



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

SOMMARIO

- Editoriale.....pag. 1
- Le dimissioni del Segretariopag. 2
- Dai campi di regata.....pag. 3
- Prossimamentepag. 5
- Circolazione delle idee..... pag. 5
- Dalle Flotte pag. 11

EDITORIALE

APPELLO ALLA PACATEZZA.

L'Assemblea del 12 marzo è ormai arrivata alla porta. Sarà una riunione particolarmente importante per i temi in discussione, ma soprattutto per il cambio al timone dell'AICD e per come l'evento si è determinato.

Come fanno tutti quelli che vanno per mare, quando si esce da una tempesta, sfiniti e sconvolti, non si desidera altro che abbassare la tensione, asciugare i panni bagnati, mettere in ordine la barca e riprendere una navigazione tranquilla.

Grazie alla presenza di ottimo equipaggio il peggio è passato ed anche l'improvviso sbarco del "comandante" è stato assorbito.

Per questo, in vista della riunione di Genova si avverte la necessità di lanciare un appello alla pacatezza a tutti coloro che vi prenderanno parte.

Invitare alla pacatezza non vuol dire tralasciare i problemi, ma il modo in cui affrontarli. Serve uno sforzo di oggettività, serve la volontà di risolverli.

Esprimere la propria idea è importante, aggredire gli altri che ne hanno una diversa è insopportabile.

Nessuno esce bene da un clima di rissa quando poi alla fine, per fortuna, c'è il voto dell'Assemblea che è sempre sovrana e alla cui maggioranza bisogna, per forza di cose, sottostare.

Prepariamoci, quindi, a partecipare numerosi a questo importante momento per la Classe dove ognuno dovrà essere protagonista costruttivo e armonizzante.

DALLA SEGRETERIA:

SUL SITO DELLA CLASSE (www.dinghy.it) È POSSIBILE PRENDERE VISIONE DI TUTTI I VERBALI DEL CONSIGLIO DIRETTIVO FINO ALL'ULTIMO del 22.01.2011.

SI RICORDA AI SOCI CHE NON LO HANNO ANCORA FATTO (ARMATORI, REGATANTI E SIMPATIZANTI) DI METTERSI IN REGOLA CON IL VERSAMENTO DELLA QUOTA SOCIALE 2011

PERCHÉ FRANCESCA.

Ho ricevuto da un autorevole ed insospettabile amico, che segue la nostra Classe con antica passione, il seguente pensiero:

“Dalla lettera di Giorgio mi sembra di capire che vi è stata una presa di posizione violenta nei suoi confronti che addirittura poteva finire in mano agli avvocati.

Cosa assurda se riteniamo, come è vero, che la Vela è uno sport di gentlemen che adotta il fair play non soltanto in regata, ma anche sulle banchine.

Leggo per la prossima assemblea il nome di Francesca Lodigiani per la successione di Giorgio; sono assolutamente d'accordo sulla sua candidatura perché conosco Francesca da diversi decenni e l'ho sempre considerata come attiva e competente. Speriamo che l'Assemblea lo capisca!”

Condividendo pienamente la considerazione dell'amico mi sono chiesto PERCHÉ FRANCESCA? e mi sono dato dieci risposte.

Ecco, a mio avviso, dieci motivi validi per eleggerla Segretario dell'AICD:

- 1) **perché** ha personalità, esperienza e competenza per ricoprire il ruolo rappresentando le esigenze della Classe e garantendo trasparenza e lealtà;
- 2) **perché** oltre ad essere una brillante professionista ha una lunga carriera ed una profonda conoscenza del mondo velico nazionale ed internazionale;
- 3) **perché** una presenza femminile al vertice di una Classe a forte vocazione maschilista non può che giovare;
- 4) **perché** ha l'equilibrio che in certe situazioni è la condizione ottimale e condivide l'obiettivo di abbassare la tensione e tornare a *giocare* in auspicabile tranquillità;
- 5) **perché** spesso una donna è più moderata di un uomo e sa essere al di sopra delle parti;
- 6) **perché** sa essere serena e pacifica e contemporaneamente determinata e sicura;
- 7) **perché** ha idee, fantasia ed entusiasmo che servono alla Classe;
- 8) **perché** nelle situazioni agitate è saggia, lucida e non deborda mai;
- 9) **perché** è un valido timoniere anche con venti sostenuti e poi alle premiazioni è sempre in giacca blu (...e lo stile è una componente non trascurabile della nostra Classe!);
- 10) **perché** una donna è l'altra metà del cielo e dal cielo vengono i venti favorevoli che fanno andare le nostre barche.

