



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

SOMMARIO

- **Comunicato del Segretario..... pag. 1**
- **Dai campi di regata.....pag. 4**
- **Prossimamente.....pag. 5**
- **Dinghy Flash.....pag. 5**
- **A proposito dei "Classici"..... pag. 8**

COMUNICATO DEL SEGRETARIO

Cari amici tutti ,

eccomi per il consueto aggiornamento dopo un Consiglio Direttivo, l'ultimo dell'anno 2009, svoltosi a Santa Margherita Ligure il 28 / 11 / 2009. Siamo ormai alla fine dell'anno ed anche del nostro mandato biennale alla direzione della Classe.

In quest'ultimo Consiglio (ce ne sarà uno preparatorio dell'Assemblea, in Gennaio, prima del Dinghy Day , 30 / 1 / 2010 , data delle Assemblee, straordinaria ed ordinaria) , sono state messe a punto diverse ed importanti cose, alcune delle quali, sarete chiamati a votare .

Prima di tutti lo Statuto che, con alcune modifiche, è stato riportato a norma, federale e fiscale.

Presto ve ne invierò la stesura definitiva affinché possiate apprezzarlo.

Un altro importante argomento toccato e discusso è stato quello della normativa delle regate Zonali (dove riteniamo necessario mettere un po' di ordine); il numero delle Zonali , d'ora innanzi, sarà 5 , non di più e non di meno (normativa federale). Al di là di queste , ogni Zona sarà poi libera di organizzare tutte le Regate locali che desidera, anche per soddisfare le giuste esigenze di chi, fra noi, non ha l'opportunità, per diversi motivi, di partecipare a regate Nazionali, e svolge la sua attività velica, ludica, solo nelle vicinanze di casa. Non si vuole svalutare l'importanza delle tante organizzazioni locali, dalle quali anzi, la Classe si aspetta, una grande spinta e vitalità; si tratta invece di mettere un po' di ordine in competizioni (come numero) che poi incidono sul punteggio generale della Ranking List.

A proposito del punteggio da utilizzare per tutte le regate Zonali, si è deciso un cambiamento, allo scopo di renderlo il più duttile ed equo possibile. D'ora in avanti il punteggio utilizzato sarà il seguente: saranno prese in considerazione tutte le prove svolte durante un evento, utilizzando il punteggio minimo; in relazione al numero di scarto sarà utilizzata la normativa federale.

Stiamo ancora valutando e discutendo delle "correzioni" da apportare al nuovo Regolamento: ce ne sono una decina circa, di cui vi manderò copia per tempo.

Il Consigliere Carlo Pizzarello si è recato per noi a Venezia a valutare la situazione locale logistica, presso l'isola di S.Giorgio (posto davvero straordinario), dove si dovrebbe svolgere, come da richiesta della Compagnia della Vela, in occasione del loro Centenario nel 2011, il nostro Campionato Italiano: lusinghiero il resoconto di Carlo sia sul luogo che sulla indubbia volontà e capacità da parte del Club, di organizzare un evento davvero notevole: le perplessità rimaste, non fugate (e chi potrebbe), sono quelle della qualità tecnica del Campionato in relazione alle condizioni Meteo. Già diverse volte, purtroppo, nel recente passato, siamo incorsi in sedi con

meteorologia non molto affidabile dal punto di vista statistico. Dopo lunga discussione e valutazione dei pro e dei contro, abbiamo deciso di evitare Venezia per il Campionato di Classe, restituirlo alla Toscana mi sembra (credo toccasse alla Toscana nel 2011), e proporre agli amici di Venezia, come abbiamo appena fatto con una mia lettera , un evento Nazionale – internazionale, nelle acque veneziane nel 2011; speriamo che Loro accettino la nostra controproposta, il che ci metterebbe in condizione di non perdere la grande opportunità offertaci, di un evento comunque indimenticabile.

Il nuovo Sito della Classe sembra in dirittura d'arrivo e s'intende utilizzare questi mesi invernali per metterlo a punto.

Con Carlo Cameli si è fatto il punto sulla situazione finanziaria e di bilancio, cosa di cui ovviamente, avrete un ampio resoconto in Assemblea. Certamente ci sarà da prevedere un ritocco della quota annua d'iscrizione alla Classe; molte sono state le spese in questo biennio, in buona parte straordinarie, ma le esigenze, giuste e legittime di tutti noi, sono aumentate ed esse hanno un costo! Ovviamente tutti ci stiamo muovendo, io per primo, per ottenere sponsorizzazioni per la Classe che è cresciuta ed è sempre più appetibile.

La Nazionale di Salò 2010! Su richiesta degli interessati (Club di Salò), la data è stata spostata all' 8 – 9 Maggio 2010, al posto del logisticamente problematico 31 Luglio 1 Agosto, inizialmente proposto; anche qui fra pro e contro, la nuova data sembra preferibile.

Come sapete, anzi sono sicuro che molti fino a poco tempo fa non lo sapevano (compreso me ovviamente), il Dinghy 12', praticamente fin da quando è nato, è stato associato alla lettera Internazionale "O" e non alla nostrana "T" ! In realtà all'estero , è la "O" che viene considerata ed utilizzata come bandiera di Classe!

Parlandone in Consiglio, si è deciso di adeguarci a questa regola e quindi di utilizzare in futuro, anche nelle nostre regate nazionali la O al posto della T .

A questo proposito una curiosità: avevo proposto (anche su spinta di altri fra voi), di sostituire il colore blu con il verde nel nostro magnifico "loghetto" che portiamo sulla vela! E' stato bocciato!

Nel frattempo Emanuele Tua ha pronto il Calendario del Dinghy , con magnifiche foto , che comincerà ad essere distribuito già ora , il 12 prossimo a Torre del Lago in occasione delle regate , e poi nelle varie zone fino al Dinghy Day dove avverrà la distribuzione più importante. Il prezzo di acquisto sarà di 15 Euro.

Una proposta intelligente e carina del Socio Paolo Corbellini , è stata discussa ed approvata in Consiglio, per il prossimo anno sportivo: ciascuno di noi avrà un numero sull'albero o sullo scafo corrispondente al proprio piazzamento di quell'anno in Ranking List. Questo, oltre a stimolare la nostra interiore competitività, faciliterà il compito dei club organizzatori con carrellini d'alaggio, carrelli e quant'altro.

