



## SOMMARIO

- **Notiziario AICD** .....pag. 1
- **Dai campi di regata**.....pag. 1
- **Prossimamente**.....pag. 2
- **News Flash**.....pag. 2
- **Sezione Classici**.....pag. 3
- **Rubrica tecnica: "Il peso dello scafo"**.....pag. 4

## NOTIZIARIO AICD

Quando nei bei tempi passati (fino agli anni Sessanta) la Federazione Italiana Vela gestiva il rilascio dei numeri velici delle varie Classi, sulle riviste specializzate (**Vela e Motore** e **Yachting Italiano**) veniva pubblicato nella rubrica "Notiziario velico" l'elenco dei numeri velici rilasciati per le singole Classi.

Grazie a questa importante informazione ancora oggi è possibile risalire ai dati di una barca.

Poiché "non c'è nulla di più nuovo che tornare all'antico" DN si propone a partire da questo numero di segnalare periodicamente i numeri velici assegnati dall'AICD. Ecco quelli rilasciati dal 1 gennaio al 31 maggio 2009.

N° velico	Nome barca	Proprietario	Cantiere	Anno	materiale
2225	Doppio Sogno	Massimo Schiavon	Bonaldo - Chioggia	2008	Vtr/Legno
2226	Abbi Dubbi	Marco Giudici	Riva - Laglio	2009	Legno
2227	Matesso	Ezio Donaggio	Lillia - Musso	2009	Vtr
2228	Erode	Enrico Negri	Lillia	2009	Vtr
2229	Vespina	Marcel Fux	Riva - Laglio	2009	Legno
2230	Spirit of Falena	Vincenzo Penagini	Colombo	2009	Legno
2231	Adriana	Marcello Coppola	Colombo	2009	Legno
2232	Tiche	Enrico Italia	Sant' Orsola - S. M. Pagana	2009	Vtr/Legno
2233	Sant'Orsola I.D. 36	Cantiere Sant'Orsola	Sant' Orsola - S.M. Pagana	2009	Vtr/Legno
2234	X	Dani Colapietro	Lillia	2009	Vtr
2235	Nebbia di Argento	Ellen Karbah Marighetti	Lillia	2009	Vtr
2236	No Dinghy no Party	Marcello Corsi	Cranchi	1960/65	Legno
2237	Fra	Francesco Barthel	Montisola	1983	Legno
2238	(prenotato)	Massimo Apostoli			
2239	Rita	Michele Carabellese	Colombo	1993	Legno
2240	X	Carlo Bocchino	Lillia	2009	Vtr
2241	X	Roberto Benedetti	Lillia	2009	Vtr

## DAI CAMPI DI REGATA

**Salò**, 30/31 maggio 2009.

Solo quindici dinghisti per la Regali Dinghy Cup, valida per il Campionato dei laghi Prealpini, nonostante la presenza di alcuni chioggiotti.

Dopo una prima giornata caratterizzata da vento intenso che ha permesso di disputare tre belle regate, nella seconda giornata, dopo una lunga attesa, si è disputata una sola prova con riduzione di percorso e con incombente nuvolone nero che ha suggerito di non procedere oltre.

Ha nettamente dominato Enrico negri, che durante la premiazione ha pubblicamente dichiarato che "a Salò il vento c'è".

Secondo il sempre più in forma Fabrizio Brazzo, che ormai colleziona premi salodiani, terzo Alfio Valente.

Il gardesano di Palermo, Marcello Coppola, si aggiudica il primo premio sia tra i Legni sia tra i Master.

Prossimo appuntamento a Salò il 2 agosto. (*Ezio Pozzengo*)



## PROSSIMAMENTE

6/7 giugno Trevignano

**"Trofeo Fosco Santini"** - A.S.N. Sabazia

3a prova del Campionato Tirreno Centro-Meridionale ASNS

6/7 giugno Chioggia

**"Trofeo Ravagnan"** - Circolo Nautico Chioggia

3a prova Campionato Adriatico - Coppa Serenissima 1° prova

6 giugno Santa Margherita L.

**Campionato del Tigullio** 1° giornata - Circolo Velico S. Margherita L.

5a prova Campionato Ligure

7 giugno Santa Margherita L.

**"Coppa Tre Porti"** - Circolo Velico S. Margherita L.

6a prova Campionato Ligure

## NEWS FLASH

*L'amico Flavio Lorenzi si è premurato di raccontarci un curiosissimo fatto accadutoogli nel tentativo di vendita del suo Dinghy. Lo ringraziamo per la preziosa avvertenza perché...la prudenza non è mai troppa!*

Con la presente vorrei segnalare e che fosse reso noto sulle ns/pubblicazioni quanto mi è successo nei giorni scorsi.