(P.B.)

CHI È FRANCESCA (...non solo avvocato)

Dal 1971, e per un po' di anni, è precettata con altre allieve a dare una mano nell'organizzazione delle regate internazionali invernali YCI di classi olimpiche e d'altura.

Nel 1976 segue per Forza 7 l'Olimpiade canadese a Kingston Ontario

Coinvolta nell'organizzazione dei mondiali giovanile e femminile IYRU in Italia (1978 Livorno e 1981 Stintino), della Quarter Ton Cup (YCI Sanremo 1979) e di Mini Ton Cup (1978) e Half Ton Cup (1985) a Cala Galera (CNVA)

Un mandato nel Regulation Committee ISAF per l'Italia

Dal 1977 copre come giornalista per riviste e quotidiani Coppa America, parecchi Giri del Mondo, Admiral's Cup, Sardinia Cup etc. etc.

Proboviro dell'AIVE (legni d'epoca) in carica da due mandati (senza dover mai far nulla, per fortuna...)

Regatante, rigorosamente MAI al timone, in varie classi da FJ, 470 e Soling, a barche d'altura (maggior divertimento in 6° classe!) e d'epoca (ingaggiata dal'esigente fratello Giampi).

Dinghista dal 2003: una grave malattia.

Risultati di spicco: eterna seconda di Paola Randazzo agli Italiani....

DIECI BUONI MOTIVI PER NON VOTARE *Francesca Lodigiani*

Leggo della candidatura di Francesca Lodigiani a segretario della classe dinghy.

Leggo e sento commenti positivi e negativi.

E per questo ho deciso di dire la mia.... .

- 1) **E' una donna.** Il dinghy è una classe prettamente maschile. E in particolare è una classe maschile di uomini dotati di pancia e età avanzata. Donne poche....Come potrebbe capire gli umori e le aspirazioni del genere maschile che solca i mari ed i laghi di tutta Italia?
- 2) **E' avvocato.** La questione non necessita di spiegazioni.... Basterebbe il noto detto veneto "Meglio un sorso (topo n.d.r.) in boca a un gato che un cliente da un avvocato".....
- 3) **E' ligure.** Altra questione non da spiegare.... Basti solo ricordare che ai genovesi avevano imposto, durante la repubblica Genovese, una tassa per il mugugno.... In pratica dei rompiballe..
- 4) **E' rossa di capelli.** Ricordiamo solo che ai tempi giusti, quelli in cui le donne contavano come è giusto che continuo (cioè nulla) le esponenti del genere femminile con i capelli rossi venivano bruciate in quanto streghe. Ah e la Francesca non sarebbe una strega? Beh, vabbè particolari secondari....
- 5) **E' giornalista.** Altra abominia. Non si può essere giornalisti ed essere persone normali... Il giornalista per antonomasia è un mestatore nel torbido, un raffazzonatore di consensi, un viscido captatore di benevolenze di cronaca. Suvvia.... Una così non può diventare segretaria di una classe.
- 6) **Ha un dinghy che si chiama Baffina.** Baffina. Come si fa a dare ad un dinghy questo nome? Lei dice che lo ha chiamato come una triglia ma sicuramente c'è sotto qualcosa...
- 7) **Ama i gatti.** Questo , per uno come me che ama i cani potrebbe essere un peccato mortale. Ma c'è una ragione di tutto questo. Chi non ricorda Behemot (non la barca di Vittorio...) il simpatico e furbo diavolo del maestro e Margherita di Bulgakov. Vi ricordate...? era un gatto.
Donna e amante dei gatti. E con i capelli rossi. Lascio a voi le conclusioni
- 8) **E' competente.** Altro difetto mostruoso. Ci deve essere qualcosa che non sappiamo. Come si fa a far fare il segretario a una che ha un palmares di siffatto livello. Praticamente avrebbe fatto di tutto, dalle campagne dell'America's cup alle Olimpiadi, organizzato eventi, situazioni, avvenimenti: se non fosse che è così giovane avrei giurato che era presente con Nostro Signore al momento della creazione. Come addetto stampa ovviamente.
- 9) **Cucina benissimo.** Beh, direte è una donna cos'altro deve saper fare oltre a cucinare, fare la calza e lavare i piatti? Già scusatemi mi sono allargato ... Mi ero dimenticato del punto uno...
- 10) **E' mia amica.** Questo è determinante per non votarla ... Vi assicuro che reggermi è difficile ed essermi amico ancora di più. Sembro quello che non sono e sono quello che non sembro, ma in realtà se è mia amica ciò è dovuto alla combinazione dei punti da uno a nove. Che ci volete fare? Al cuore non si comanda.