Un'altra proposta è emersa ed è stata valutata: quella di avere per il futuro , nelle nostre Nazionali,, 2 o 3 Comitati di regata, sempre gli stessi; sceglierne quindi qualcuno, ed ottenuto il loro assenso, comunicare alla Federazione questo nostro desiderio. Stesso discorso valga per lo stazzatore: abbiamo "in casa" il miglior conoscitore del nostro Dinghy e del nuovo Regolamento (il nostro Giampietro Pollesel del Comitato tecnico)! Che sia Lui il nostro Stazzatore ufficiale alle Nazionali ed al Campionato, spesato dai Club organizzatori; Egli ovviamente si sceglierà volta per volta, un altro stazzatore che lo aiuti!

In ultimo, torniamo a dove ho cominciato questa lunga mail: le cariche del Consiglio tutto, sono in scadenza, così come pure il nostro Comitato tecnico , probi viri , revisori dei conti e quant'altro.

Ovviamente di questo abbiamo parlato a lungo! Per quanto mi riguarda, nonostante la vera fatica di questi due anni (sovrapposta naturalmente al lavoro che svolgo d'abitudine), l'idea sarebbe quella di candidarmi per un secondo mandato come Segretario, non fosse altro che per consolidare il lavoro svolto che, a mio parere, non è stato poi così male; non nego di aver pensato molte volte di non farlo, ma anche qui, fra i pro ed i contro, ha prevalso in me l'attaccamento alla Classe ed il desiderio di continuare ancora per un po' a mettere a disposizione energie e capacità (poche o tante che siano), al servizio di tutti. Non nego nemmeno di essere consapevole che il lavoro del prossimo biennio dovrebbe risultare meno frenetico e pesante, ed essere più diretto al perfezionamento di certi meccanismi e a ulteriori miglioramenti, più che allo stravolgimento di Regole, controlli, nuovi Disegni e quant'altro è stato faticosamente portato avanti in questi 2 anni passati.

Stesse valutazioni e considerazioni personali, sono state fatte dagli altri Consiglieri ed Associati che tanto lavoro hanno svolto e portato a termine in questo mandato; stesso si dica di Gianpietro Pollesel, che forse più di tutti noi, ha svolto un lavoro massacrante sul "campo" (rischiando credo, qualcosa negli equilibri familiari) ed a tavolino, naturalmente per la gloria, e per l'affetto che ci porta: gli dobbiamo tutti davvero molto!

Alcuni Consiglieri mi hanno comunicato che non si ricandideranno: Titti Carmagnani, che peraltro continuerà ad occuparsi del Salone nautico di Genova, Paco Rebaudi, che comunque resterà come Associato, a supporto del Comitato Tecnico, Renzo Santini che, continuerà come Associato, a svolgere l'importantissimo e delicato compito di Ministro degli Esteri, Maurizio Tirapani che lascia per impegni di lavoro pur restando a disposizione per qualsiasi esigenza. Il nuovo Statuto prevederebbe 6 Consiglieri più il Segretario, oltre a diversi Associati a cui conferire diversi incarichi specifici. Abbiamo contattato ed ottenuto la loro disponibilità ad entrare nel nuovo Consiglio direttivo della Classe, Paolo Corbellini per la zona dei Laghi, Leo Azzarini per l'Adriatico, e Vincenzo Penagini che, dopo un anno sabatico concessogli, viene richiamato in servizio. Resterebbero quindi, Francesca Lodigiani, Carlo Pizzarello e Carlo Cameli. Gli Associati, a questo punto, ciascuno con compiti specifici, sarebbero: Giuseppe La Scala (Responsabile dei Classici), Ubaldo Bruni (Zona Centro Meridionale), Paco Rebaudi (supporto Tecnico), Renzo Santini (Ministro degli Esteri), Piero Scrimieri (responsabile contatti con zone e relativi Delegati).

Questo, in linea di massima, è l'organigramma che vi proporremo per il prossimo biennio. Ovviamente tale proposta andrà votata da tutti voi in Assemblea il 30 Gennaio del 2010, a Genova. E' altresì ovvio ed evidente che, ed è per questo che vi ho comunicato per tempo quella che sarà la nostra proposta se all'interno della Classe sono nel frattempo emerse, nuove idee, Candidature, sia a Segretario nazionale, sia a Consigliere, da proporre in votazione all'Assemblea riunita, allo scopo di alternare la Dirigenza in scadenza, vorrei che tali proposte venissero alla luce per tempo. Sarebbe un'ottima cosa arrivare al momento del voto, tutti con le idee chiare e con il massimo consenso possibile.

Termino questo lungo e forse noioso aggiornamento.

I Campionati invernali locali sono in corso sia ad Anzio che a Torre del lago. Quest'anno ad Anzio siamo particolarmente numerosi, 21 iscritti, e nella seconda manche dovrebbero raggiungere il numero ragguardevole di 27 !!! Abbiamo anche qualche contributo esterno che non può farci che piacere: vedi, Francesca Lodigiani che si è anche aggiudicata magnificamente una prova ed ora naviga tranquilla al 6° posto della Classifica generale.

Qui al Lago di Bracciano fervono già i preparativi organizzativi dei due Campionati, Italiano e Mondiale, dell'anno prossimo; quello che vi posso assicurare è che saranno due appuntamenti ed eventi indimenticabili!!!!

Della strutturazione degli Eventi avremo modo di parlare nella prossima Assemblea di Genova.

Molti di voi li sentirò o li vedrò di persona, ma non avendo questa possibilità con tutti quanti voi, vi auguro fin d'ora...

Un Buon Natale ed un magnifico inizio del 2010 .

Un abbraccio

Giorgio Pizzarello

Segretario AICD

DAI CAMPI DI REGATA

Torre Del Lago 12/12/2009 Coppa AUTO-NIERI

Sabato si è corsa la terza prova del Campionato Invernale "Puccini" valida per la Coppa AUTO-NIERI di Luca Toncelli.

Venti le barche che si sono presentate per l'ultima prova del 2009 in quel del Lago Puccini.

Le previsioni del tempo non lasciavano dubbi ai concorrenti: cielo sereno, aria tiepida e buone probabilità di un bel vento teso. Sartie più tese e vele più magre...e una maglia in più!

Le previsioni si sono subito confermate ed il vento ha cominciato a soffiare sugli 15 nodi da direzione sud-sud-est.

Alle 10,40 la prima partenza, ma visti tanti dinghisti in OCS, quindi il Comitato ha deciso di esporre il "primo ripetitore" e ripetere le procedure.

Alla seconda partenza tutto è andato bene, e il primo a prendere il lato di destra è stato Bertacca con Jannello. Subito dietro il bravo Toncelli che ha ritrovato una buona velocità dopo un anno trascorso nell'oblio con una barca troppo lenta. Anche Diversi ha camminato bene, stando saldamente tra i primi ormai in tutte le prove. Alla prima boa passa davanti a tutti il veloce Sant'Orsola blu di Jannello, poi un gran Toncelli col Lillia rosa, ed il Lillia grigio di Bertacca.

