



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

## SOMMARIO

- Editoriale.....pag. 1
- Le dimissioni del Segretario .....pag. 1
- Convocazione Assemblea .....pag. 3
- Dai campi di regata.....pag. 4
- Circolazione delle idee..... pag. 6
- Regolamento di regata..... pag. 14

### EDITORIALE

Era da aspettarselo, Giorgio Pizzarello si è dimesso da Segretario dell'AICD! Quello che in politica si chiama "fuoco amico" l'ha costretto alla resa. Non siamo in grado di valutare a chi potrà giovare questa scelta così netta. Certamente se ne beneficerà Giorgio che nel suo incarico ha speso tutto se stesso e negli ultimi sei mesi ha esaurito ogni residua forza. Se ne potrebbe avvantaggiare la Classe nella sua unità e nel suo spirito se la maggioranza dei Soci sarà in grado di dare la giusta interpretazione al significativo gesto del Segretario. In questa ultima ipotesi, le persone oneste dovranno avere il coraggio di dire, finalmente, un grazie a Giorgio Pizzarello "Deve essere molto buio per vedere le stelle". (*Penna bianca*)

### LE DIMISSIONI DEL SEGRETARIO

Cari amici,  
 questa è una lettera di commiato da tutti voi, perlomeno per quanto concerne il mio ruolo di Segretario AICD che ho rivestito per tre anni. Le mie dimissioni avranno effetto dalla prossima Assemblea del 12 Marzo, quando tutti verrete chiamati ad eleggere il vostro nuovo rappresentante.  
 Ogni cosa ha un suo tempo, ne siamo tutti consapevoli, e credo che il mio sia scaduto.  
 Sono stati tre anni di duro lavoro anche se a molti di voi questo può non essere sembrato, ed è giusto che sia così: i Soci AICD tutti se ne devono stare tranquilli a giocare con la loro barchetta ed è qualcun altro, da voi eletto, che deve provvedere alla direzione della Classe ed alla soluzione degli eventuali problemi. E' così che ho inteso lavorare durante il mio mandato, con la collaborazione di straordinari Consiglieri che ovviamente resteranno in carica.  
 Non starò qui a sottolineare le innumerevoli cose fatte ed i tanti risultati ottenuti. Quello che posso certamente sostenere, e con non poco orgoglio, è di aver

restituito alla Classe la sua Sovranità, aver caratterizzata la sua immagine e difesa la sua identità rispetto al periodo precedente la mia elezione, quando certi valori sembravano un po' annacquarsi in nome di altre discutibili priorità. La Classe ha oggi una struttura solida con Consiglieri che si occupano specificatamente di tutti i diversi aspetti organizzativi, un nuovo Sito sempre aggiornato ed una comunicazione solerte, puntuale e precisa.

L'ultima battaglia combattuta per Voi, alla quale sono stato costretto a partecipare, in nome dell'Unità della Classe e del rigore regolamentare dei Dinghy Classici, mi ha provato. Sono stanco e qualcun altro, più fresco di me, dovrà sostituirmi in questa faticosa difesa. Il dibattito è talmente sceso di livello da arrivare alle offese personali ed a ridicole minacce di ricorso agli avvocati per via di evidenze inconfutabili.

Vinte le battaglie con i Cantieri che in passato avevano preso un po' il sopravvento, restituita appunto Identità e Sovranità alla Classe, nuove questioni si sono oggi sollevate all'orizzonte, e nuovi interessi, che nulla hanno a che vedere con la nostra genuina passione per il Dinghy e per la vela, rischiano di inquinare le nostre acque. Faccio io per primo un passo indietro, con la speranza che questo gesto abbassi, e di molto, i toni accesi degli ultimi mesi. Durante il mio mandato ho avuto l'occasione ed il privilegio di lavorare fianco a fianco con "belle" persone con le quali ho stretto importanti legami di stima reciproca e di affettuosa amicizia, i Consiglieri tutti, i membri del Comitato Tecnico ed il grande insostituibile Paolo Rastrelli. Nello stesso periodo invece, purtroppo, ho ricevuto dimostrazioni se non di inimicizia perlomeno di incomprensione: in effetti si possono pure avere idee diverse, ma ostinatamente non provare nemmeno a comprendere lo spirito delle decisioni che sono state prese in questi anni, comunque per il bene della Classe, forse è troppo.

In ogni Associazione, Società od Azienda ci sono sempre da prendere posizioni e decisioni e ci deve essere qualcuno che lo fa. Mi sono dispiaciuto un po' di tutto questo, ma non mi lamento, in fondo penso che anche questo sia fisiologico: semmai chiederò al neo-nato "Comitato per lo svecchiamento della Classe" ed ai suoi membri fondatori, di poter restare ancora, magari solo per regatare, in considerazione del fatto che seppure "anziano", qualche discreto risultato sportivo l'anno scorso, sono ancora riuscito a ottenerlo.

Tranquilli amici miei, non lascerò la Barca senza Timoniere .....e nemmeno nelle mani sbagliate !

Spenderò tutto il credito di cui credo ancora di godere presso la maggioranza di Voi, per caldeggiare una transizione che vada nella direzione della continuità del lavoro svolto sia dal punto di vista pratico, che filosofico e politico.

Ho dovuto faticare non poco per convincere un nostro Consigliere ad accettare la proposta di sostituirmi nel ruolo di Segretario di Classe, ovviamente se da voi votato nella prossima Assemblea ad ampia maggioranza .

Sto parlando di Francesca Lodigiani che, oltre che brava e "malata" di Dinghy, di una passione struggente, possiede a mio parere, la rara dote di coniugare equilibrio, lungimiranza, capacità decisionale ed autorevolezza "super partes". Il Consiglio Direttivo tutto, preso atto della mia decisione di dimettermi, ha concordato all'unanimità su questa soluzione. Spero, anzi sono certo che la stragrande maggioranza di voi apprezzerà molto questa proposta e parteciperà in massa all'Assemblea prossima di marzo per le votazioni. Sono anche certo della vostra capacità di riconoscere il solido ed appassionato lavoro.

Molto è stato fatto e tanto c'è ancora da fare, con attenzione e lungimiranza, e con l'obiettivo sempre presente di mantenere sana, unica e gioiosa la nostra amata Classe che tanti momenti di autentica spensieratezza ci elargisce ogni

anno che passa nelle nostre vite: l'Identità, l'Indipendenza e l'Unità sono i nostri valori, acquisiti da anni, ed assolutamente irrinunciabili.