Spero che questo basti... e che non si compia il misfatto...

(elleaz)

Torre del Lago, 19 febbraio.

In attesa di una cronaca più ampia e dettagliata riportiamo le scarse notizie che ci sono giunte sulle prove dell'Invernale di Torre del Lago.

La regata della "Coppa Bertacca" recuperata il 19/02/11 a visto sul podio 1°. Vittorio d'Albertas, 2°. Italo Bertacca e 3°. Stefano Lillia. Per i legni primo Toni Anghileri.

La seconda regata, sempre del 19 febbraio per la "Coppa Quantum Racing": 1°. Italo Bertacca, 2°. Nicola Leoni, 3°. Ezio Donaggio. Andrea Falciola è stato primo tra i legni.

Salo, 20 febbraio.

SUL GARDA STAR E DINGHY NEL CIRCUITO AUTUNNO-INVERNO

Una giornata variabile (nubi, pioggia, un pallido sole, vento leggero) ha condizionato la penultima prova del circuito "Autunno-Inverno", serie di regate promosse dalla Società Canottieri Garda nel golfo gardesano di Salò e riservate alla classe olimpica delle Star ed al singolo "Dinghy 12". In questa flotta continua a comandare, dopo 8 regate, lo skipper di casa Corrado Mosconi, secondo Andrea Falciola (Domaso - Lago di Como), terzo il gardesano Mario Malinverno (F. V. Desenzano), 4° il bergamasco Marco Dubbini, primo in una delle due gare di giornata, mentre l'altra la vittoria è andata a Massimo Schiavon del Circolo Nautico di Chioggia.

La manifestazione fa parte del ricco calendario varato per festeggiare i 120 anni di storia della società Canottieri Garda e che culminerà tra giugno e luglio con il Campionato Italiano dei velisti non vedenti della formula di Homerus, una serie di concerti di musica classica del pianista internazionale Gerardo Chimini, la presenza in piazza della Serenissima del "Mursia passepartout" il tir-libreria della casa editrice che ha nelle sue collane la Biblioteca del mare, la più importante d'Europa dedicata alla navigazione, alla vela, alle regate.

(Ufficio stampa canottieri Garda 2011)



Mestre, 19 febbraio.

PICCOLA RELAZIONE DELLA REGATA

Durante la settimana trascorsa nulla faceva presagire si potesse effettuare quella che è stata la più bella giornata di vela della stagione, forse la voglia di regatare dopo tanto tempo ha contribuito a renderla tale.

Aver deciso di anticipare la partenza alle 10,00 è stata la scelta vincente che ci ha permesso di fare in meno di tre ore le due regate ufficiali e una di allenamento con un vento quasi costante sui 5/6 nodi da Nord/Nord-Est, il sole e la temperatura decisamente primaverile hanno fatto il resto (21°).

La prima regata hanno visto un bravissimo Marco Antognacci, vera scoperta del 2010, prendere il via seguito da un costante Claudio Beltrame(2°, 2°) e dal sottoscritto Enrico Zaffalon che hanno dettato la regata fino alla fine, la seconda prova è stata dominata dall'ottimo Marco Durlì seguito da...Claudio Beltrame e dallo strategico Maurizio Baroni... il sottoscritto solo 5° ...