In poppa, Italo attacca e passa Toncelli che ha qualche problema di velocità nelle andature portanti. Questo a causa del lungo stop dovuto a impegni di lavoro che lo hanno tenuto lontano dal Dinghy non consentendogli di allenarsi.

La bolina successiva Tua, che è quarto, controlla Cusin e cerca di avvicinarsi a Toncelli in una serie di virate sugli scarsi. Bella l'ultima poppa, in cui Tua cerca tutti i varchi per passare il Lillia Rosa. Ma niente da fare, Toncelli resiste con tutte le forze e arriva terzo.

Primo *Superpippo*, secondo Bertacca, terzo Toncelli, poi Tua e Cusin.

Il vento sale e si aggira sui 12 nodi senza cambiare direzione.

Qualche problema per il Comitato, che si prodiga ad aiutare qualche Dinghy con la deriva a prendere aria.

Quando tutto il parco barche si tranquillizza, si riparte con il bel vento che è entrato sul lago. Per la prima volta in questo "Invernale" fanno comparsa, un surrogato di ondine, che vivacizzano le barche con spruzzi di bolina e surfate in poppa.

La lotta per i primi posti la fanno i soliti Bertacca e Jannello, con la comparsa di Tua che con vento più forte riesce a far camminare meglio del solito, il suo Nauticalodi.

La prima boa al vento, la gira per primo Bertacca poi Tua e Jannello. Un po' attardato un insolito Cusin, che normalmente con *ventone* cammina molto bene.

La poppa è molto divertente e le planate sono una dopo l'altra.

Nella bolina seguente, Bertacca patisce un dolore ad un ginocchio e deve tirare un po' i remi in barca, dando la possibilità di recupero a Tua che lo passa e va a vincere la prova. Secondo Bertacca poi Jannello e Cusin.

A causa di un forte dolore alla spalla, deve rinunciare alla prova Diversi, gran sorpresa dell'Invernale 2009/2010. Peccato, perché aspettava il *ventone* come nessun altro.

Encomiabile la galoppata di Marco Durlì - da Trieste con furore! - 10 ore di macchina e due regate con vento forte. Cammina bene nella prima prova, mentre subisce un'avaria nella seconda. Poco male, l'importante è confrontarsi, migliorarsi e divertirsi. (Emanuele Tua)

Classifica della Coppa Auto-Nieri del 12/12/09

1) Jannello, 2) Bertacca, 3) Tua, 4) Cusin, 5) Toncelli, 6) La Scala Filippo, 7) La Scala Giuseppe, 8) Colombo
9) Leoni Mireno, 10) Lorenzi, 11) Durlì, 12) Gambaro, 13) Fossati, 14) Diversi, 15) Leoni Nicola, 16) Bianchi
17) Mangione, 18) Gorgi, 19) Falciola, 20) Starita, 21) Falcinelli, 22) Mugnaini.



(da sinistra sul podio: Italo Beracca, Filippo Jannello, Emanuele Tua)

PROSSIMAMENTE

Il Comitato Alto Tirreno e il Circolo Velico Artiglio, Vi invita alla prossima regata del Campionato Invernale "PUCCINI" di Torre del Lago il 23 gennaio 2010.

La regata sarà sponsorizzata dalla SAI di Pisa e sarà una "Lunga", con interessanti sorprese, sia nel percorso, che nel sistema di punteggio.

Appena pronto, il Comitato Organizzatore, vi presenterà il Bando di Regata.

Tutta l'organizzazione della Flotta Alto Tirreno del Campionato Invernale "PUCCINI" vi augura BUON NATALE ed un FELICE ANNO NUOVO!

DINGHY FLASH

Queste note con le quali Emanuele Tua ci presenta il Calendario Dinghy 12' 2010 da lui curato con la solita passione sono magnifiche!

Come al solito Emanuele ha fatto un lavoro straordinario nell'interesse della Classe e pubblichiamo queste sue note per la diffusione del Calendario stesso.

Note sul Calendario Dinghy 12'

Anche quest'anno il Segretario di Classe mi ha chiesto di occuparmi della preparazione del Calendario per l'anno 2010.

A settembre mi è arrivato il materiale e mi sono messo al lavoro, passando e ripassando al PC le foto che intendevo estrapolare, per rappresentare nel miglior modo possibile, la nostra barca in tutta la sua natura.

Il lavoro è stato facilitato, di molto, dal fatto che in alcuni degli appuntamenti di maggior prestigio, il fotografo professionista, Pier Giovanni Carta, ha immortalato l'evento.

Innanzitutto, tra le 1500 circa foto salvate su CD, ho cercato di non riproporre gli stessi timonieri dell'anno scorso. Siamo più di duecento iscritti alla Classe, quindi la rosa è decisamente vasta. Comunque rimane il fatto che cerco sempre di riportare scatti di timonieri con la barca in assetto, con i filetti paralleli, con il vang cazzato in modo corretto, con la randa a segno e composti in barca.

Credo e spero che si noti dalle immagini, che ho cercato di riportare foto di timonieri che stanno "portando" la barca in modo marinaresco; la conduzione del Dinghy 12' è difficile, soprattutto in certe andature e condizioni, per questo l'ottima sintonia tra la barca e il suo armatore deve essere massima.

Vedrete che ho riportato barche di elegante e pregiato legno, barche realizzate in comoda vetroresina o altre nel buon connubio tra i due materiali.

Le molte velerie che producono le nostre vele "al terzo" sono quasi tutte rappresentate sui Dinghy dei prossimi mesi.

Barche di bolina, barche in poppa, barche in manovra. Barche con poco vento o con tantissimo. Ma tutte ben condotte.

Sono riportate brave armatrici donne, che ingentiliscono la flotta. La brava Francesca che è pronta alla virata con ventone. Famosa è ormai la sua *Baffina*, il Patrone YCI con vela Doyle. Timoniera, barca e vela...praticamente tutto è Made in Tigullio Gulf!

Equipaggi singoli ma anche in due. Il mese di Ottobre c'è il Lillia di Leo e Agnese in poppa con vento teso. Da notare l'espressione tranquilla e risoluta di Agnese mentre quella un po' più concentrata del papà.

Nello stesso mese di febbraio, mi è piaciuto riportare bel contrasto tra due barche esattamente agli opposti: una bella foto, scattata da Cicci Penagini a Maccagno, che riprende il moderno Lillia, in poppa, color lilla di Sara ma che sembra timonata da un fantasma, e a fianco c'è la bolina dell'olandese Pieter Bleeker sul magnifico Legno, del cantiere Van Der Mel(credo sia MEER, la risposta la trovi sull'Annuario) , con la randa imbisciata sia sul picco che sul boma. Che contrasto!