Un po' di tempo fa ho messo in vendita sui siti dedicati il mio vecchio, ma ristrutturatissimo dinghy 12 "Anticiclone". Un giorno mi è arrivata una mail da un certo Dr. Henry Makor che mi chiede fotografie e ultimo prezzo della mia barca; gli trasmetto il tutto e dopo qualche giorno ricevo una sua mail dove, in un inglese molto strano, mi dice che la barca gli piace e che il prezzo va bene. Inoltre mi dice che vuole il mio indirizzo per inviarmi un titolo bancario a pagamento della barca e del trasporto, che verrò contattato da una compagnia di trasporti e dovrò pagare il trasporto stesso defalcandolo dalla cifra inviata. Purtroppo o per fortuna, per deformazione professionale, dato che lavoro con tutto il mondo, gli rispondo che se vuole che gli spedisca la barca deve farmi un bonifico bancario e quando lo riceverò gli spedirò immediatamente il mio dinghy; inoltre gli chiedo anche su che sito ha letto l'inserzione di vendita e da che paese mi scrive. Naturalmente non ho più avuto nessun contatto col fantomatico dr. Makor. Dopo qualche giorno, scavando su internet, ho trovato un blog dove si parlava proprio del dott. Makor, e qualche sprovveduto spiegava come si svolgeva la truffa. Questo delinquente invia al venditore un assegno di una banca del Benin della cifra di vendita della barca più le spese di spedizione, così non ci rimetteva neanche il trasporto, il venditore

versa l'assegno e spedisce la barca; quindi dopo 2 o 3 mesi l'assegno tornava impagato e lo sfortunato ci rimetteva anche le spese bancarie.

Vi prego segnalare con la dovuta rilevanza per evitare che qualche dinghyista cada nella trappola.

Buon vento a tutti.



Si è svolta a Genova negli spazi ricettivi del "Marina Genova Aeroporto" la seconda edizione del raduno con esposizione dedicato all'evoluzione della nautica da diporto dalla fine dell'800 fino agli anni '70.

A terra tra maestri d'ascia all'opera e mostre di pittura e fotografiche, un raro campionario di barche da regata, tutte rigorosamente di legno, rievocavano tempi andati: Star, Flying Dutchman, Finn, Flying Junior, Jole OK...e ben tre Dinghy di cui due d'epoca e uno di recente costruzione (Riva).

A mare gozzi e lance armate a vela latina, repliche di velieri e il rimorchiatore "Pietro Micca" datato fine '800.

Per illustrare il tema del raduno, si è tenuta un'interessante conferenza durante la quale sono intervenuti Luigi Lang che ha parlato delle origini dello yachting e della Coppa America, Gianni Magnano dell'evoluzione dello sport della vela e lo sviluppo delle classi popolari e Paolo Rastrelli che ha tracciato la storia dell'intramontabile Dinghy dalla nascita ai nostri giorni.



### **UBALDO BRUNI VENDE DINGHY 12p LILLIA ITA 2167**

Armato SUPER RACE. Stazzato Settembre 2006. Colore Celeste. Velocissimo, Plurivittorioso: Campione Italiano Master 2007. 2° Assoluto Campionato Italiano SANREMO 2007. 1° Assoluto Nazionale Trofeo Accademia Navale Livorno 2009. Autosvuotante, doppio fondo, tutto in VTR. Piede albero mobile, albero, boma, picco, deriva spessorata, ganci sicurezza. Vela NORTH SAILS PV05. Pronto per regata.

Barca disponibile a Palermo dopo il Campionato Italiano di Mondello.

Prezzo Euro 8000,00.

Rivolgersi Ubaldo Bruni

Tel. 3336562812

e-mail: [ubaldobruni@hotmail.com](mailto:ubaldobruni@hotmail.com)

Palermo 01 Giugno 2009

**SEZIONE CLASSICI** *La Sezione Dinghy 12' Classico è un'istituzione dell'AICD creata con lo scopo di valorizzare e documentare gli scafi di legno, di conservare quelli vecchi, d'incoraggiare le nuove costruzioni secondo i piani originari e di organizzare l'attività agonistica; inoltre, cura e gestisce per la parte culturale il "Registro Italiano Dinghy 12' Classico" e per la parte agonistica il "Trofeo Nazionale Dinghy Classico". Al Dinghy Classico è affidato il compito di rappresentare l'Italia nel processo d'internazionalizzazione in corso con le Flotte Europee. Per seguire l'attività e le iniziative della Sezione Classici gli interessati possono visitare il sito [www.dinghyclassico.it](http://www.dinghyclassico.it) e chiede l'invio del notiziario on-line "IL CLINKER" trasmesso di norma per e-mail ai oli armatori degli scafi di legno*

A Riccione dal 5 al 7 giugno si svolgerà la terza tappa dell'8° Trofeo Nazionale Dinghy Classico 2009. In testa alla classifica provvisoria Fabio Fossati con 63 punti seguito a Andrea Pivanti e Giuseppe La Scala entrambi a 59 punti. Incalzano Luigi Gilli, Filippo La Scala e Uberto Capannoli tutti a punti 52.

