta (sia essa anche debole) alla voglia di misurarsi che ogni timoniere può avere indipendentemente dal suo valore assoluto.

Il sole c'è pure sui campi della serie C e, magari, c'è anche qualche bellezza tecnica da osservare, pure se non è materia per campionissimi.

Chi volesse discutere questa proposta può intervenire. *(Pius)*

"Master&Commander" risponde

Lo sai quanto ti amiamo, tutti, caro Pius, e quando non vieni a regatare ci manchi, ma non ti inventare cose strane.

Non da oggi i migliori arrivano prima ma dall'antichità, ricordi cosa c'è a una quarantina di km da Atene?, noi più scarsi arriviamo dopo, e lo sappiamo tutti che i migliori hanno anche le barche più veloci, è una questione sia di pecunia che di capacità di trovare la barca più performate e metterla a punto, e i bravi hanno sempre la barca più veloce, poi li metti sui legni che, a parte qualche Patrone o Russo, sono

abbastanza simili ed allora la bravura conta di più, anche se la velocità delle barche migliori si vede.

Andiamo a regatare sereni Pius, non con lo spirito decubertiano che a noi gladiatori non ci tange, ma con la voglia di stare insieme, con la speranza di un salto di vento o che il bravo sbagli bordo, ma senza lamentarsi troppo, dove la metti la gioia di tirare bordi con gli amici??? (Master&Commander)

DINGHY FLASH

Il giornale della Provincia di Lecco ha dedicato un articolo con tanto di foto al dinghista più giovane in attività della nostra Classe.

40 SPORT **La Provincia**
VENERDI 23 OTTOBRE 2009

[VELA DINGHY CLASSICI]

Eufrasio Anghileri, skipper a tredici anni E papà fa da zavorra

«È troppo leggero e mi usa per appesantire la barca» dice il genitore. Promessa della Canottieri ha vinto la prima regata

TENNIS

«Opera di Sondrio: il trionfo di Vitari sul rivale Vadlamudri

FESCATO (Foto: M. Basso) È un biondo preadolescente di nome Eufrasio Anghileri, 13 anni, che ha vinto la prima regata della Classe Dinghy Classici. Il papà, Franco, è un uomo di mezza età, con un fisico da ex calciatore. È un uomo di mezza età, con un fisico da ex calciatore. È un uomo di mezza età, con un fisico da ex calciatore.

BOCCHE PROVINCIALI

Titoli a Casati e Passoni-Triboli

Il titolo di campione provinciale della categoria C è stato conquistato da Andrea Casati, 12 anni, che ha vinto la prima regata della Classe Dinghy Classici. Il papà, Franco, è un uomo di mezza età, con un fisico da ex calciatore.

Manara beffata, naufragio Nibionno

Il titolo di campione provinciale della categoria C è stato conquistato da Luciano Manara, 12 anni, che ha vinto la prima regata della Classe Dinghy Classici. Il papà, Franco, è un uomo di mezza età, con un fisico da ex calciatore.



Vela Eufrasio Anghileri

[ECCellenza]

È un botta e risposta tra Base 96 e Merate

BASE 96 1
MERATE 1

Mercato Zambelli (B) 5/6, Buonanno (M) 10/11.
BASE 96 Zambelli, Marzulli, Passoni, Frasca, Cavallini, Rondina, Bonaldi, Guzzardi, Angelotti, Zambelli (Zalozza 27/1), Merate (Della 42/43), Ad. Passoni.
MERATE Meneghini, Storti, Casati, Crippa (Ruz 30/31), Mora, Consoni, Basso La Bianca, Bertani, Colli, De Pajola (Marsia 1/1), Buonanno, Ad. Scaramozza.
Note Amministratore: Frasca, Cavallini (B) e Storti (M).
SEVESO (no. 1) Basso e Zambelli su Base 96 e Merate.