Noi siamo la Classe Dinghy! Non scordiamolo mai, andiamone fieri ed orgogliosi e non lasciamo mai a nessuno lo spazio per mettere in discussione tutto ciò.

Vi abbraccio tutti e sappiate che resterò sempre qui in giro a vostra disposizione

Vostro Giorgio

Giorgio Pizzarello  
Segretario AICD

**CONVOCAZIONE ASSEMBLEA**

**Associazione Italiana Classe Dinghy 12'**

Via Alessandro Torlonia, n. 4b – 00161 Roma

**Ai Soci A.I.C.D.**

loro sedi

Cari Amici,

Vi comunico che l'Assemblea Ordinaria dell'Associazione Italiana Classe Dinghy 12' (A.I.C.D.) è

convocata per il giorno 12 marzo 2011 alle ore 14:30 in Genova, Porticciolo Duca degli Abruzzi,

presso lo Yacht Club Italiano, per deliberare sul seguente

**ORDINE DEL GIORNO**

- 1) Relazione del Segretario;
- 2) Relazione del Tesoriere e approvazione del Bilancio Consuntivo 2010;
- 3) Determinazione delle quote associative per il 2011 e Bilancio Preventivo 2011;
- 4) Attività Agonistica 2011;
- 5) Interpretazione, anche ai sensi dell'articolo 6.3, delle Regole di Classe Costruzione e Stazza attualmente in vigore, qui allegata sub 1;
- 6) Integrazione art. 2.4.1 – La Vela e art. 2.1.5.4 – Paglioli delle Regole di Classe, Costruzione e Stazza, come da proposta allegata sub 2;
- 7) Nomina del Segretario;
- 8) Eventuale trasferimento Sede Sociale;
- 9) Varie ed eventuali.

Si ricorda che ogni Socio, in regola con il pagamento della quota associativa per l'Anno 2010, può

partecipare all'Assemblea anche per delega, compilando e consegnando il modello riportato in calce.

**Il Segretario**

Giorgio Pizzarello

-----  
-----  
Il sottoscritto socio proprietario .....  
delega a rappresentarlo all'Assemblea dell'A.I.C.D. del .....  
il socio proprietario .....

Firma (leggibile e per esteso) .....

**Torre del Lago**, 5 febbraio.

**INVERNALE “PUCCINI” - COPPA CANTIERE RIVA**

Quest'anno, il tanto amato e decantato Lago che era del Puccini, non ci sta dando le soddisfazioni di cui ci aveva, fin troppo bene abituato. Poco vento, molto instabile e chiazato. Il classico campo di regata rompicao, che tanto adora Mankin.

In realtà, la regata sponsorizzata dal Cantiere RIVA, è stata corsa lo stesso e ha confermato quello che ormai tutti diamo per assodato. Primo, le colorate barche di Stefano Lillia, almeno in questa condizioni, sono mediamente le più veloci. Secondo, Bertacca, quest'anno, ha trovato un più che degno concorrente: Ezio Donaggio col Lillia grigio chiamato *Matesso*. Terzo, la flotta adriatica con Brazzo, Donaggio e Schiavon, sono veramente forti. Quarto, il Lago si conferma una bella e difficile palestra dove niente è scontato e tutto può succedere fino all'ultimo metro di regata.

La novità di questa giornata di tiepido sole al lago, è stata l' "unveiling" della nuova vela, del sarto di Chioggia, Ballarin. Praticamente una square top alla Alinghi. Il primo appuntamento ha dato risultati molto positivi, avendo vinto con Schiavon e fatto camminare benissimo Brazzo.

Per la cronaca, ha vinto, appunto, uno spumeggiante Massimo Schiavon con lo scafo di Bonaldo e vela di Roberto Ballarin.

*Doppio Sogno*, dopo un'opaca partenza e una prima bolina, si rifà sotto in poppa. Ma nella seconda bolina, mentre il gruppone va moderatamente sulla destra, lui si butta tutto sulla sinistra, fa volare la barca e, da decimo o giù di lì, passa terzo ma attaccato ai primi due. In poppa vola, passa Bertacca e Donaggio e va a vincere.

Secondo nuovamente Ezio che non riesce ad arrivare davanti a tutti, ma è sempre tra i primissimi. Degna di applauso, una sua strepitosa partenza con mure a sinistra che gli permette di passare sul naso di tutta le flotta ed essere primo da subito: da manuale!

Terzo Bertacca. Italo, vendute entrambe le sue gloriose barche, sale su un Lillia imprestato dall'amico Toncelli, e gira sempre primo o secondo. Praticamente, come se non fosse cambiato nulla per lui.

Quarta posizione per Nicola Leoni sempre veloce in condizioni di vento medio- leggero. Quinto Stefano Lillia con una sua barca color grigio opaco. Diciamo che ci è piaciuta di più, ma mooolto di più, la sua "ganza" biondo platino!

Il buon Fabrizio Brazzo, invelato dall'ultimissima creatura di Ballarin, è arrivato settimo, ma a metà della seconda bolina era terzo. Poi, il Lago, ha rimescolato le carte e ha stoppato il Lillia verde salvia insieme a Cusin verso la boa di bolina quando ormai sembrava che la rimonta dei due fosse completata.

Decisamente da buttare, l'orribile prova di Giuseppe La Scala. Terz'ultimo! Lui ci ride sopra, sicuramente ha capito gli errori fatti e sa che non verranno mai più ripetuti.

Bella la prova di Flavio Lorenzi con *Beep Beep Cube* (ex *Orietta Cube*) che, alla prima boa di bolina gira terzo. Sbaglia la seconda bolina, ma Flavio dice di aver camminato, finalmente, benissimo.

Per i Legni, vince *Freak Out*, il meraviglioso e vittorioso "Riva" di Anghileri che, di velocità sia di bolina che di poppa, sembrava poter andare più di tutti. In poppa ha fatto dei recuperi impensabili per altri e di bolina sicuramente tra i top- five, almeno di passo puro.

Finita la prima prova, eravamo ormai fuori tempo massimo per l'omologazione di un'altra regata, ma tutti d'accordo, abbiamo chiesto al Comitato di darci un'altra partenza per una regatina-trasferimento. La prova, non era valida per niente e senza premi, ma fatta solo per il gusto di regatare.