*Inizia con questo primo argomento la RUBRICA TECNICA nella quale saranno di volta in volta trattati problemi riguardanti aspetti del regolamento per la costruzione del Dinghy, ma anche suggerimenti per armare e condurre al meglio la barca.*

*Gli interventi sono e saranno tutti firmati da tecnici e timonieri di alta e riconosciuta competenza.*

*Saranno gradite e pubblicate le richieste di chiarimenti e di quesiti per i quali ci sarà la dovuta risposta.*

## **PESO DELLO SCAFO**

**di Vincenzo Penagini**

Con questo argomento inizia una serie di articoli - su Dinghy News – che vogliono essere una spiegazione di alcuni aspetti del regolamento, approvato nel dicembre 2008, per i quali si è avuta la percezione che ci siano oggi pareri controversi.

Più che un'analisi tecnica, questi appunti vogliono spiegare quello che si è cercato di raggiungere col nuovo regolamento tenuto conto della situazione di contorno (stato di fatto) e della sensazione di quello che volevano soprattutto gli associati cioè il mantenimento della propria barca pur non rifiutando a priori le innovazioni che da sempre è impossibile arrestare.

Spesso con Giorgio, nella stesura delle bozze del nuovo regolamento, ci siamo trovati nella condizione di non dover scegliere la soluzione migliore ma quella che avrebbe arrecato il minor danno; abbiamo valutato le diverse opzioni e razionalmente abbiamo applicato quella che ci è parsa adattarsi agli scopi che ci eravamo prefissati.

Pertanto ora che si ha la quasi certezza che buona parte dei regatanti ha preso visione delle nuove norme, si intende illustrare le scelte che sono state fatte, non tanto come difesa delle stesse, ma come doverosa informazione.

Va tenuto presente che la linea logica, seguita nel regolamento approvato, è stata quella di non apportare stravolgimenti ai regolamenti precedenti

- per salvaguardare la flotta esistente;
- per non costringere gli attuali proprietari delle barche a dover affrontare ingenti spese per adeguarsi alle norme o peggio a dover cambiare barca per essere competitivi sui campi di regata.

Alla luce del processo di internazionalizzazione della Classe, l'Associazione Italiana è quella che raggruppa dinghy di tutti i tipi e conseguentemente i Cantieri - nel loro insieme - possono contare su un know how superiore agli altri paesi; sarebbe stato però sbagliato non guardare e non tenere in considerazione il regolamento degli olandesi con cui stanno iniziando un ciclo di regate alle quali partecipano dinghisti delle due nazioni, forse con una timida ammissione e probabile interessamento da parte degli stessi olandesi per i dinghy in Vtr/legno.

Si è cercato di tenere presente i dati statistici delle nostre barche esistenti (sia classiche che moderne) cercando, nel limite del possibile, di mantenere gli scafi moderni il più simili possibile a quelli classici in termini di costruzione sia per quanto riguarda linee d'acqua con controlli presso i Cantieri, sia per quanto riguarda la rigidità strutturale, che non è calcolabile.

Va inoltre tenuto presente che il regolamento di Classe è prima che regolamento di stazza **regolamento di costruzione** e pertanto si è cercato di ridurre al minimo la possibilità da parte dei Cantieri di produrre barche con prestazioni migliori delle precedenti e di costringerli - pur nella diversità - alla uniformità delle prestazioni riscontrata ad oggi sui campi di regata.

A tale scopo si è introdotto anche il test di pendolamento che è stato applicato a tutte le costruzioni successive alla approvazione del regolamento dicembre 2008, dopo aver stabilito il minimo del raggio girevole in 970 mm ricavato dopo aver eseguito prove sperimentali, durate circa due anni, su barche prodotte da Cantieri diversi.

In una deriva da regata fondamentale è il peso in quanto in termini assoluti uno scafo "leggero" permette di avere maggiori accelerazioni rispetto a uno scafo "pesante" che invece ha una decelerazione più lenta di uno "leggero" per effetto dell'inerzia.

E inutile dire che il vantaggio in accelerazione è molto superiore del vantaggio in decelerazione oltre al fatto che una barca "leggera" attraversa (ad esempio a parità di raggio di inerzia, ma non solo) l'onda più facilmente di una "pesante".