[ECCellenza]

Manara beffata, naufragio Nibionno

1 "bersagliere" trafficò da un rigore a 2' dallo fine, i nibionnesi incassarono 5 gol in casa

NIBIONNO SEREGNO 1
Mercato Nardini (S) 5/6, Casoli (S) 13/14, Geronzi (S) 27/28, Carloni (M) 24/25, Pisanonchi (S) 29/30, Nardini (S) 32/33.
NIBIONNO Marchetti, Annunziata, Cioffi, Gelbino, Giacomini, Maltoni 42/43, Geronzi, Tosi, Pizzardi, Erbà (Ponta 20/21), Carloni, Seta (Albano 22/23), Ali, Geronzi.
NIBIONNO SEREGNO Impugnatoro, Ghazzi, Gandini, Pizzi, Tognazzi, Grassi, Marchi (Corbino 22/23), Pisanonchi, Nardini (Bergamo 21/22), Casoli, Pisanonchi (Chippella 11/12), Ali, Albano.
Archie Colli di Vigevano (Brescia e Searpanti di Bergamo).
Note Amministratore: Gandini, Grassi e Pisanonchi (S).
NIBIONNO (no. 1) Altri partite scritte per il Nibionno, battuto in casa dal Seregno nel terzo turno provinciale di Eccellenza. Gli azzurri scesero basso in campo con la partita così tra i primi 27 e il 30 del gol del titolo di Carlo. La 1' della ripresa fu solo una palla mancata nel passaggio che il Seregno ha convertito nel 30'. Dopo la distensione di Franco Filippo Lomero, condusse il Nibionno a scarsi di preparazione dei portieri Fabio Conca.

Mercato Lenti 47/48, ing.
LUCIANO MANARA 6
GIANA ERMINO 1

Mercato Lenti 47/48, ing. Luciani (S) 19/20, Manara (S) 21/22, Manara (S) 23/24, Manara (S) 25/26, Manara (S) 27/28, Manara (S) 29/30, Manara (S) 31/32, Manara (S) 33/34, Manara (S) 35/36, Manara (S) 37/38, Manara (S) 39/40, Manara (S) 41/42, Manara (S) 43/44, Manara (S) 45/46, Manara (S) 47/48, Manara (S) 49/50, Manara (S) 51/52, Manara (S) 53/54, Manara (S) 55/56, Manara (S) 57/58, Manara (S) 59/60, Manara (S) 61/62, Manara (S) 63/64, Manara (S) 65/66, Manara (S) 67/68, Manara (S) 69/70, Manara (S) 71/72, Manara (S) 73/74, Manara (S) 75/76, Manara (S) 77/78, Manara (S) 79/80, Manara (S) 81/82, Manara (S) 83/84, Manara (S) 85/86, Manara (S) 87/88, Manara (S) 89/90, Manara (S) 91/92, Manara (S) 93/94, Manara (S) 95/96, Manara (S) 97/98, Manara (S) 99/100.

PARLIAMONE

Intervento di Renzo Santini

Cari amici,
Scusate ma non mi sento molto coinvolto dalla questione.
Sono invece sorpreso dall'impostazione data alla vicenda e prego quindi di volermi leggere fino in fondo.
Innanzitutto vorrei sperare che non si metta in discussione un pilastro fondamentale dello statuto e del regolamento, e cioè a chi spetta l'assegnazione dei numeri velici e dei certificati di stazza e la loro totale gestione. Ovviamente non ai soci AICD. Mi pare superfluo ricordare che, se qualcuno ha delle richieste da fare in materia, la regola vuole che queste vengano inoltrate agli organi competenti della classe, i quali

operano di conseguenza. Non dovrebbero esserci dubbi o incertezze al riguardo. Non capisco quindi la richiesta di Carlo Cameli ma – se ho frainteso qualcosa – vorrete darmi dei chiarimenti e potremo tranquillamente riparlarne.