In conclusione 16 regatanti, molte new entry dal terribile Alvise Dissera - noto laserista dal passato epico - a Chicco Vidal...e agli ospiti del Garda.

Appuntamento, ora, al 5 di marzo!!



PROSSIMAMENTE

ANZIO, 5 marzo Campionato Invernale - "Trofeo Guido Tulli"
MESTRE, 5 marzo Invernale Adriatico "Sempre di sabato"
TORRE DEL LAGO, 5 marzo Invernale "Puccini" - "Coppa Finauto"

GAETA 16/17 aprile 2011 **REGATA NAZIONALE "YACHT MED TROPHY DINGHY 12' "**
YACHT CLUB GAETA
IL BANDO DI REGATA COMPLETO DI TUTTE LE INFORMAZIONI È VISIBILE
SUL SITO (www.dinghy.it/Regate)

CIRCOLAZIONE DELLE IDEE

Che le idee, espresse con toni pacati e garbati, abbiano un'allargata circolazione è un piacere per tutti e "Dinghy News" è stato e sarà sempre a disposizione per raccoglierle e pubblicarle.

Daniele Riva, titolare del Cantiere Ernesto Riva a seguito degli articoli pubblicati sul precedente numero del notiziario, ci ha fatto pervenire la seguente dichiarazione che volentieri pubblichiamo.

"Cari lettori di Dinghy News,

poichè dopo la lettura dell' ultimo numero ho ricevuto alcune telefonate con richiesta di chiarimenti sulle modalità di incollaggio dei dinghy in legno prodotti dal mio Cantiere, vorrei approfittare dell'ospitalità della nostra rivista per precisare quanto segue.

Il 6 novembre scorso ho ricevuto la visita ispettiva della Classe che intendeva verificare le modalità di costruzione delle barche delle quali è ormai prossima la consegna.

In quell' occasione, tra l' altro, mi è stato chiesto di indicare quale colla usassi.

Cosa che ho fatto, consegnando anche l' etichetta della stessa al Segretario, in presenza anche di due componenti del Comitato Tecnico, dell Delegato della Sezione Classici e del legale del Cantiere.

In data 16 novembre il Segretario di Classe mi ha invitato una comunicazione scritta nella quale mi ha confermato che quella colla "va bene", purchè non addizionata con addensanti.

Volevo dunque assicurare, anche pubblicamente, che io uso nelle mie costruzioni esclusivamente quella colla, non addizionata con alcunchè.

Grazie per l' attenzione"

Daniele Riva

ì



Lino Giugno, tra gli animatore dell'ex flotta napoletana e da sempre armatore di un "moderno" e di un "classico" esprime il suo pensiero sulle questioni relative alla costruzione dei Dinghy di legno che saranno oggetto della prossima Assemblea.

RICHIAMO ALLE ORIGINI

PasqualeGiugno

Cari amici,

nella riunione di Firenze del 05/02/11, speravo che fosse stata definitivamente sancita l'unità della classe nella AICD.

Ho constatato l'esatto contrario e le dimissioni del nostro segretario, sono state la conferma.

Ho ripercorso gli avvenimenti nell'ordine indicato nelle note riportate in calce (invito tutti gli associati a farlo) che evidenziano la seguente situazione:

- le barche solo incollate o trattate con le "nuove epossidiche", utilizzano una interpretazione del regolamento che comporta una diversa metodologia costruttiva: invece che salire inchiodando i corsi e stendendo poi la colla per impermeabilizzare come una sorta di calafataggio, si incollano i corsi uno sull'altro mettendo poi i chiodi che a questo punto potrebbero anche non esserci. I risultati dei due metodi sono molto diversi e quindi credo debba essere fatto un distinguo fra i due tipi di dinghy classici che, in certe condizioni potrebbero avere prestazioni molto diverse con un indubbio vantaggio per quello incollato. Il Sig.Cecchi, ha illustrato nella riunione i risultati indiscutibili a riguardo. Ma che io sappia, la messa in opera dei "corsi" incollati, modifica la sovrapposizione degli stessi e rende il profilo di sezione, simile a quello delle barche in vetroresina. Basta fare infatti, la sovrapposizione delle sagome del disegno delle barche clinker di legno chiodate e di quelle in vetroresina per rilevare che la battuta sui quartabuoni con sovrapposizione dei corsi per 16mm è addirittura superiore allo spessore della vetroresina nello stesso punto. Un conto è che le tavole siano chiodate, un conto è che siano incollate con l' epossidica: in quel punto il legno è praticamente "saldato" e gli viene conferita una resistenza superiore a quella del legno stesso!
- per quanto attiene la diatriba sui paglioli, risalta immediatamente che l'ammodernamento e le modifiche del posizionamento e dei pesi degli stessi rientranti in quello totale della barca come nelle ultime costruite, favorisce in modo determinante le "incollate" contro le vecchie barche già in soprappeso, anche se per quest'ultime, è possibile regatare eliminandone alcuni. Ciò determina l'alterazione del progetto originale e potrebbe consentire la modifica delle linee di prua caricando ovviamente la poppa. Inoltre, mi sembra eccessiva la spinta a soluzioni avanzate dai cantieri costruttori con impiego di legni differenziati ad alta densità che impiegati per la chiglia, per il torello o l'opera viva, consentono concentrazioni di peso in basso a vantaggio della stabilità del baricentro e del pendolamento.

In altri termini si sta dando spazio nei Legni Classici, ad una nuova superclasse che mette fuori causa oltre 150 dinghy regatanti, e tutti quelli che man mano sarebbe possibile ripescare per attirare un maggior numero di iscritti all'Associazione. Inutile dire che le vecchie barche non hanno più mercato e valore commerciale, né tantomeno possono più interessare chi si affaccia nella Classe.

Oggi, ordinare una barca nella fattispecie, significa alimentare ulteriori sviluppi e “furbizie” in barba ai regolamenti e a quanto già sancito nella sentenza di appello della giuria FIV del 23/11/2007.

Poiché si avvicina l’assemblea e ritenendo quanto indicato fondamentale per la vita futura della Classe, sarebbe un delitto sovvertire o aggirare i principi etici e quanto sancito dal regolamento; questi hanno fatto vivere e rilanciare il dinghy per circa 100 anni (2013).