Uno dei motivi di successo del dinghy sta nel fatto che il peso dello scafo è proporzionato alle sue dimensioni: la barca, se ben tenuta, è decisamente robusta e può avere - sia col guscio in legno che in vetroresina - una vita di decenni.\* ( **vedi nota sul trasporto nel prossimo numero di D.N.** ).

Il peso dello scafo sommato a quello della deriva rende il dinghy una barca dislocante e solo nelle andature larghe e con vento superiore ai sei metri cerca di entrare in "planata", soprattutto se spinta dall'onda.

Tale circostanza rende intuibile come - pur non sminuendo quanto sopradetto in linea generale - il peso dello scafo sia importante ma ...non come su altre derive.

In altri termini una differenza di peso dello scafo anche di cinque o sei chilogrammi (del 5-6 per cento) influisce molto meno che su altre barche poiché un dinghy leggero (ai limiti di stazza) ha prestazioni identiche a uno che pesa di più assumendo come limite un maggior peso nell'ordine indicato: cinque o sei chili al massimo in più fanno comunque considerare la barca tra le performanti.

Esistono dinghy pesanti, che hanno un peso superiore al minimo di stazza nell'ordine dei 10 kg.; queste sono barche soprattutto classiche, costruite artigianalmente tanti anni fa o prototipi di barche in vtr, e purtroppo non possono essere considerate competitive.

In queste barche l'attrezzatura fissa è spesso pesantissima e qualche chilogrammo potrebbero recuperarlo cambiando parte dell'attrezzatura, ma bisogna considerare se effettivamente ne vale la pena.

Fatta questa necessaria premessa e riscontrato che nella flotta esistente - solo un dinghy risulta avere applicato dei piombi sullo specchio di poppa - si è giunti a concludere che il peso di 115 kg sia stato rispettato facilmente da tutti i cantieri e che quasi tutte le barche, che oggi sono in testa alle classifiche, hanno un peso dello scafo che si avvicina a quello limite di stazza o che sono al massimo cinque o sei chili più pesanti.(vedi foglio in Excel dati barche ultimo campionato ricavato dai dati sui certificati di stazza allegato 1 del quale non so chi ringraziare (credo Paolo Corbellini) e che mi è stato messo gentilmente messo a disposizione dalla U.V. Maccagno dopo il Campionato; i dati finali provenendo dai certificati possono non essere - per questioni di raggruppamento degli stessi - perfetti ma danno una idea chiarissima dei pesi degli scafi (classici e moderni) e dei pesi dei timoni.

La circostanza, unita alla diffusione della classe e il suo successo fra i regatanti, fa presumere che i cantieri saranno indotti a costruire nuove barche che si discosteranno sempre meno dai limiti imposti.

Il limite di peso - nei regolamenti antecedenti all'attuale a partire dal 2000 (vedi di seguito "cenni storici") - riguardava quello dello scafo + il timone e relativa barra e stick + le attrezzature fisse, intendendo per tali quelle avvitate + 2 Kg. delle piattine metalliche.

Scrivendo le nuove norme si è tenuto presente che la norma che inglobava il peso del timone in quello della barca doveva essere assolutamente cambiata: non si poteva ammettere che il peso della barca fosse variabile, in quanto condizionato dal peso del timone.

Da circa un anno cominciavano infatti (più o meno ufficialmente) a comparire timoni del peso complessivo (con barra e stick) di circa 2.5 kg - 3 kg. contro un peso medio dei timoni di 4,6 kg - 5,4 kg. con barra e stick (vedi allegato 1 pesi timoni).

Esistevano ed esistono anche timoni di peso superiore ma su questo argomento ci occuperemo in seguito.

Non volendo perdere tempo ad indagare sui materiali usati per la costruzione di quelli da 2 - 3 kg (il regolamento da sempre prevede solo legno massello e compensato!) si è ritenuto di fissare il limite minimo del timone (sempre in legno massello e/o compensato anche per i classici) in 4 kg: tale limite lo è anche per il materiale perché manufatti più leggeri farebbero presumere che non si sia usato tutto "legno" per la pala o che dentro la stessa esistano spazi vuoti non permessi.

Il peso stabilito è più basso della media ma sarebbe stato impensabile indicare un peso frazionario come pure sarebbe stato anacronistico imporre 5 kg invece di 4 kg (gran parte degli associati avrebbero dovuto appesantirlo di pochi etti!).