Poi c'è il nostro Segretario sul suo pregiato Van Der Meel mentre naviga sul lago di Bracciano con i girasoli sullo sfondo. Da notare i filetti della randa di Bellotti, perfettamente a segno. Questa foto è la preferita da mia moglie potevo non metterla... con tutte le regate che mi aspettano in giro per l'Italia? Mai!!

La bolina con vento fresco, sembra galvanizzare, sia il bravo Calzecchi col Lillia rosso fuoco, che Viola col suo Nauticalodi. Entrambi invelati North Sail.

Mi è piaciuta subito la foto dei tre timonieri di bolina con vento forte. Tre dei più forti della Classe, tre giovani, tre barche Nauticalodi, tre North Sails, tre barche portate nello stesso identico perfetto assetto. Bravi!

Gran bella impoppata di potenza del Lillia rosa, del pasticcere di Pisa, Nicola Leoni. Stessa andatura anche per il bel Bonaldo del goduto e grintoso Carlo Cameli. Barche piatte e rande piene. Anche per loro la scelta è stata per la North Sail.

Molto suggestiva la planata della pluri-campionessa Nazionale Paola Randazzo che, nel cavo dell'onda, trova il tempo di apportare qualche regolazione al suo Sant'Orsola o alla vela tagliata per lei da Bellotti.

A gennaio ho Vittorio D'Albertas sul veloce Nauticalodi e randa North Sail.

Gran disegnatore di vele che, in questo caso, porta il suo Nauticalodi in strapoggia con vento medio-leggero. Da notare la compostezza del timoniere (riconosciuta anche nella vita di tutti i giorni) e la sua posizione per sbandare sopravento la barca per avere una migliore esposizione della vela, ovviamente North, e minor attrito dell'opera viva in acqua.

Altro terzetto è quello di Legni di bolina con vento medio. La barca più sottovento è un Patrone del '68 di Giuseppe La Scala e la vela di Ballarin, poi il nuovo splendido scafo del cantiere Riva per Carmagnani con la North, e più sopravento il Patrone del '63 timonato da Stefano Pizzarello con randa Bellotti. Vela diversi, barche costruite in anni diversi ma identiche nelle prestazioni nautiche. Anche questo è uno dei molti segreti del gran successo del quasi centenario Dinghy 12'!

Decisamente suggestiva la foto dei due Legni che si incrociano nella quiete del Lago. Il Dinghy di poppa è di Santini, ed è un raro Lillia in legno del '63; mentre, a mure a dritta, incrocia Armellin col suo storico Patucelli del '53... 104 anni, di nautica storia, in due barche!!!

Questo calendario ha voluto riassumere un po' tutto il "mondo" Dinghy 12'. Barche in Legno o vetroresina, di bolina e in poppa, da soli o in due, con ventone e con vento leggero, donne e uomini. Armatori più o meno giovani che rendono appetibile la barca a tutte le età.

Un Legno Olandese del Segretario di Classe Italiano e uno scafo Olandese del Segretario Olandese. Legni moderni e storici, armi in alluminio e in legno...

Anche questa straordinaria varietà di armamento, rende unica la nostra Classe.

Nell'ultima pagina c'è un pot-pourri di foto prima inserite nel calendario, poi tolte, poi rimesse poi ritolte, mille volte... con al centro il nostro caro Renato.

"Ciao Renato, ora che il tuo mare si è fatto calmo, lascia la randa, poggia e vai.... ma a noi, mancherai... tanto !"

Chiedo scusa se ho dimenticato qualcuno o qualcosa ma l'intento e l'impegno c'è stato lo stesso.
Buon anno.
Emanuele Tua.

Ciao a tutti,
Vi comunico che sono pronti alla distribuzione i Calendari per l'anno 2010 della Classe Dinghy 12'.
La vendita inizierà domani Sabato 12 Dicembre a Torre Del Lago in occasione della regata dell'invernale Coppa Auto-Nero.
Chi desiderasse riceverlo, mi contatti.
Vi prego di diffondere la voce e di volerlo ritirare anche per tutti coloro che non potranno, ovviamente, venire al Lago Puccini solo per questo motivo.
La spesa è di 15.00 a copia, che andranno interamente alla Classe.
Altre copie sono a disposizione a Genova presso Titti Carmagnani.
Grazie. Emanuele Tua



CLASSIC BOAT MAGAZINE

Al traguardo della sua pubblicazione numero 250, l'autorevole rivista inglese *Classic Boat* ha redatto un elenco delle 250 barche più rappresentative e apprezzate degli ultimi 250 anni per essere illustrate ai suoi lettori. Non perdetevi l'edizione di Dicembre! Grazie anche all'interessamento di Steve Crook, la nostra deliziosa barchetta fa bella mostra di sé tra le prime *Top 50 Classic Boats* a fianco di imbarcazioni d'epoca mozzafiato e di imponenti *tall ships*. Un onore al merito e un prestigioso riconoscimento internazionale alla classe dinghy 12'. (Renzo)

TOP 50 CLASSIC BOATS

31 International 12
12ft (3.7m) d George Cockshott, 1912
Designed by amateur Cockshott for the newly-formed Boat Racing Association, it was the first class to be awarded international status; was sailed in the 1920 and 1928 Olympics and is still popular, with 1,000 craft sailing worldwide.

32 Lusty Belle
18ft (5.5m) d Markie Mead, Farnborough, 1924
Dedicated yacht built in oak & pine, with 100% accommodation for 8 (plus 600lb), recently restored by Alexey Gerasimov

33 Agnes
18ft (5.5m) d Luby Howard, Woking, B&K, 1922
Of all Luby's International of Britain yachts - named after Agnes - Agnes is arguably the most authentic.

31 International 12
12ft (3.7m) d George Cockshott, 1912
Designed by amateur Cockshott for the newly-formed Boat Racing Association, it was the first class to be awarded international status; was sailed in the 1920 and 1928 Olympics and is still popular, with 1,000 craft sailing worldwide.

HANNERE GILSON



EQUIPAGGIO DI DINGHISTI PARTECIPA ALL'ARC 2009

Parte domenica 22 Novembre da Gran Canaria il Rally Transatlantico ARC, una bella "lunga" per chi come noi regata nella categoria "Racing", ma allo stesso tempo un'occasione intelligente di affrontare la traversata in flottiglia per gli equipaggi più tranquilli e familiari che partecipano nella "Cruising".