Siamo partiti da centro Lago e, di bolina, si doveva arrivare dentro al porticciolo del Circolo Artiglio. Di nuovo vince Schiavon con il Bonaldo e con la nuova vela di Ballarin. Secondo il Nauticalodi di Tua con la Quantum e terzo Brazzo con il Lillia color salvia e la Ballarin square top.

Ha camminato benissimo anche il Nauticalodi di Massimo Tognoni invelato Quantum che, fino a tre quarti della bolina, era secondo attaccato a Schiavon. Poi si è perso coi suoi soliti pensieri... che più gli piacciono!

Il Comitato Alto Tirreno ed il Circolo Artiglio, vi attendono il 19 febbraio per la Coppa QUANTUM RACING sperando che questa volta, il Lago di Puccini, ci riservi una sua giornata di vela che tanto, quest'anno, si è fatta attendere. (Emanuele Tua)



(by Giacomo Giribaldi)



## **INTERVENTO DI TITTI CARMAGNANI**

Caro, anzi carissimo Giorgio,

ho letto con attenzione la tua solita puntuale relazione sui lavori del Consiglio. Purtroppo per te hai scoperto solo ora la meravigliosa casa di Baffina, noi frequentatori del Tigullio l'abbiamo ormai eletta, la casa e la Francesca, quale insostituibile e privilegiato rendez-vous per premiazioni, raduni conviviali e tecnici, ecc... ecc...

Del mio pensiero critico sul regolamento credo di averti già annoiato abbastanza, in particolare su due punti: la famigerata frase "tutto ciò che non è prescritto è vietato", e la necessità (insensata) dei due chiodi tra un'ordinata e l'altra quando il fasciame è incollato!

Il tutto perché si afferma che il Dinghy è un monotipo quando di "tipi" ne esistono di fatto almeno tre (e ho tralasciato il compensato marino che sarebbe il 4° perché mi consta che ce ne siano solo due esemplari)

Viceversa trovo sacrosanto il concetto che i diversi tipi di dinghy devono, per quanto possibile, avere prestazioni simili.

Questa auspicata, sperata e irraggiungibile parità di prestazioni, proprio perché non siamo un monotipo di stretta osservanza, deve rivolgersi, a mio parere, in particolare alle due diverse tipologie: plastica e legno e non tra barche di legno vecchie e nuove, come mi pare tu propugni.

Con il divieto di togliere i paglioli di prua alle barche classiche nuove, che riscontrano un peso di stazza superiore al minimo, di fatto si limita il raggiungimento di tale parità.

Se la barca (anche nuova, sia di VTR che di pregiato legno) al momento della stazza pesa di più dovrebbe essere consentito di eliminare peso dove possibile!

Come a tutti noto, il Dinghy con un minimo di onda imbarca sempre un po' d'acqua e se è senza doppiofondo, come il Dinghy Classico, non c'è modo di toglierla se non utilizzando una spugna in assenza del pagliolo di prua. Per venire incontro alla tua proposta di rendere inamovibili i paglioli di prua e poter comunque spugnare l'acqua, sento parlare di soluzioni tipo paglioli costruiti come da disegno ma con una cerniera che consenta di sollevarne la parte necessaria per la spugnatura....mi pare una follia (e lo dice uno che a complicare le cose si diverte moltissimo!); tale soluzione aumenterebbe i costi e le complicazioni e il tutto solo per impedire di togliere in regata il pagliolo di prua perché altrimenti il dinghy non sarebbe conforme al progetto originale del 1913! E ciò quando è stata consentita la pompa elettrica! (attenzione la pompetta può aiutare il secchio o la sassola ma non certo la spugna).

Tu, che sei uno dei regatanti più bravi, e così anche Vincenzo, non potete farmi credere che una regata si vinca o si perda perché il disegno del pagliolo di un dinghy di legno è diverso da quanto riportato nei disegni originali e/o perché manca il pagliolo di prua! Tra l'altro nel tempo i diversi cantieri hanno sagomato i listelli a loro piacimento e rappresentano quasi la firma del cantiere stesso (diverso il fatto che qualcuno il pagliolo lo abbia ridotto alla superficie minima indispensabile per poter posare i piedi quando normalmente seduto a poppa della panchetta centrale e ciò evidentemente non va bene)

La voce che paventa barche costruite appositamente al limite del peso già senza i paglioli mi pare quella che tu hai definito "caccia alle streghe": i paglioli stanno in basso e non arrivano neppure alle estremità e quindi rappresentano un peso non penalizzante (peraltro limitato a qualche chilo e paragonabile a quel po' d'acqua che un dinghy imbarca inevitabilmente con un minimo d'onda e un Classico è costretto a portarsi dietro); per rientrare nel limite di peso della stazza comunque quanto risparmiato nel non avere il pagliolo si deve trovare da qualche altra parte. Qualcuno dice che si potrebbe costruire una barca con la chiglia di un legno particolarmente pesante (effettivamente è successo e c'è chi ne conosce il numero velico); ma la chiglia va da prua a poppa estrema e quindi se costruita con tale legno particolare favorirebbe anche il beccheggio, che è veramente pregiudizievole per le prestazioni; ma..... la chiglia potrebbe essere fatta in legni diversi....., si ma la parte centrale, dove il peso è più favorevole, è di uno spessore ridotto dovendo ospitare la fessura delle deriva e quindi il vantaggio diventa modesto, certo non in grado di fare la differenza, ma .....ecc.... ma.....ecc... ecc... e non la finiremo mai di tediarsi con la "caccia alle streghe".

Mi sono dilungato in aspetti tecnici dove penso che cogliermi in fallo sia facilissimo per qualcuno certamente più tecnico di me (Vinz in particolare) mentre invece il mio vuole essere un discorso di pura praticità: facilitare la spugnatura di quel po' d'acqua che è inevitabile imbarcare e che l'assenza del pagliolo di prua consente (argomento sconosciuto da chi possiede un dinghy in VTR col doppio fondo e auto svuotante!).

Nella lunga storia del Dinghy se ne sono già viste e raccontate di tutti i colori quindi non starei a fare il processo alle intenzioni e mi fiderei del **PENDOLO**, che abbiamo saggiamente adottato e

che penserà lui a fare giustizia! Se si vuole essere più realisti del Re, avendo specificato i tipi di legno da usare si specifichi anche il loro peso specifico e si abbia però poi il coraggio di carotare le chiglie sospette!