Da quanto detto appaiono evidenti i motivi per cui si è data molta importanza al peso del timone ma comunque intendiamo riassumerli di nuovo brevemente:

- Il peso del timone condizionava indirettamente il peso dello scafo qualora non fosse determinato un peso minimo.
- Non avrebbe avuto senso infatti introdurre il test di pendolamento se, poi, oltre l' estremità (specchio di poppa) si riscontravano differenze di peso superiori a 1-2 kg. quando il massimo dei pesi correttori, per rientrare nel raggio di inerzia, dovrebbe essere di 3 Kg. (6kg per il raggio di inerzia - 3 per compensare il minor peso, in quanto per dovere applicare 6 kg per correggere il solo raggio di inerzia bisogna proprio aver fatta una grossa taroccata!). E mentre i pesi per correggere il raggio di inerzia sarebbero posizionati dentro la barca, il timone è a sbalzo oltre la poppa!
- Sulle barche di nuova costruzione e sul parco barche esistente si è voluto evitare la "corsa" alla sofisticazione dei materiali, con un inevitabile aumento dei costi .
- Ponendo il limite a 4kg si è tenuto conto di un limite minimo che, con l'anima in legno (massello o compensato), da ancora un margine di sicurezza (un timone mezzo chilo più pesante del limite e' indubbiamente più affidabile) contro rotture.
- Sostituire un timone per mezzo kg in più non vale certo la pena; viceversa chi ha un timone pesante (come un piccolo fuoribordo!) può sostituirlo, con una spesa abbastanza limitata (300/350 euro con barra e stick e agugliotti se acquistato finito e con una spesa molto più bassa in caso di autocostruzione), levando peso all' estremità.

Determinato il peso del timone, ed appurato che il peso delle barche leggere esistenti - timone compreso - è di 115 Kg., risulta evidente che il peso dello scafo doveva essere di 111 kg. (*peso dello scafo con timone di 115 kg - peso del timone 4kg*) per mantenere lo status quo.

Possiamo dire che fino a questo punto - stabilito il peso minimo del timone - il nuovo regolamento 2008 non differisce assolutamente dal precedente: prende solo atto che è possibile costruire timoni di poco più leggeri con un vantaggio sulla carta delle prestazioni di tutte le barche.

Si è ritenuto a questo punto di introdurre un peso minimo della barca sotto il quale la barca non è stazzabile in 108 kg. limitando a soli 3 kg il peso degli eventuali pesi correttori.

Nel precedente regolamento il peso minimo era di 105 kg e i pesi correttori potevano essere addirittura di 10 kg.!

Mantenere il limite di 10 kg per i pesi correttori da porre sullo specchio di poppa è apparso e appare un controsenso anche perché, ad oggi, si è riscontrata in tutta la flotta una sola barca ITA-2065 (al Campionato Italiano di Sanremo) alla quale è stato necessario applicare 1 Kg. circa come peso correttore.

Era assurdo mantenere una norma fuori della realtà (che aveva senso in passato agli albori delle costruzioni in Vtr agli inizi degli anni 80) e si voluto dare il chiaro segnale ai cantieri (soprattutto quelli che producono barche moderne in Vtr e Legno Vtr) che è inutile la corsa a materiali sofisticati od a tecniche produttive costose perché comunque la barca deve pesare 108 Kg. per poter essere stazzabile.

Ed i 108 kg sono comprensivi dell'eventuale peso delle piattine metalliche 2 Kg di protezione e dell'attrezzatura fissa che, oggi, ha raggiunto il peso di circa 3 Kg. (ben più delle galloccie e caviglie previste fino agli anni 50).

Non riteniamo quindi che le barche di nuova produzione possano essere penalizzate ne' che i cantieri - che hanno prodotto barche fino a oggi- corrano il rischio di produrre barche "invendibili" perché troppo leggere; se fino ad oggi non hanno mai avuto la necessità di ricorrere a pesi correttori tutti i Cantieri sono in grado di pianificare con notevole precisione il peso del manufatto finale.

E se qualche Cantiere intendesse produrre barche con baricentri più bassi o con raggi giratori molto diversi da come ha sempre costruito con materiali e spessori non a norma, il test di Lamboley lo evidenzerebbe.

Abbiamo inoltre motivo di ritenere che il maggior peso dello scafo recuperato per i minori pesi del timone e delle piattine metalliche che sono opzionali - soprattutto per i gusci in vtr - porterà a una maggiore solidità strutturale di tutti i tipi di dinghy.

Tra le critiche alle norme mi è stato segnalato che alcune barche, già prodotte, risulterebbero fuori stazza perché con un peso di 109/110 Kg. con un timone del peso superiore a 6/5 kg. per raggiungere il limite di 115 Kg.

Premesso che è preferibile avere un timone leggero e la barca leggermente più pesante, queste barche potranno correggere il loro peso o applicando le piattine metalliche fino a un massimo di 2 kg o chiedendo di applicare peso all'interno peraltro verificando di non uscire dai limiti previsti dal raggio di inerzia. E anche se dovessero aggiungere del peso a poppa per compensare il minor peso rispetto ai 111 kg sarà sempre preferibile avere il peso "in barca" invece che "fuori" sul timone.