Il nostro equipaggio è composto da Andrea Costa, armatore del G. Soleil 50 KATAWA, Franco e Maurizio Manzoli, Michele Ivaldi, Fausto Giordano e last but very! least la sottoscritta.

Comunque ben tre dinghisti a bordo!

Maurizio non ha certo bisogno di presentazioni e mi auguro che smaltita la febbre dell'Etchell torni al più presto tra noi. Avrò parecchio tempo per convincerlo..

Non tutti sanno invece che anche il nostro Ciccio solitario oceanico ha debuttato da ragazzino sul dinghy avuto in regalo dal padre al posto del più ambito motorino! Saremo in 6...forse un po' troppi per uno abituato ai "singoli" (4 o 14 metri che siano) ?

KATAWA è partita da Rapallo a metà ottobre affrontando il Golfo del Leone che immancabilmente ha dato il meglio di sé, per fare tappa a Gibilterra e raggiungere veloce Las Palmas.

Ci aspettano 15/18 giorni di navigazione tirata. Speriamo di avere un po' più di fortuna di Soldini con le condizioni meteo!

Nel frattempo ho iscritto il famigerato Marito della dinghista ad un corso di uncinetto acrobatico nel - poco probabile- caso non sapesse cosa fare in mia assenza (a parte verniciarmi Dorado) e gli ho regalato un bel biglietto per St. Lucia per organizzare i festeggiamenti al nostro arrivo.

Bacioni a tutti Anna.



A PROPOSITO DEI CLASSICI

Cari amici,

come vedete, in questo numero è pubblicato un articolo del nostro Responsabile dei Classici. Esso spiega come stanno realmente le cose al riguardo di tutta la faccenda riguardante i Dinghy Classici, la loro crescita esponenziale guidata, i come ed i perché ! Io concordo completamente con i contenuti di questa lettera aperta e con la necessità di mettere un punto e a capo sulla questione. Timori e sospetti è ora che lascino il campo; qui siamo di fronte semplicemente ad un fenomeno estremamente positivo per la Classe ed il suo futuro, che viene portato avanti nel migliore dei modi.

A volte Giuseppe, viene preso dalla foga quando scrive o parla, e questo succede anche a me a volte; giusto o sbagliato che sia, esso corrisponde soltanto al desiderio ed alla "foga" di gestire le cose al meglio per il beneficio di tutti e quindi eventualmente scusateci.

Anche sul Calendario e le Zonali, come vi ho recentemente scritto, è necessario mettere ordine.

Dopo questo numero di D.N., ne verrà un altro, prima di Natale, con il nuovo Statuto, come mi pare di avervi già anticipato. Un abbraccio forte a tutti . Giorgio

IL DIBATTITO SUL "CIRCUITO" DEI CLASSICI: FALSI PROBLEMI E DISINFORMAZIONE

PREMESSA

Pur essendo Responsabile della Sezione Classici dell' AICD, mi sono finora astenuto dall' intervenire pubblicamente nel dibattito - peraltro prevalentemente sotterraneo - sulla crescente attività del "legni".

Anche perché la mia precedente, quinquennale esperienza di Segretario di Classe - con la sua travagliata conclusione - mi ha fatto prendere l' impegno con me stesso di non bruciare più alcuna energia per contrastare il mugugno e il chiacchiericcio che talvolta connotano lo scambio di opinioni tra i dinghisti.

L' ultimo anno della mia Segreteria l' ho praticamente passato a mettere i puntini sulle "i", con soddisfazione modesta e costruito ancor minore.

Non intendo più fare lo stesso errore, a maggior ragione quando mi occupo - per pura passione, investendo il mio tempo libero e le mie personali risorse - di organizzare un' attività sportiva che coinvolge solo altri appassionati e dilettanti.

Interpreto il mio incarico secondo linee guida assai semplici, che si riassumono così:

- dare un ruolo alla presenza delle barche classiche - e del patrimonio storico e culturale che esse rappresentano - nell' AICD;
- far divertire i loro armatori, le loro famiglie, i loro amici;
- creare interesse e avvicinare altri velisti al mondo del Dinghy 12', comunque costruito.

Quanto al metodo, è ancora più banale:

- analizzare fenomeno e problemi;
- immaginare una strategia precisa;
- darsi da fare e non perdere tempo a "tirar le seghe ai fagiani", come dice un mio illustre collega del Foro di Voghera.

Sia chiaro: non mi sogno certo di assumere atteggiamenti impositivi.

Non c'è scelta organizzativa nella quale io non abbia sentito la necessità di consultarmi con il Segretario di Classe (e mai Giorgio mi ha fatto mancare consiglio e conforto); come non c'è stata scelta regolamentare o

normativa nella quale non abbia cercato il confronto con Gianpietro Pollesel, Roberto Armellin, e Renzo Santini.

E lo stesso accade praticamente con tutti i frequentatori del giro dei classici; dai più vecchi e assidui, fino agli ultimi arrivati, che vengono costantemente sentiti in meticolose "indagini di piazzale" e ci fanno sempre sentire la loro opinione, soprattutto attraverso il web.

Naturalmente questo è più facile nella misura in cui la Sezione Classici si avvale da quest'anno di una struttura professionale - Mediasail - che garantisce un supporto organizzativo a cinque stelle e contatti continui con tutti i partecipanti al Circuito (*rectius*: decine (dico decine) di migliaia di e.mail scambiate; migliaia di accessi al sito dinghyclassico.it).

Detto questo, aggiungo anche che nessuno - ripeto: nessuno - mi ha mai contattato durante l'ultima stagione per segnalarmi le sue perplessità quanto all'attivismo dei legni.

Soltanto in due o tre occasioni si è avuto modo di confrontarci in Comitato Direttivo (al quale partecipo senza diritto di voto) su questi temi; in particolare sulla costituzione del "Registro Italiano Dinghy 12' Classico" (del quale spiegherò più avanti), ovvero sulla struttura della prossima "World Cup 2010" a Bracciano.

Per il resto, ribadisco, solo chiacchiericcio. E non me ne sarei voluto occupare.

Ma negli ultimi numeri di Dinghy News il tema è venuto ufficialmente allo scoperto. E alla fine, addirittura, nel numero 92 chi intervistava il Segretario ("*Cinque domande a Giorgio Pizzarello*") si è sentito in dovere di sollecitare una precisa presa di posizione - appunto - su questo "*mugugno*" (letteralmente).

E Giorgio ha risposto, sia pure brevemente, con il suo consueto equilibrio, definendo "*infondati*" i timori di una prossima, futura spaccatura della Classe tra Dinghy Moderni e Classici.

E ovvio che a questo punto, essendo stato anche sollecitato da molti, non posso più esimermi dal mettere i piedi nel piatto.