Per quanto mi concerne, sono certo che quanto riassumo qui sotto porterà maggior chiarezza sulla questione cui Carlo fa riferimento:

- nel dicembre 2007 ho acquistato un dinghy in uno stato di totale abbandono poco prima che diventasse legna da ardere; l'intento era di restaurarlo e regatarci; il venditore, pur assicurandomi che la barca era stata stazzata, non disponeva del certificato;
- ho subito informato la classe del mio acquisto, fornendo dettagli e foto della barca, e richiedendo l'invio della copia del certificato ITA 1371, numero che risulta impresso a fuoco sul paramezzale nonché inciso su timone, barra e pagliolato; ho richiesto inoltre la voltura del certificato stesso a mio nome; la barca porta la targhetta originale del Cantiere Lillia, elemento emotivo che più di tutto mi ha indotto all'acquisto; il nome della barca era cancellato da un'ignobile pitturazione in bianco su tutto il perimetro;
- dopo l'interessamento prima di Franco Ballarin, poi di Giuseppe La Scala e infine di Carlo Cameli nel corso del passaggio di consegne della tesoreria, ricevo il certificato in originale;
- il restauro ha comportato non pochi sacrifici in termini di energie e quattrini spesi, ben oltre il preventivato e non è ancora finita;
- Gianpietro Pollesel ha visionato la barca in diverse occasioni e dispone di una copia scannerizzata del certificato riportante la clausola della sanatoria; gli ho preannunciato la mia richiesta di effettuare una stazza completa;
- da Paolo Rastrelli, cui chiedo notizie di ITA1371 iscrivendola al costituito registro del dinghy classico, apprendo che la barca è stata costruita e stazzata nel 1963 col nome di Emilio II e che l'acquirente è Gian Paolo Alfieri di Milano;
- con questa bella barca riportata alla luce mi iscrivo col suo certificato di stazza a numerose regate e do il mio contributo di presenza in acqua partecipando assiduamente all'attività agonistica della classe;
- e intendo regatare ancora nella perfetta regola.

Con questo avrei terminato la mia pedante cronistoria.

Ma per quanto attiene alla barca di Stefano Lillia, incredibilmente venuta fuori quasi due anni dopo la mia con lo stesso numero velico inciso sul paramezzale, mi corre a questo punto l'obbligo – essendo chiamato in causa solo per la coincidenza del numero velico - di rilevare quanto mi è stato comunicato da varie fonti, sempre per la chiarezza invocata:

- l'errore di apporre lo stesso numero velico non può che essersi verificato in cantiere;
- la barca non dispone di certificato di stazza e quindi, in base alle regole, deve essere stazzata per poter regatare; a questo proposito una prima verifica tecnica ha riportato che la barca non è stazzabile in quanto "non è un dinghy", e la definizione non è mia;
- la barca non è restaurata e presumibilmente non lo sarà ancora per qualche tempo;
- l'incisione delle sigle GL sul paramezzale individuerebbe una barca appartenuta a Gianni Lillia, quindi non a Gian Paolo Alfieri;
- il nome affiorato parzialmente di "Emili" sullo specchio di poppa non significa che si tratti di "Emilio II" ma potrebbe essere Emilio e basta (o Emilia dato che Gianni Lillia dava solo nomi femminili alle sue barche).

Concludendo, mi auguro che la classe trovi il modo di permettere alla barca di Stefano, o a quello che sarà il futuro acquirente, di poter essere messa in regola. Sarebbe un vero peccato escludere dalla flotta dei dinghy classici un capolavoro di un Maestro d'ascia che ha anche un valore storico.

Un abbraccio a tutti.

Renzo

**LE REGATE SONO FINITE (...ma non tutte).
COLLABORATE A DINGHY NEWS
CON PENSIERI, PAROLE ED OPERE.
INVIATE COMMENTI, SUGGERIMENTI, PROPOSTE,
DOMANDE...PER MANTENERE VIVO IL NOTIZIARIO.**