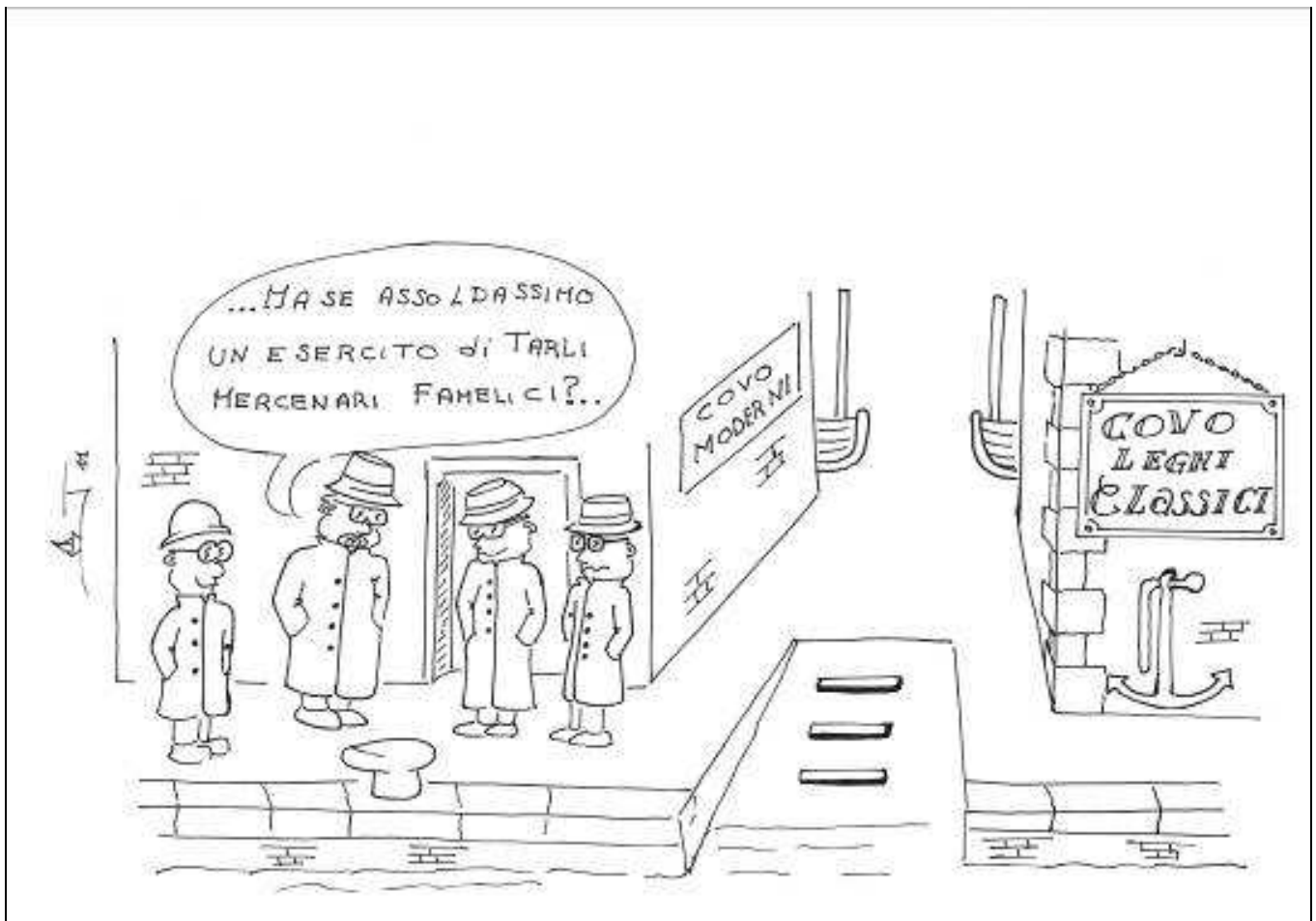
Tali argomenti sono inseriti nell’ordine del giorno dell’assemblea prevista a Genova il 12/03/2011 e sarebbe importante cambiare l’ordine del giorno chiudendo, in primis, la gestione 2010, a seguire le elezioni del Segretario per poi discutere le problematiche su indicate per il 2011.

Un cordiale saluto a tutti.

Pasquale Giugno (ITA-1884 e ITA-2034)

Note:

- Art. Dinghy News.114 (www.dinghy.it)
- Comunicazione La Scala 29/05/2010 “ristabiliamo la verità”
- Resoconto AICD del 02/12/2010
- Art. Dinghy News 119 del 08/12/2010 (www.dinghy.it)
- Intervento Carmignani del 02/02/2011 e risposta del Segretario G. Pizzarello
- Nota di V. Penagini del 12/02/2011
- Rivisitazione della sentenza della Giuria dei appello FIV del 23/11/2007
- Verbali del C.D. della Classe da luglio 2010 (www.dinghy.it/AICD/Verbali)
- Dimissioni del Segretario



(di Giacomo Giribaldi)

**Considerazioni su
distanza del baricentro* dallo specchio di poppa
e “ sbarco dei paglioli”
Vincenzo Penagini**

In poche righe cercherò di spiegare perché, sulle barche (quelle che vengono indicate come “dinghy classico”) costruite dopo l’8.12.2008, i paglioli dovrebbero essere tutti imbarcati mentre sulle altre, costruite precedentemente e denominate “vecchie”, dovrebbero essere quelli indicati sul certificato di stazza.

In queste righe non voglio entrare in questioni estetiche, nel regolamento, discutere di interpretazioni, o peggio valutare cavilli giuridico-legali, ma voglio parlare solo in termini di equità.

Il baricentro da poppa si determina, sugli scafi sia nuovi, che vecchi, senza pendolo ma appoggiando lo scafo su un’asse o appendendolo a una cinghia e mettendolo quindi in equilibrio.

Posto che la distanza del baricentro da poppa (in pratica la distanza dallo specchio di poppa nella quale lo scafo è longitudinalmente in equilibrio) deve essere:

4.1.2.2 – Baricentro

Omissis.....