Premettendo che - a dir la verità - dovrei essere solo contento del fatto che molti dinghisti ora si occupino dell'argomento !

Quando, infatti, sono arrivato alla Classe (alla fine del 2000), la questione del ruolo dei classici - anzi, della loro semplice sopravvivenza! - era del tutto estranea ad ogni agenda.

E siccome noi Italiani siamo noti per avere la memoria cortissima, forse è il caso che la rinfreschi a chi già allora c'era (e oggi, magari, sembra avere visto un altro film).

Chi non c'era, spero voglia avere la pazienza di ascoltare un po' di storia.

UN PO' DI STORIA, APPUNTO

Inizio nel 2001 a frequentare i campi di regata con il mio Riva di legno, nuovo di pacca, e sono subito accolto con simpatia - e umana compassione - dagli armatori dei plasticoni.

In quegli anni, nuovi dinghy "classici" si costruiscono solo per alcuni nostalgici passeggiatori, non di certo per chi pensa di partecipare alle regate; quanto a restauri ... manco a parlarne !

Gli armatori dei legni si sono rapidamente dispersi nel corso dell'ultimo decennio del secolo scorso, quando si è affinata la costruzione degli scafi in vtr e vtr/legno e - soprattutto - si è imposto il doppiofondo.

Al legno è rimasto solo un pizzico di romantico *allure* (e neppure tanto); ma quanto a sicurezza e costi di manutenzione non c'è paragone.

Se poi si considera che le prestazioni, quando il classico arma anche antenne di legno, sono chiaramente peggiori, non c'è considerazione estetica che tenga.

Peraltro, mentre i Lillia tutta plastica bianca (bleah !) degli anni '90 mi paiono dei veri cessi (perlomeno ... a vedersi), i vtr/legno con doppiofondo di Bonaldo, Nauticalodi e Santorsola sono delle belle barche, nelle quali il sapore del mogano con il quale si continuano a costruire le panche, la cassa di deriva, lo specchio di poppa, la mastra e il bottazzo basta e avanza anche ai palati più fini.

Insomma: nel giudizio di quegli anni i legni sono - forse - ancora un po' più belli, ma vogliamo mettere la praticità e la velocità di una costruzione moderna ?

E così chi vuole continuare a regatare seriamente passa alla plastica, mentre molti armatori un tempo attivi approfittano della dichiarata obsolescenza del loro mezzo per affrettare il ritiro.

Sono anni, infatti, nei quali il ricambio dei timonieri è altissimo e proprio grazie alle costruzioni in vtr la Classe esce dalla spaventosa crisi ventennale nella quale è caduta dalla seconda metà degli anni '60.

A regatare sui legni con assiduità restano un pugno di *desperados*, guidati da Liliana De Negri; con lei Giulio Alati, Enrico Papa e il sottoscritto.

Ogni tanto arrivano Pino De Marte a Fabio Mangione; più sporadicamente Beppe Contratto, Francesco di Tarsia e non molti altri, che si limitano a pochissime apparizioni all'anno.

Ma, lo ripeto, quello che si registra è soprattutto il più totale disinteresse "politico" per la sorte delle costruzioni classiche, nel giudizio dei più destinate alla mera (e un po' patetica) testimonianza del tempo che fu, se non all'estinzione.

Esattamente come è successo in tutte le altre classi ancora attive: dallo snipe, allo star, al finn, solo per fare qualche esempio.

In questo quadro di totale indifferenza per la loro sorte, i legnaioli superstiti non possono che solidarizzare e costituirsi in una sorta di club virtuale.

Alla fine del 2001 Liliana partecipa con il suo Dinghy - e subito ci racconta - ad un primo raduno di derive d'epoca che viene organizzato a Voltri, dal Circolo Costaguta.

Pensarci lì, tutti tra legni, ci fa balenare la prima idea di un incontro riservato a noi poveri disgraziati.

Quando qualche mese dopo, però, siamo contattati da chi ci propone una vera e propria scissione della Classe, siamo ben decisi a riaffermare una logica rigorosamente unitaria.

Insomma: i legni devono ritrovare la consapevolezza del loro ruolo; ma ben dentro l'AICD, per restituire all'intera Classe un profilo più ricco e speciale.

Gli scissionisti (pochi e velleitari) scompaiono così all'orizzonte; e noi fedelissimi - aiutati dal Cantiere Riva, dal Circolo Costaguta e dal Prof. Bariffi - organizziamo nel 2002 le due regate di Moltrasio e Voltri i cui risultati permetteranno l'assegnazione di quello che subito battezziamo il 1° Trofeo Nazionale del Dinghy 12' Classico.

E' una avventura bellissima e una scommessa vincente: a Moltrasio siamo 16, a Voltri 12: numeri incredibili per quegli anni.

Subito poi si crea un clima di grande complicità e speranza tra tutti. Liliana è la guida spirituale, io il braccio organizzativo; Giulio (primo vincitore) ed Enrico - con le loro commedie - trascinano tutti gli altri in un giro di grande divertimento e di sana competizione.

Il ricordo più bello: il Professor Bariffi che piazza un primo in una delle prove di Moltrasio e telefona a sua figlia, con le lacrime agli occhi, per raccontare la sua impresa: *"Hai visto ? Ogni tanto tuo padre è ancora bravo come una volta !"*.

E mi capita di pensare che quello - magari - è stato uno degli ultimi momenti felici di una famiglia poi così duramente toccata dalla sorte.

Per altri quattro anni - con Bellano che sostituisce Moltrasio - il format si ripete sino al 5° Trofeo del 2006. Regate sempre bellissime, soprattutto a Bellano; accoglienza sempre indimenticabile, soprattutto a Voltri.

E numeri crescenti, anche se con più lentezza negli ultimi anni.

Insomma: si sente il bisogno di una ulteriore svolta.

E l'occasione la offre il mitico Circolo Savoia, che durante il Salone Nautico del 2006 ci propone di organizzare una terza tappa, a Napoli.

E' Paolo Rastrelli - che nel 2003 ripesco dall'esilio sorrentino dove si è rifugiato dopo la pubblicazione de *"La leggenda del Dinghy 12"* - a farsi carico dei primi contatti e a immaginare con Pippo Dalla Vecchia, Presidente del Savoia, un evento internazionale: una regata nella quale i timonieri olandesi - che già hanno fatto qualche rara puntata in Italia, di norma su barche italiane in prestito - possano competere sui loro dinghy, con il loro armo e le loro vele.

Durante il ponte del 1° maggio 2007 sono ben 32 i dinghy di legno a scendere in acqua nello scenario straordinario del Golfo di Napoli.