La Classe deve salvaguardare la tradizione del legno guardando al futuro e non al passato e cioè cercando appunto di uniformare le prestazioni tra le diverse tipologie costruttive e non tra vecchi e nuovi dinghy di legno. I cantieri saranno sempre alla ricerca della migliore costruzione possibile per rendere la barca più veloce, più bella e/o comunque personalizzata e quindi raggiungere il loro scopo che è di vendere barche. Dovremmo esserne contenti perché ciò aumenta il numero dei regatanti: i più agguerriti cambieranno barca cedendo la vecchia a new entries desiderose di provare il gioco con una spesa più contenuta. Se poi qualcuno preferisce uno scafo con le tavole inchiodate invece che incollate saranno affari suoi così come il contrario!

Il ragionamento vale sia per la VTR che per il legno e la storia delle ns. regate dimostra che ci sono legni (Scignoria, Fiesta, Spriz, Gigi balla ecc.) e plasticoni (KINNOR - ITA 1790 -al netto della bravura di Paco- e la generazione dei Sant'Orsola che ormai hanno dieci anni), da considerarsi anagraficamente barche "vecchie" ma che nulla hanno da invidiare alle nuove costruzioni, anzi!

Ritengo che per le barche in legno la spiegazione stia in linee di carena particolarmente indovinate (visto che siamo un monotipo sui generis) e, senza ombra di dubbio, perché restaurati facendo largo uso di resina epossidica, con addensante o meno; sistema che invece si vorrebbe negare e/o limitare per le barche di nuova costruzione.

Quindi non creiamo allarmismi e la già citata caccia alle streghe anche perché tutti sappiamo che è sempre il "manico" quello che conta.

Dovremmo essere tutti contenti se un Classico, in mano a uno bravo, vicesse un Campionato! Maurizio Manzoli a Bracciano qualcosa ha fatto vedere. Io spero che la voglia venga a Paolino, rilancerebbe la costruzione dei legni.

In questi ultimi mesi si è paventato che la classe si possa dividere e poi si sta cercando di limitare proprio lo sviluppo tecnologico dei legni, creando di fatto una riserva indiana, salvo lamentarsi se in questa non si accettano i visi pallidi! ( frase di difficile interpretazione ma mi piace!)

Sappi quindi che in Assemblea io voterò contro la tua proposta e spero che siano in molti a pensarla come me.

A presto.

Titti

Genova, 2 Febbraio 2011

## **RISPOSTA DI GIORGIO PIZZARELLO**

*Carissimo Titti ,*

*mi permetto di affiancare alla tua lettera , sul D.N. prossimo , alcune mie riflessioni .*

*Concordo con te che parlare per le 4 tipologie del Dinghy , di stretta Monotipia sia eufemistico , eufemismo che però in qualche modo ha funzionato per tanti anni consentendo alla nostra Classe di essere l'unica rimasta a poter mettere in acqua a regata insieme , Dinghy di legno tradizionali e Dinghy moderni , con prestazioni sì dissimili , ma non in modo così evidente . La frase quindi , pur discutibile , " tutto ciò che non è prescritto è vietato " , ha pertanto ragionevolmente funzionato come "deterrente".*

*Parli di " barche Classiche nuove , che riscontrano un peso di stazza superiore al minimo " ! Tutti quanti sappiamo bene ormai che con le tecniche costruttive moderne , i Cantieri dei Dinghy di legno sono perfettamente in grado di costruire un Dinghy con un peso molto , molto vicino al minimo permesso . I paglioli tutti , fanno parte dei disegni della Classe e sono parte integrante del Dinghy , anche in regata .*

*Il mio S.Orsola in VTR e legno , così come quello di Paolo Viacava , pesa 135 Kg complessivi ma non mi sembra che non sia competitivo .*

*Al mio Dinghy Classico Olandese ( anche se volendo potrei regatare senza paglioli essendo stato costruito prima del Dicembre 2008 , data dell'entrata in vigore dell'odierno Regolamento ) , ho fatto fare dei nuovi paglioli più leggeri e regaterò con essi , compreso il Carabottino di prua . Il mio peso complessivo finale sarà intorno ai 140 Kg complessivi e credo che andrà benissimo ugualmente .*

*In realtà il senso della norma regolamentare è quello di evitare che si costruiscano volontariamente barche di legno di peso superiore per poi levare i Paglioli in Regata .*

*Per togliere acqua facilmente con la Spugna è sufficiente avere un pagliolo centrale ( accanto alla deriva ) composto di 2 pezzi ( come ho io sulla barca Olandese ) ; in questo modo "sgotti" acqua con la spugna anche durante la regata , nel lato di poppa !  
Nessuno vuole limitare lo sviluppo tecnologico dei " legni " nuovi che peraltro , rispetto ai vecchi , hanno già fatto passi da gigante verso le prestazioni dei moderni ; quello che riteniamo più corretto e giusto invece , è mantenere il rispetto della tradizione che tanto lustro e successi ci ha portato , ma soprattutto limitare a livello fisiologico la velocità dell'inevitabile ricambio ( come è successo tra le macchine moderne e quelle di 20-30 anni fa ) che si sta verificando all'interno della sezione Classici ; e l'unico modo per ottenere questo obiettivo è salvaguardare nei limiti del possibile le prestazioni tra Classici nuovi e vecchi , salvaguardando anche un parco di barche ed armatori ancora molto numeroso . E' inutile istituire il simpatico e stimolante premio del " Raschietto d'Oro " , se poi queste barche restaurate , in acqua , fanno 2 nodi di meno dei Classici nuovi .  
Quindi caro Titti , nessuna "riserva Indiana" ma solo una Sezione speciale della Classe della quale facciamo parte in tanti ormai , possessori di Dinghy moderni : un connubio perfetto . Ricordo una divertente battuta di Filippo La Scala , direi alla lunga quasi condivisibile : " per Regolamento della Classe , nessun Socio si potrà iscrivere ad essa se non possiede un Dinghy Classico ed uno Moderno " . Una battuta ovviamente , tuttavia cominciamo ad essere numerosi !  
Un caro abbraccio  
Giorgio*

*Giorgio Pizzarello  
Segretario AICD*

#### **INTERVENTO DI VINCENZO PENAGINI**

Saranno certamente molti gli interrogativi che i dinghysti si sono posti leggendo di tensioni all'interno della Classe.