Inevitabile sarà concedere un periodo ragionevole per individuarle e correggerle lasciandole regatare alle prossime manifestazioni, ma in tempi brevi dovranno adeguarsi alla normativa: poche barche - costruite al limite del peso e messe in stazza con timoni più pesanti (di 5- 6-7 Kg) - non potevano e non devono condizionare il futuro della Classe.

Insieme ai proprietari di queste barche anche quelli che avranno barche superiori al limite - ora che il peso del timone è stato fatto notare - potranno decidere di sostituirlo (potevano farlo anche con il precedente regolamento ma probabilmente non era evidenziato!) e avere un vantaggio navigando con un nuovo timone.

In definitiva possiamo affermare che la nuova norma, con una spesa limitata, permette di avvicinare le caratteristiche di tutte le barche per quel che concerne il peso.

Preme ora segnalare cosa prescrive in merito il regolamento olandese:

La massa dello scafo nudo, misurata a scafo secco, incluse le parti metalliche fissate alla barca e le sospensioni ma senza timone, le manovre correnti, l'albero, le manovre fisse, paglioli, la vela ed altre parti, non può essere inferiore a 104 kg.

Questa norma ci fa presumere, con un calcolo a spanne, che una barca "leggera" olandese sia circa quattro/cinque chili più pesante di una barca "leggera" italiana.\* (vedi di seguito cenni storici).

Questa differenza sarà un ostacolo alla internazionalizzazione e questo sarà un problema che i Comitati Tecnici congiunti dovranno affrontare e risolvere ad esempio o appesantendo le barche italiane o alleggerendo quelle olandesi durante le regate "internazionali", levando, sempre per esempio, i paglioli o trovando altre soluzioni.

E' indubbio, inoltre, che le barche Olandesi siano più robuste (anche nel rig) ma sappiamo tutti che navigano con venti superiori agli otto metri al secondo, spesso con due persone a bordo, ciascuna delle quali spesso più "atletica" di un timoniere italiano e soprattutto prevalentemente sui laghi e canali in assenza di onda formata.

## **CENNI STORICI:**

In tutti i regolamenti antecedenti a quello approvato nel 2000 la norma relativa al peso è sempre stato in questi termini:

*Gli scafi non devono avere un peso inferiore a 115 Kg alla pesatura di stazza con timone, barra ed eventuali paglioli.*

Nel regolamento approvato nel 2000 la norma del peso **è cambiata:**

***Il peso dello scafo e di 11 5Kg minimo con, Timone, Barra, Paglioli (dove previsti), Attrezzatura fissata allo scafo, Scotte per la regolazione delle manovre. Sono esclusi dal peso: Remi, Scalmi, Antenne, Deriva, Scotta Randa, Drizza, Cima di Traino, riserve di galleggiamento mobili.***

Nel peso minimo possono essere comprese le piattine metalliche fissate sotto la chiglia e sui pattini laterali con un peso massimo di 2 Kg

Poter dire oggi i motivi che hanno portato a includere nel peso minimo quelli della attrezzatura fissata allo scafo, delle scotte per le manovre e delle piattine sotto la chiglia non sono in grado di valutarlo.

Il motivo potrebbe verosimilmente essere che non era agevole alle stazze delle regate "smontare" la barca e pesarla: vecchi regatanti mi hanno ricordato che alle stazze (in caso di protesta) - ai loro tempi - si sarebbe dovuto togliere tutta l'attrezzatura e le eventuali piattine metalliche!

Sta di fatto che tenendo fermo il peso e includendovi due chili di piattine e circa tre di attrezzatura e scotte di regolazione, il peso dello scafo prodotto dopo il 2000 risulta tra i 3-5 kg inferiore alla barche prodotte nel rispetto delle norme precedenti .

Potrebbe essersi trattato anche di un errore di trascrizione ma sinceramente non avendo partecipato alle assemblee di quegli anni e conoscendo i precedenti solo per sentito dire non sono in grado di dare una risposta corretta.

\* Per inciso i quattro/cinque Kg di peso in meno coincidono di fatto con il minor peso delle nostre barche rispetto alle olandesi.

## **CONCLUSIONI:**

Il Regolamento approvato nel dicembre 2008 ha per quel che concerne il peso sentito l' esigenza di darne uno allo scafo che fosse fisso e non variabile, sganciandolo da quello del timone.

E' evidente che l' esigenza è nata, come accennato, sostanzialmente perché incominciavano a comparire timoni ultraleggeri, perché il materiale utilizzato poteva non essere più il legno e il compensato , prescritti da tutti i precedenti regolamenti, e - dispiace dirlo - perché il controllo sul materiale della pala è stato disatteso per anni.