Prima di allora non è mai stata documentata una regata di legni così partecipata: neppure nei quasi 60 anni (dal 1929 al 1987) nei quali ... tutti i dinghy erano classici !

Tre giorni di bellissime regate, onorate dalla presenza di sei tra i migliori timonieri olandesi (dal carissimo Pieter Bleeker a Duuk Dudok van Heel, 5 volte campione mondiale Flying Junior negli anni '60 !) e di Steve Croock, coordinatore internazionale della Classe.

E vittoria, manco a farlo apposta, di Dani Colapietro, che proprio a Napoli aveva vinto il Campionato Nazionale Assoluto del 1997, al timone di Flash, una barca napoletana campionessa italiana nel 1963 e nel 1965, che torna alle regate dopo 40 anni di oblio.

Ma a Napoli, oltre al riuscitissimo programma sportivo, il Circolo Savoia e gli sponsor di Rocca Matilde ci deliziano con un contorno letteralmente di sogno, che manda in brodo di giugiole timonieri e, soprattutto, accompagnatori.

Ed è a Napoli che capiamo molte cose.

Nel 2008 a Voltri, Bellano e Napoli si aggiunge Bracciano dove - con Giorgio Pizzarello a fare da ospite (come solo lui sa !) - convogliamo gli stranieri. E agli olandesi si uniscono questa volta turchi e tedeschi.

Un altro grande successo e numeri che schizzano verso l'alto: alla fine saranno ben 46 i timonieri in classifica generale.

Quella del 2009, infine, è ancora un'altra storia.

Si passa ad una organizzazione professionale; ad un rapporto organico con gli sponsor, ad una comunicazione da grandi eventi.

I numeri sono sotto gli occhi di tutti: 73 timonieri in classifica, 6 regate con una media di 32 partecipanti a regata, 28 prove complessivamente disputate. E tutto con un contorno che ha ben pochi paragoni nella storia della Classe.

E poi: un sito internet interamente dedicato, filmati e servizi fotografici per ogni tappa disputata, una rassegna stampa - non ancora chiusa ! - che vede per ora decine di articoli su quotidiani e periodici,

centinaia di passaggi informativi sul web, 11 passaggi televisivi (compresi quelli su emittenti nazionali) e due passaggi radiofonici.

Ma soprattutto – ed é quello che più conta ! - il gradimento e la grande soddisfazione di tutti quelli che ci sono stati: dai campioni ai meno bravi, dagli anziani ai ragazzini (un sacco), dalle mogli dei dinghisti agli accompagnatori in genere; e poi dai Circoli agli sponsor, dai giudici a tutti i partner (e credo che nessuno dimenticherà di Bracciano i balli della sera e la mattina in barca con i nostri amici dell' Associazione Italiana Persone Down).

Chi vuol capire, lo ripeto, dia un' occhiata alle bellissime riprese disponibili sul sito: la raccontano più lunga di tante parole.

Alla fine uno tutto si aspetterebbe ... meno che dei rimproveri !

DISINFORMAZIONE: 10 QUESTIONI PER TORNARE CON I PIEDI PER TERRA

E sì.

Perché qualche scontento - tra chi non c'era, of course - invece pare esista.

Scontento e preoccupato del fatto che un simile successo "*rischierebbe di danneggiare l' attività dei dinghy moderni*", oscurandola mediaticamente e prefigurando già una sorta di scissione nella classe.

Proprio quella contro la quale mi sono battuto nel 2002, e a maggior ragione dal 2003 in poi, quando sono stato il Segretario di tutta l' AICD !

Si tratta però di preoccupazioni infondate e di un allarmismo senza senso (a meno che le sue ragioni siano quelle - poco commendevoli - che muovono i sempiterni "rematori contro").

E mi pare anche che il dibattito della Classe rischi di focalizzarsi su falsi problemi: in particolare mi pare che la discussione sulle cosiddette "partenze separate", stia diventando la più oziosa delle discussioni.

Per evitare che l' equivoco si protragga, vorrei innanzitutto chiarire alcuni punti.

- 1) Credo che nessuno conosca bene, come il sottoscritto, i dati di partecipazione all' attività sportiva della classe; dati quantitativi e qualitativi. Posso assicurare che la partecipazione dei legni alle regate non a loro riservate (le chiameremo, per brevità, "open") è direttamente e non inversamente proporzionale al successo delle regate dei legni. In parole povere: più classici vanno alle regate dei classici, più classici vanno anche alle regate open, non il contrario.
- 2) Le regate riservate ai classici sono solo 6 all' anno, disputate nell' arco di 6/7 mesi. Le regate open sono diventate circa 100 all' anno. Se la partecipazione ad alcune di esse (o, meglio, ad alcuni circuiti e/o a certi campionati zionali) è insoddisfacente, la colpa è delle poche regate dei legni o delle molte regate open che sono programmate in modo disordinato, e sono organizzate senza alcun appeal ?
- 3) Qualcuno pensa veramente che la partecipazione alle regate sia favorita da un' offerta indistinta ? Oppure il Calendario Sportivo della Classe sarà tanto più attraente quanto sarà in grado di ospitare anche un' offerta variegata ? Regate riservate ai "Master", regate "Lui e Lei", regate "Nonno e Nipote", regate "Long Distance", regate in notturna, regate di match race e a squadre: sono cazzate o danno della classe quell' immagine "speciale" che ha fatto la sua fortuna soprattutto in questi ultimi anni ? Le vogliamo continuare a programmare - senza esagerare, ma neppure senza sottovalutare il loro apporto per la nostra reputazione ed il nostro divertimento - oppure la loro presenza ci lascia indifferenti ?
- 4) Credo che, purtroppo, il livello di consapevolezza nella Classe sulla importanza di una accurata calendarizzazione della stagione agonistica sia veramente scarso. Ma non la si può neanche pretendere da tutti. Si deve invece pretendere che chi dirige la Classe abbia il potere e la delega per fissare dei criteri imperativi a salvaguardia degli interessi di tutti. E ricordandoci sempre che gli interessi comuni non sono mai la somma degli interessi di ciascuno !
- 5) Quando sono diventato Segretario di Classe, la prima cosa sulla quale mi sono concentrato è stata proprio la razionalizzazione del Calendario. Decine di regate programmate in modo casuale e ancor più casualmente apparentate in Campionati improbabili sono state scomposte in Regate Nazionali (6 o 7, equamente distribuiti in tutte le zone AICD) valide per l' assegnazione della Coppa Italia; in Regate Zionali (valide per i Campionati delle sei Zone AICD); in Regate Locali (tutte le altre). Sarà un caso, ma la partecipazione all' attività sportiva è da allora (sono passati solo sette anni) praticamente triplicata.
- 6) Oggi quel modello, un po' abbandonato a se stesso, richiede un ulteriore intervento regolatore. Il successo della Classe ha infatti avuto un effetto di trascinamento sulla moltiplicazione delle regate. Bello, sì, ma fino a un certo punto. Perché se il sistema sfugge al controllo, il Calendario si ingolfa e il suo "ritmo" si perde (perché un Calendario - credetemi - funziona se ha "ritmo"), le regate si cannibalizzano vicendevolmente, gli armatori si disorientano e l' immagine che la Classe offre - all' esterno e all' interno - non è né chiara né compatta.
- 7) Bisogna spiegare a tutti che le esigenze di chi non si sposta - e vorrebbe organizzare 20 regate nel circolo sotto casa (meglio se alcune con la patente di Regata Nazionale e Regata Zonale) devono