In queste righe cercherò, nel limite del possibile, di spiegare cosa è successo e come il Consiglio ha vissuto e affrontato i problemi nell'interesse di tutti gli associati.

Le spiegazioni servono per dare modo a tutti di capire quel che in assemblea dovrà essere deciso: se quanto di seguito riportato sarà giudicato non condivisibile, Vi prego di non volermene.

La questione paglioli e colle - che vedo profilarsi a ruota - fanno parte di uno stesso problema che riguarda purtroppo il Dinghy classico, quello che dovrebbe rappresentare il riferimento di tutta la Classe. il nostro fiore all'occhiello.

Quanto segue riguarda tutti i soci proprietari non solo quelli di un legno.

Utilizzerò per introdurre e spiegare, scritti e affermazioni non miei, ma che provengono da diverse parti, perché non possano essere considerati di parte.

Scrivi l' Airone D' Albertas pag.211 annuario 2009 in merito a una regata disputata il 24-25 ottobre a Genova ".....tramontana tesa e rafficata : mi sono presentato alla partenza con il Riva in legno "Stefano II". prestatami da Stefano Valente. La barca, equipaggiata con armo in alluminio, ha dimostrato a tratti un passo davvero impressionante, nonostante i miei tentativi di stopparla tirando le cime sbagliate, ed il risultato è stato 1.1.2.1. Sicuramente la barca è costruita benissimo (impressiona per la sua rigidità superiore a quella di molte barche in vetroresina) e si fa forte di una velocità di base molto alta. Certamente bisogna adoperare sagacemente gli svuotatoi quando entrano ondate in barca, però si ha la soddisfazione di regatare ad armi pari contro quelle in vetroresina ! Il che non è poco. Fantastico il pagliolato.....insomma basta costruire bene, che sia vetroresina o legno."

Fino a qui va tutto benissimo, ITA-2185 è una barca moderna (il prototipo in mancanza dei chiodi) con l'armo in alluminio, quindi apparentemente vi potreste domandare cosa c'entri quanto scrive Vittorio con i Classici.



Purtroppo c'entra perché quasi tutti i Dinghy classici costruiti (meno quattro) dopo l'entrata in vigore del regolamento approvato nel dicembre 2008 sono di fatto identici a *Stefano II*: i chiodi sono stati aggiunti da tutti i Cantieri per farli "rientrare" nei classici, ma di fatto, come sostiene l'Amico Titti, potrebbero proprio non esserci!

Non può sfuggire che Vittorio usava il, rig in alluminio, ma la recente maggior cura da parte dei Cantieri nella realizzazione di alberi, boma e picchi di legno ha fatto sì che si possa oggi affermare che quella che era la grande e fondamentale differenza nell'armo, tra classici e moderni, sia stata superata proprio nell'ultimo anno e mezzo.

Possiamo affermare, senza ombra di dubbio, che oggi tutti i Cantieri dei legni siano in grado di produrre barche quasi perfette nel rispetto dei disegni, quindi con tutti gli elementi che caratterizzano il Dinghy, paglioli compresi.

Il taglio in cad, la varietà e qualità dei legni reperibili sul mercato, ha fatto sì che lo standard raggiunto consenta una produzione ai minimi del peso e, con l'utilizzo delle colle, con una rigidità superiore alla vetroresina: basta con la pressione di una mano spingere una barca in legno incollata e un vtr per rendersene conto e fare il confronto.

Se non siete convinti dei pesi andate sul sito della Classe dove sono pubblicati tutti i certificati di stazza.

Posto che il peso dei paglioli è variabile e varia tra i 10 e 18 kg. il problema si è presentato quando, verificando i certificati di stazza di ITA-2151, ITA-2154, ITA2156, è balzato all'occhio che potevano sbarcare la panchettina di poppa (!!!) e tutti i paglioli, mantenendo solo quello di poppa, che aveva peraltro un peso indicato in 7 Kg., corrispondente a più dei due terzi del peso minimo di tutti messi insieme.

La circostanza che nella stessa identica condizione si trovassero tre barche, ha indotto il Direttivo a porsi il problema se lo sbarco dei paglioli fosse, oltre che casuale, lecito alla luce del regolamento in vigore e soprattutto in linea con la filosofia della Classe e il desiderio di tutti gli Associati.

Per evitare che come è già successo in passato la Classe si trovasse a dover approvare soluzioni, perché un certo numero di barche erano già state prodotte, il Segretario ha mandato una lettera ai Cantieri richiamandoli al rispetto dei disegni, annunciando una visita al Cantiere che aveva costruito le tre barche indicate e ne aveva in costruzione altre.

Da lì le polemiche e gli scambi, arrivati a minacce di querele, che molti conoscono.

Invece che aspettare una corretta soluzione, che come afferma Titti appariva di modesta entità, perché le regate non si vincono per i paglioli, si sosteneva a spada tratta che di fatto oggi potevano essere costruite barche al minimo del peso, incollate (in una barca incollata vanno circa 2 kg di colla), rigidissime, e che se non fossero risultate al minimo del peso, si poteva in più sbarcare i paglioli - a discrezione - fino a raggiungere i fatidici 111 Kg. E anche che, se necessario, si poteva sbarcare addirittura la panchetta di poppa!

A sostegno di questa tesi si sosteneva che la vera discriminante è il test di pendolamento e che il controllo doveva essere fatto addirittura con e senza paglioli, tanto per rendere ancora più semplice la posizione, per verificare l'eventuale differenza.!

A questo punto voglio poter esprimere una volta per tutte cosa penso e quanto vado sostenendo da anni e cioè che il pendolamento ha una funzione limitata, ovvero che non è così importante come si vuole far credere.

Il pendolamento, voluto e introdotto fortemente da Giorgio Pizzarello alla Assemblea di Roma del dicembre 2008, ha una funzione di controllo di costruzione finale sullo scafo, ma non può essere minimamente preso come un parametro indice di prestazione della barca per i seguenti motivi.