E ' intuitivo capire che il margine di manovra era estremamente ristretto, ma crediamo di avere optato per la soluzione che più di altre si adattasse alle esigenze del dinghy scontentando il minor numero di associati, mantenendo il peso di 115 kg secondo quanto deliberato nella assemblea del 2000.

Parlando con Gianpietro Pollesel - i giorni scorsi - è emerso che alcune barche (peraltro al limite di stazza) sono tenute a stento nel peso da un timone del peso di 5- 6 kg, secondo quanto era prescritto dal precedente regolamento e come sopra evidenziato.

Premesso che un timone pesante è penalizzante, potrebbe essere concesso a queste barche di continuare a regatare per un periodo limitato o illimitato nelle condizioni originarie; ma la contropartita in caso di un periodo illimitato è quella di dover ammettere che esistono delle barche con pesi variabili!

Ma questa ammissione non giova certo a quel processo di razionalizzazione che con fatica si è cercato di introdurre.

*P.S. :Fondamentale sarà l'uso della bilancia elettronica della Classe ( che misura gli etti ) dopo una ritaratura e certificazione nei giorni che precedono manifestazioni importanti.*



Num. Velico	Imbarcazione						Pesi				
	Nome	Armatore	Cantiere	Tipo	Anno costru- zione	Stazzat.	PESO SCAFO CON PAGLIOLI E IN ALCUNI CASI COL TIMONE	di cui- paglioli	Peso timone	PESO DI STAZZA CON TIMONE	
	min							115,0		115,0	
	standard										
	max										
1	1940 Rina	Albertoli M	Albertoli	compensato	1997	485 Zerboni	113,0	-	6,0	119,0	
2	2001 Nina 3°	Pivanti A	Bonaldo	vtr/legno	2000	762 Morassutti	110,6		4,6	115,2	
3	2150 Piotzich: Barabba	Penagini V	Bonaldo	vtr/legno	2006	845 Pollesel	111,5		4,8	116,3	
4	1990 Bonaldinho	Allodi G	Bonaldo	vtr/legno	1999	555 Morassutti	110,0		5,4	115,4	
5	2178 Oui je l'aime	Manzoni L	Bonaldo	vtr/legno	2007	957 Pollesel	111,0		5,0	116,0	
6	1832 Serena	Ranza F	Bonaldo	vtr/legno	1992	752 De Conti	114,0	6,30	4,7	118,7	
7	2091 Chopper	Ballarin F	Bonaldo	vtr/legno	2003	833 Morassutti	111,2		4,3	115,5	
8	1846 Principe	La Scala G	Colombo	legno	1993	335 Zerboni	110,3	11,80	4,8	115,1	
9	2147 Cherlie il magnifico	Alati G	Colombo	legno	2006	840 Ravaglia	111,5	11,00	3,6	115,1	
10	1762 Rabetta	De Martè G	Colombo	legno	1989	224 Zerboni	111,5	16,50	3,5	115,0	
11	2210 Saragulli	Comerio G	Colombo	legno	2008	968 Ravaglia	116,5	11,50	5,0	116,5	
12	2222 Mumble Mumble	Fortin F	Cranchi	legno	1958	984 Ravaglia	121,4	13,40	6,0	127,4	
13	2170 La Santuzza	La Scala G	Lillia	vtr	2006	877 Ravaglia	111,0		5,5	116,5	
14	2195 Mosferatu	Puthod P	Lillia	vtr	2007	931 Ravaglia	110,0		5,5	115,5	
15	2216 Per semore	Brazzo F	Lillia	vtr	2008	978 Ravaglia	110,0		5,0	115,0	
16	2167 Noth Sails	Bruti U	Lillia	vtr	2006	870 Albeisser	110,0		5,5	115,5	
17	2199 Cuor leggero	Rudoni G	Lillia	vtr	2007	938 Ravaglia	110,0		5,2	115,2	
18	2156 Canalino Feroce	Lillia S	Lillia	vtr	2006	866 Ravaglia	110,0		5,5	115,5	
19	2203 Nerone	Diversi F	Lillia	vtr	2007	965 Ravaglia	110,0		5,5	115,5	
20	2152 Adinghi	Schiavon M	Lillia	vtr	2006	865 Ravaglia	110,0		5,5	115,5	
21	2200 Mezzarat	Ferrario L	Lillia	vtr	2007	945 Ravaglia	110,0		5,5	115,5	
22	2174 Estremo	Ermolli P	Lillia	vtr	2006	888 Ravaglia	110,0		5,5	115,5	
23	2172 Luna Rossa	Toncelli L	Lillia	vtr	2006	916 Ravaglia	111,0		5,5	116,5	