coordinarsi con l' esigenza di favorire anche l' incontro tra i regatanti di flotte diverse e il rafforzamento di una immagine che oggi ci vede presenti in tutto il Paese come nessun altro. Io non dico che invece di 100 regate da 20 partecipanti in media è meglio farne 30 da 50; perché non è così: non è possibile scambiare le une con le altre. L' attività locale è altrettanto importante di quella nazionale per il proselitismo. Ma dico che l' attività nazionale va "protetta"; quella zonale deve essere organizzata con criteri di maggiore rigore e uniformità (oggi si sono Campionati di 5 prove e Campionati di 13 prove; Campionati ben distribuiti nel tempo e nelle sedi di regata e altri troppo concentrati per località e periodo) e tutto il resto deve essere meglio selezionato. Siamo sicuri che il problema siano 6 - dico sei ! - regate di grande successo riservate ai legni e non 90 regate, troppe delle quali sono uguali l' una all' altra ?

- 8) E' ovvio che nelle regate open tutti i dinghy - in legno o vtr - devono partire insieme e gareggiare l' uno contro l' altro. A maggior ragione dopo aver approvato un regolamento che tenta di non distanziarne troppo le prestazioni. E anche se i dinghy classici (o, meglio, quelli che armano il rig di legno perché - credetemi - la differenza sta soprattutto lì) non saranno mai efficienti come i moderni, le partenze separate sarebbero la negazione della nostra storia unitaria. A parte il fatto che - tranne Campionato e Bombolino - sono rare le regate nelle quali i legni sono più di cinque o sei (spesso due o tre).
- 9) Diverso è il caso della prossima World Cup (o come si chiamerà) a Bracciano, nella quale per coinvolgere massicciamente la Classe Olandese (la più antica del mondo, la più attiva con la nostra e, soprattutto, rigorosamente "classica") nella prima manifestazione sopranazionale con ambizioni di "mondiale" si deve evitare di assegnare premi alle categorie "Classici" e "Moderni" che vedano una probabile sovraordinazione di uno dei due all' altro. Mi spiego meglio: partenza unitaria e classifica *overall* premierebbero con tutta probabilità uno scafo in vtr come vincitore assoluto e un legno come primo nella sua "sottocategoria". Esattamente come accade al Campionato Italiano (nel quale il titolo assoluto è ovviamente ben più importante di quello dei Classici) o al Bombolino (dove non a caso il premio *overall* è la Bombola d' Oro è quello per i legni è la Bombola d' Argento). Questa cosa sarebbe veramente inopportuna nel momento in cui stiamo ottenendo di coinvolgere tutte le organizzazioni dinghistiche mondiali in una manifestazione che vede comunque insieme legni e vtr, e non sarebbe rispettosa della tradizione olandese, i cui rappresentanti devono poter competere ad armi pari per un titolo di pari dignità a quello messo in palio tra gli scafi in vtr. Infine: la regata sarà valida anche per il 9° Trofeo del Dinghy 12' Classico (anche allo scopo di operare sinergie con le sponsorizzazioni che questo conta di raccogliere anche per il 2010); se si vuole approfittare di ciò, bisogna tenere conto che le regate valide per il Trofeo sono - anche per ragioni tecniche - riservate ai legni.
- 10) Se si considera con serenità ciò che è regola e ciò che è eccezione, sarà impossibile far scoppiare una tempesta ... in un bicchiere d' acqua ! E' quello che è invece avvenuto quando alcuni armatori di legni hanno fondato il Registro Italiano del Dinghy 12' che - ben lungi dal sovrapporsi all' AICD (con il quale lo Statuto prevede espressamente che collabori) - ha lo scopo soprattutto di raccogliere ed investire fondi in iniziative culturali, di natura soprattutto editoriale, che saranno "*capital intensive*". Non voglio anticipare i programmi del Registro, ma dico solo che è probabile che nel biennio 2009/2010 il suo bilancio debba prevedere impegni per somme di molte volte superiori al bilancio di tutta l' AICD. E' ovviamente impensabile, dunque, che tale attività coinvolga istituzionalmente tutta la classe, sia sul fronte del *fund raising* sia, a maggior ragione, su quello della gestione di tali fondi e tali impegni. D' altra parte solo chi fosse in mala fede potrebbe temere che una libera associazione presieduta da Paolo Rastrelli (non dimenticando il Presidente Onorario Carlo Rolandi), della quale sono io il Segretario e che annovera tra i suoi componenti alcuni tra i dinghisti di più antica militanza ... possa coltivare propositi di concorrenza con l' AICD ! Sul punto - consentitemelo - vorrei invitare tutti i brontoloni a non offenderci e a valutare poi - quando ne avranno visto le iniziative - se il Registro è utile o meno alla causa del Dinghy 12'.

CONCLUSIONI

Mi scuso per la lunghezza con la quale ho argomentato, ma spero di non avere annoiato nessuno.

Sento però in giro di certe proposte che mi fanno rabbrivire: "*unificare le regate del Trofeo del Dinghy Classico e quelle di Coppa Italia*" (il che - lo capisce anche un deficiente - significa abolire il Trofeo del Dinghy Classico); "*ridurre a due o a tre al massimo le regate per i soli legni*".

Incredibile.

Ci sono sei regate che sono organizzate benissimo, hanno un sacco di partecipanti, e lasciano tutti felici e contenti. Inoltre riescono a catalizzare budget importanti (al servizio del benessere degli armatori) e hanno una copertura mediatica che è di gran lunga superiore a quella di tutte le altre.

Invece di prenderle ad esempio e di capire cosa c'è da imparare da questa storia, si chiede ... di non farle più !

Per dirla con Nanni Moretti: "Continuiamo così; facciamoci del male". **(Giuseppe La Scala)**