Posto che nel nostro regolamento il pendolamento viene fatto senza deriva, credo non sia difficile intuire che:

- se i valori del raggio di inerzia stanno tra 970 mm e 1100 mm **quindi in 4 Cm**
- se quindici chili (o meglio un peso compreso fra 13,5 kg e 16 kg) di deriva sono spostabili avanti ed indietro nella tolleranza per quattro centimetri e un centimetro in altezza, quando la barca poi naviga i veri dati del raggio di inerzia sono molto diversi.

In altri termini, l'introduzione di quindici chili di deriva che sta dentro ai 970 mm, fa sì che raggi di inerzia non ottimali vengano corretti in senso migliorativo e viceversa.

Con l'introduzione della deriva, per esemplificare il concetto, è come dire che di notte anche i gatti grigi non diventano neri!

Se qualcuno ritiene che quanto asserito sia sbagliato, mi domando perché il Finn (che è un metro più lungo e ha una deriva dello stesso peso) **viene pendolato con la deriva.**

Giova poi ricordare che il test sul Finn, che non dimentichiamolo è barca olimpica e quindi soggetta a controlli accuratissimi, è stato più volte messo in discussione da Stazzatori Internazionali (vedi Peter Hinrichsen).

Quelli che invocano - per il piccolo Dinghy barca nata da passeggio - il Test di Lamboley come il rimedio e la sostituzione di altri controlli, mi sembrano quelli che sorpresi con le mani nella marmellata - in tutti gli altri problemi di stazza - cercano un luogo comune dove rifugiarsi.

Alcuni dei più accesi sostenitori dovrebbero forse informarsi dei dati delle loro barche e spiegare perché non escono dall'acqua e non vincono tutte le regate, anche con valori sotto il minimo!

Giorgio Pizzarello - assumendosi la grave responsabilità di introdurre il pendolo - ha voluto porre un limite alle nuove costruzioni, ma non ha imposto di pendolare vecchie barche costruite quando il regolamento non prevedeva il Lamboley, perché altrimenti le regate si sarebbero trasformate in controlli di stazza e invece che farle saltare sulle onde, le barche le avremmo fatte ballare nei capannoni!

L'assunto che il pendolamento non conti poi troppo, trova riscontro nel fatto che barche che hanno ai test dati non certo ottimali (superiori al minimo), sono poi velocissime tipo Greta ITA-2007 Sant'Orsola di prima generazione, che proprio Giorgio ha messo a disposizione per i primi test.

Inoltre possiamo affermare che barche classiche che hanno test di pendolamento migliori di barche in Vtr, di fatto si dimostrano mediamente più lente, tanto che le partenze separate sono state invocate da quasi tutti i possessori di classici vecchi e nuovi: dico mediamente perché certe ultimi classici non hanno nulla da invidiare ai moderni.

Evidentemente nel Dinghy la buona velocità dipende da altri parametri, individuabili in peso, rigidità, centratura e possibilità di regolazione istantanea delle vele: né più né meno come in tutte le altre barche.

Di questi, l'unico parametro che non è possibile misurare è la rigidità, che molti dicono che non serve con leggende metropolitane come Elvstrom che svitava le ordinate, ma che tutti inseguono disperatamente.

Sempre in tema di paglioli diversa è la situazione delle barche stazzate prima dell'entrata in vigore del nuovo regolamento che potranno usufruire sempre della possibilità di sbarcare i paglioli, secondo quanto stabilito nell'originario certificato di stazza.

Il mantenimento della norma è corretto perché molti Dinghy in passato erano stati costruiti, senza intenti sportivi, da artigiani che usavano il primo legno che reperivano in commercio, e quel che veniva fuori veniva.

A proposito della differenza, mi sembra che anche la classe Finn divida - per alcuni particolari - barche stazzate in tempi diversi.

Sempre in tema di paglioli, possiamo discutere altre questioni aperte tipo la pompetta (che però pesa 1 kg, che non entra nel peso della barca) la possibilità di mettere le riserve di galleggiamento sotto i paglioli (se si levano vorrei sapere dove son messi !! ??), la difficoltà di raccogliere l'ultima acqua con la spugna (come se alzare un pagliolo fosse una fatica improba).

Non si finisce più e poi si divaga sulla sicurezza, su cui ci sarebbe da scrivere cose ben più importanti, prescrivendo controlli molto più severi come il corretto fissaggio delle riserve di galleggiamento, l'altezza della cassa di deriva, prima di finire alle norme UE che per il Dinghy in regata contano meno di zero.....Meglio lasciar perdere.

Veniamo alle colle, che di fatto, tengono insieme le barche strutturalmente anche in mancanza di chiodi tra i corsi e in mancanza di parte o di tutte le ordinate.

La foto che segue è emblematica, ma se andate nei due Cantieri che vanno per la maggiore troverete gusci incollati rigidissimi senza ombra di chiodi e ordinate.

Anche qui mi devo servire di pubblicazioni, utilizzando affermazioni di altri e non mie



Nell'articolo pubblicato su *Arte Navale* n°61 agosto/settembre 2010 non è stata erroneamente inserita dalla redazione della rivista la fotografia del Dinghy 12' in costruzione a cui fa riferimento la prima parte dell'articolo. Qui a sinistra la foto mancante per aiutare ad una corretta lettura dell'articolo.

Foto a sinistra: Dinghy 12' costruito con **incollaggio strutturale tra tavola e tavola** (per gentile concessione Cant. Ernesto Riva).

#### OMISSIS

.....Se calcoliamo la capacità di tenuta di ogni chiodino di rame ribattuto all'interno con il trincio esercita nel legno per tenere ferme e solidali le due tavole arriviamo ad un massimo di 4.8 kg Per ciascun chiodino sempre ammettendo di avere legno asciutto nelle migliori condizioni come richiesto dai registri navali.

Considerando che la distanza media delle tavole è 380 cm ed ogni chiodo dista, l'uno dall'altro, 5 cm, abbiamo 76 chiodi i quali riescono ad offrire una resistenza complessiva di circa 600 kg per tavola.