60	2105	Rockmaster	Faizotti E	Nauticalodi	vtr/legno	2004	763	Zerboni	112,7	3,50	6,0	118,7
61	1947	Dimitri	Battisti G	Nauticalodi	vtr/legno	1997	488	Capolla	111,1	7,80	5,0	116,0
62	1984	Messun dormai	Fabro G	Nauticalodi	vtr/legno	1998	911	Murchio	115,0	8,00	4,5	115,0
63	2013	Luna Nuova	Pasquali C	Nauticalodi	vtr/legno	2000	594	Capolla	110,0	3,50	5,5	115,5
64	1823	Armiuina	Coluccini E	Nauticalodi	vtr/legno	1992	705	Capolla	116,5	8,00	4,5	116,5
65	2065	Punta Cesesi	Cangerini A	Patrone	vtr/legno	2002	925	Leuzzi	110,3		5,2	115,5
66	2213	Gigibella	Capannoli U	Patrone	legno	1957	971	Coccoloni	116,4		5,5	121,9
67	1951	Maf	Leoni M	Patrone	legno	1969	814	Ciccio	118,0	2,00	5,5	120,0
68	1582	Ce II	Banvenuto G	Patrone	legno	1973	3	Cressi	115,0		5,4	115,0
69	2215	Luigia	Premoli L	Patrone	legno	1970			115,2		4,8	120,0
70	1530	Spritz	La Scala G	Patrone	legno	1968	959	Macciò	112,0	6,30	4,2	116,2
71	2049	Umberta	Ottomello E	Patrone	vtr/legno	2002	960	Leuzzi	110,1		5,2	115,3
72	1804	Laura	Giocli U	Patrone	legno	1992	927	Ciccio	120,0	11,00	5,2	120,0
73	2046	Nana Babi V	Lombardi R	Patrone	vtr/legno	2002	673	Leuzzi	110,3		5,2	115,5
74	799	Pippo	Armiellini R	Patucelli	legno	1952	506	Zecchini	117,0	5,00	9,0	126,0
75	2185	Stefano II	Riva E	Riva	legno	2006	922	Leuzzi	111,0	13,00	5,0	116,0
76	2021	Non Mollare	La Scala G	Riva	legno	2000	639	Zerboni	111,6	19,60	3,5	115,1
77	2211	Kornasutra	Carmagnani A	Riva	legno	2008	969	Ravaglia	114,0	11,00	4,0	118,0
78	1580	Carlo II	Mangione F	Russo	legno	1973	553	Dotti	117,0		5,4	117,0
79	1915	Lion's Girl	Corbellini P	Russo	legno	1953	446	Antonetti	129,0	11,00	3,5	143,5
80	1997	Mailin	Sestini R	S. Orsola	vtr/legno	2000	587	Ciccio	111,0		4,5	115,5
81	2007	Greta II	Pizzarello G	S. Orsola	vtr/legno	2000	657	Ciccio	111,7		4,5	116,2
82	2101	Solo x pazzi	Cusin F	S. Orsola	vtr/legno	2004	765	Floravanti	112,0		4,8	116,8
83	2028	Superpico	Jannello F	S. Orsola	vtr/legno	2000	623	Ciccio	112,5		4,6	117,1
84	2122	Ali	Santini R	S. Orsola	vtr/legno	2004	799	Floravanti	111,0		4,8	115,8
85	2038	Il Cananno feroce	Samela A	S. Orsola	vtr/legno	2001	644	Ciccio	111,0		4,5	115,6
86	2096	Strepitosa	Randazzo P	S. Orsola	vtr/legno	2003	748	Ciccio	111,2		4,3	115,5
87	2008	Mirambra	#RIFI	S. Orsola	vtr/legno	2000	638	Ciccio	114,0		4,5	118,5
88	1996	Tre Civette	Rainusso R	S. Orsola	vtr/legno	1996	658	Ciccio	111,0		4,8	115,5
89	1999	Foulo	Castellaro G	S. Orsola	vtr/legno	2003	690	Ciccio	111,0		4,8	115,8
90	2080	Malapessima	Pasquale M	S. Orsola	vtr/legno	2000	954	Ciccio	111,0		4,8	115,8
91	2030	Più Duecento	Penagini V	S. Orsola	vtr/legno	2000	630	Ciccio	112,2		4,8	117,0
92	2182	Eli Lu	Donaggio E	Tre Esse	vtr/legno	2007	901	Cislighi	113,5		6,2	119,7
93	2194	L'altra	Bocchino C	Tre Esse	vtr/legno	2007	930	Cislighi	111,8		4,0	115,8
									<b>Dati Medi</b>	<b>113,02</b>	<b>4,91</b>	<b>117,34</b>
									<b>Dato massimo</b>	<b>133,00</b>	<b>19,60</b>	<b>143,50</b>