Invece la forza di incollaggio di C-System 10 10 Cfs è di ben 140 Kg/cm<sup>2</sup> Questo significa che sovrapponendo le tavole di 1 solo cm e moltiplicando la misura di 380 cm per 140 Kg, otteniamo lo sbalorditivo valore di coesione di 53,200 Kg per tavola! Questo valore è teorico perché il legno si spacca prima dell'incollaggio cioè intorno a 89- 100 Kg/cm<sup>2</sup>. Quindi il nostro valore reale è di oltre 30.000 Kg/cm<sup>2</sup> in senso longitudinale e di circa 12-15Kg/cm<sup>2</sup> in senso trasversale alla venatura, che significano una resistenza che va da 4.500 a 5.700 kg/cm<sup>2</sup> **cioè oltre otto volte superiore di quella assicurata dalle tavole inchiodate. Non dimentichiamo che con i chiodi di rame ed una umidità relativa vicino al 50% (valore realistico dell'uso) il legno perde oltre il 60% della Sua resistenza e, in regata, è come avere le gomme dell'automobile sgonfie.....OMISSIS**

Le Barchette nella Barca Giugno Luglio 2010 *Arte Navale*

#### **Omissis...**

Da anni, molti cantieri di punta nella costruzione dei Dinghy, non usano più chiodi di rame con ribattino, o trincio, un sistema tradizionale ma problematico in quanto causa un'inevitabile trauma meccanico alle tavole.

**Al loro posto viene messa la più performante resina epossidica C-System 10-10 Cfs leggermente additivata con addensante n.2 ... omissis...**

Da corrispondenza intercorsa - che non voglio produrre perché non inviata a me direttamente, ma che è a disposizione - con l'ufficio tecnico della Cecchi (che è l'estensore delle pubblicità, ma che non è l'unico produttore di colle epossidiche per la nautica) sembrerebbe che la colla epossidica e gli

addensanti **non abbiano secondo il Rina** caratteristiche strutturali, in aperto contrasto con quanto indicato nella pubblicità sopra riportata.

Rina o non Rina le assi da sole, attaccate senza chiodi, non ci stanno!

Anche in questo caso l'AICD è intervenuta cercando di porre un freno, pretendendo una regolamentazione della tipologia della colla usata nel rispetto del regolamento, prima che le logiche commerciali avessero definitivamente il sopravvento.

Non mi sogno di entrare in discussione su colle e tipi di colla, perché credo che si possa in questo campo dimostrare tutto e l'incontrario di tutto, ma voglio semplicemente richiamare il regolamento del Dinghy classico e la parte in cui si indica come deve essere costruito il fasciame del Dinghy

#### **2.6.4.8 - Fasciame**

*Fasciame composto da 12 tavole per parte, dello spessore minimo di 8 mm, sovrapposte per mm. 16; Le tavole dovranno essere piallate lungo lo smusso inferiore, ad eccezione delle estremità, **in modo da realizzare l'inclinazione giusta per aderire perfettamente al corso sovrastante (quartabuono).***

*Gli spigoli esterni non possono essere arrotondati.*

##### **Materiale:**

*Mogano, Teak, Pino, Cedro, Larice*

##### **Dimensioni:**

*Tavole da mm. 8 di spessore.*

##### **Forma:**

*La necessaria per rispettare il Titolo 2.1.2*

##### **Fissaggio:**

*Ogni tavola sarà fissata con un chiodo di rame a ribattere e dischetto alle ordinate e minimo due chiodi di rame a ribattere e dischetto tra ciascun paio di ordinate; **questo collegamento può essere completato con incollaggio con colla marina, epossidica o poliuretana.***

Un completamento opzionale può avere carattere strutturale? Credo che chiunque sia in grado di capire da solo.

Tra i corsi (sul quartabuono) che devono aderire perfettamente, che paura c'è di una colata di colla, che quando tenera si può togliere con una spatola?

Che necessità c'è di addensarla con additivi addensanti, che di fatto servono, di consuetudine, solo per incollaggi di testa fra legni?

Credo che sia necessario non nascondersi dietro l'ombra di un dito: le barche incollate in modo strutturale, contravvengono al regolamento nello spirito e, nella sostanza, sono dei Dinghy classici moderni. E il fatto che di Dinghy classici tradizionali non ne vengano quasi più costruiti, deve aprire degli interrogativi tra tutti, nello spirito di collaborazione che ha sempre contraddistinto la Classe pur nelle sue più accese discussioni, ma non con legali di mezzo..

Ho saputo e ne sono contento che è nata l'associazione franco-svizzera del Dinghy ma quale Dinghy è stato presentato? Quello, diciamo tradizionale, esiste ancora?

Con che regolamento e da chi saranno stazzate le barche che saranno esportate e se saranno un giorno costruite in Svizzera, quali indicazioni saranno date a eventuali cantieri svizzeri (mi risulta che ce ne siano tanti).

Mi dispiace che ci sia chi afferma (fra questi il mio Amico Titti): chi vuole, la barca se la può far fare coi chiodi o senza chiodi, solo incollata o solo coi chiodi o senza colla, sono fatti suoi e i chiodi se si vuole si possono togliere.

Titti dimentica che la FIV si è già espressa sul fatto che i chiodi ci devono essere con il regolamento attuale che è identico sotto questo aspetto al precedente.

Forse il passo successivo è cancellare in futuro questo "scomodo" articolo proponendo una modifica in Assemblea?

Una semplice impermeabilizzazione del fasciame - come è stata introdotta e contrabbandata tante volte - non penso possa diventare un incollaggio strutturale, e che incollaggio strutturale sia, si vince

chiaramente da quanto scritto, non da me, ma da un produttore di colle (il più conosciuto) e da qualsiasi documentazione fotografica.

Forse di questi problemi il Direttivo ed io non dovevamo occuparci, bastava lasciare correre secondo un vezzo molto italiano. Invece abbiamo portato il problema in assemblea e lo possiamo discutere, e ciò esclusivamente perché il Dinghy è un monotipo e tutto quello che non è scritto è vietato (monotipo).

Se fosse stato scritto che tutto quello che non è scritto è permesso (restrizione) gli Associati non avrebbero potuto democraticamente far sentire la propria voce.

Se la maggioranza in nome dei numeri alle regate lo riterrà, sarà sempre libera di assecondare i pochi, ma quantomeno sarà stata informata.

Quello che sarà deciso influenzerà decisamente le sorti del parco barche esistente, perché alla esasperazione degli scafi classici farà seguito quella dei moderni, con ripercussioni sul mercato del nuovo e dell'usato, che non sta a me comunque prevedere.

Dopo questa chiacchierata, consentitemi di rivolgere un ringraziamento al Gladiatore Romano per quanto ha fatto per la Classe sfoderando a volte pazienza infinita, grinta, prese di posizione discutibili, ma sempre in modo aperto e sincero, al di sopra di consuetudini e di convenienze!

Quando mi ha telefonato e detto che lasciava, speravo tornasse sulla Sua decisione, ma capisco la stanchezza e il senso di amarezza davanti a tante polemiche portate avanti nel modo che è stato sotto gli occhi di tutti, ma delle quali mi auguro - per il bene della Classe - non escano mai alcuni particolari: gli inutili insulti, insulti rivolti a chi per il bene comune, a tutti i livelli, ha cercato di dare un contributo in termini di tempo sottratto ad altre attività, a porsi dei problemi che possono sfuggire e a risolvere situazioni complicate e anche semplici.

Dopo l'assemblea di Milano nella quale, grazie a Dio, mi ha superato di pochi voti nella nomina a Segretario, Giorgio mi ha chiesto di aiutarlo, come potevo, nella stesura del regolamento, che con tanta fatica abbiamo portato in porto, bello o brutto che sia, ma che permette ancora a tutti - oggi - di decidere.

Giorgio all'inizio mi guardava - nonostante ci conoscessimo da anni - con un malcelato sospetto! Anche con me diverse volte ha perso le staffe...come quel giorno che a Livorno diede all'incolpevole Paco Rebaudi una girata memorabile per dei disegni che aveva perso o non sapeva più dove fossero!

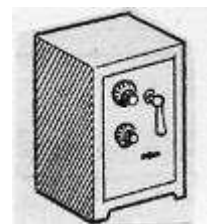
Il giorno dopo il malcapitato scuotendo la testa mi ha detto: "Non c'entravo nulla, i disegni li avevo già mandati a Cislighi, ma un cazziatone così non lo mai preso da nessuno, **ne' dai miei genitori, ne a scuola!**"

Io ho trovato un Amico e Giorgio è fatto così.....non si può cambiare!

## **APPELLO DEL TESORIERE**

Il Tesoriere approfitta per ricordare a tutti i Soci (ovviamente esclusi i non pochi che hanno già provveduto) di voler rinnovare l'iscrizione alla Classe quanto prima possibile e comunque non oltre il 31 marzo 2011: i ritardatari saranno gravati dalla consueta mora di ben 50,00 €. Per memoria preciso che il pagamento può essere fatto esclusivamente con bonifico sul Banco di Brescia IBAN IT 78 R 03500 03205 00000035633 intestato a Associazione Italiana Classe Dinghy - Roma; il versamento sarà di 130,00 € per il rinnovo della quota Soci Armatori e Regatanti e di 50,00 € per il rinnovo della quota Soci Simpatizzanti.

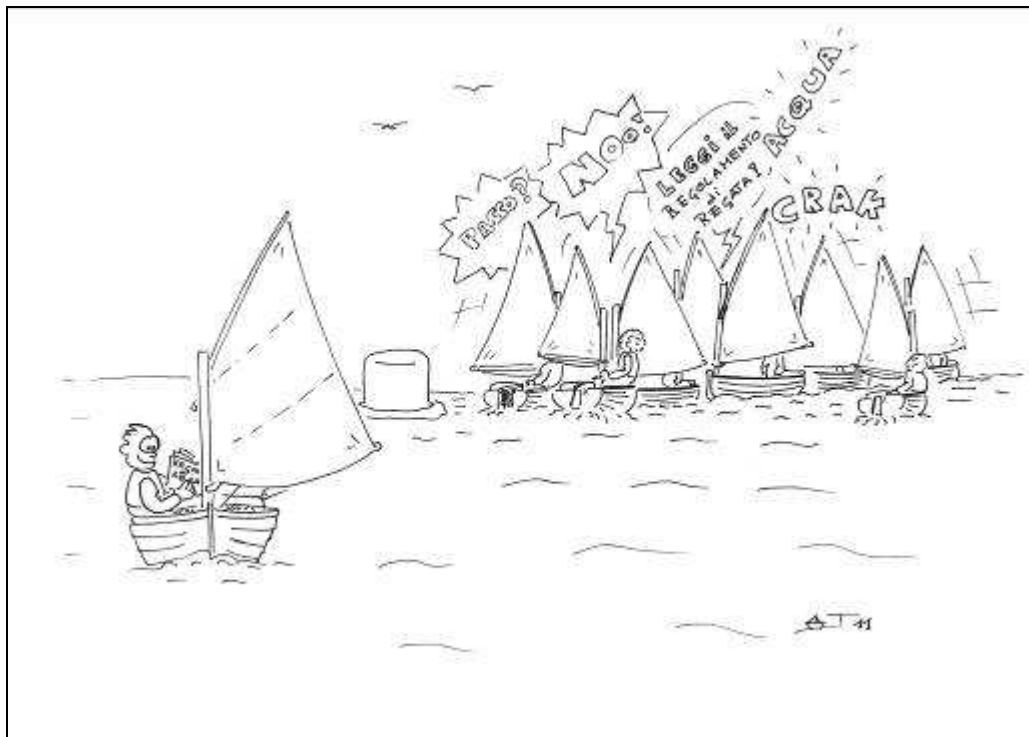
Sarei veramente grato se potesse essermi inviata -via mail- copia dell'ordine di bonifico, ma **SOPRATTUTTO**, per gli Armatori l'indicazione del numero velico del dinghy posseduto e, per tutti, gli eventuali aggiornamenti





di indirizzo o numeri telefonici. Io provvederò con solerzia ad inviare la nuova Tessera AICD valida per il 2011. Ancora buon anno a tutti! Carlopi

## REGOLAMENTO DI REGATA



La simpatica ed artistica vignetta del nostro impareggiabile Giacomo Giribaldi ci dà lo spunto di ricordare a tutti i dinghisti che la Federazione Italiana Vela ha pubblicato con la casa editrice Giunti una nuova edizione del "Regolamento di Regata" commentato ed illustrato.

Il volume è curato da Sergio Gaibisso, già presidente FIV ed oggi Presidente della Giuria d'Appello, con lo scopo di "voler contribuire ad avere regate sempre più corrette e concorrenti più consci dei propri obblighi e dei propri diritti quando sono in regata".

Con l'approssimarsi della nuova stagione agonistica una ripassata alle regole di regata può essere provvidenziale.

Per i tesserati FIV prezzo scontato.