La posizione longitudinale del baricentro dovrà essere compresa fra 1600 e 1750 mm dal piano di riferimento dello specchio di poppa.

Le posizioni verticale e longitudinale del baricentro dovranno essere indicate sul verbale di stazza nella sezione “Note dello Stazzatore” dopo la data di approvazione delle presenti regole (vedi all. A7).

Lo sbarco dei paglioli centrali e di prua avvicina il baricentro a poppa (scoperta dell’ acqua calda !).

Nella seguente tabella, viene riportata la distanza del baricentro da poppa di alcuni scafi “vecchi” e nuovi.

Lo specchietto evidenzia in modo chiaro, e molto meglio di una semplice descrizione ed enumerazione di dati riferiti ai singoli scafi, le differenze tra gli scafi e mette in risalto dati che altrimenti sarebbe difficile analizzare.

Scafi Vecchi	Cantiere	Armatore	Peso alla Stazza kg	paglioli	nota	Distanza del Baricentro da poppa mm
IITA-799	Patuccelli	Armellin	126	?		1680
ITA-1530	Patrone	La Scala	122,5	tutti		1668
ITA-2259	Patrone	Ottonello	119,5	4kg solo poppa		1621
ITA-2244	Colombo	Mastalli	123	poppa e laterali	Non prua	1639
Nuovi						
ITA2191	Riva	Anghileri	116,5	tutti		1630
ITA2217	Colombo	Falciola	116	tutti		1659
ITA2226	Riva	Giudici	116,5	tutti		1628
ITA2230	Colombo	Penagini	115	tutti		1685
ITA2231	Colombo	Coppola	117,5	tutti		1670
ITA2251			117,5	7kg solo poppa	Non panchetta	1612
ITA2254			115,5	7kg solo poppa	Non panchetta	1612
ITA2256			117,5	7kg solo poppa	Non panchetta	1612
ITA2258	Colombo	Schiavon	115	tutti		1639
ITA2260	Colombo	Manzoni	118	tutti		1634
ITA2264	Colombo	Mangione	117	tutti		1660

Lo sbarco dei paglioli centrali e di prua in *ITA 2251-ITA-2254-ITA-2256*, potrebbe essere volto ad avvicinare “*artificialmente*” il baricentro il più possibile a poppa in quanto il peso di sette chili è volutamente elevato in rapporto al peso complessivo (variabile tra 10 e 18 kg) ed è concentrato solo nella parte posteriore.

Se *ITA 2251-ITA-2254-ITA 2256* fossero stati controllati anche con la panchetta di poppa (che pesa circa 2 kg/2,5 kg) forse il baricentro sarebbe stato al di sotto di 1600 mm .

Infatti, imbarcando la panchetta, si aggiunge peso a poppa e si porta, verosimilmente, il baricentro sotto il minimo previsto dal regolamento, dato che le tre barche in questione, senza la panchetta, hanno il baricentro a **solli 12 mm** dal minimo.

Da quanto sopradetto si possono trarre queste conclusioni:

- Tutte le nuove barche- escluso tre - di tutti i cantieri, per quanto concerne la distanza del baricentro da poppa, sono molto simili con tutti i paglioli imbarcati; non vi sono sostanziali differenze con quelle “vecchie “ prese ad esempio.
- E’ indubbiamente lecito avere il baricentro a mm.1601 da poppa, ma per raggiungere il risultato è facilissimo farlo mettendo peso a poppa e levando lo stesso a prua.
- Solo le barche leggere possono giocare sul baricentro.
- Con il peso dei paglioli uniformemente distribuiti, (quindi tutti, anche se il peso è variabile) su tutto lo scafo, diventa molto più difficile spostare indietro il baricentro.
I nuovi scafi, con tutti i paglioli imbarcati, non potrebbero facilmente discostarsi da quelli già costruiti prima dell’ entrata in vigore dell’ attuale regolamento.
- Barche” vecchie “ decisamente sopra peso, per portare indietro il baricentro potrebbero solo imbarcare dei paglioli o appesantire quello di poppa in più per arretrarlo: **un suicidio.**
- Barche nuove che non rispettano l’identificazione dei paglioli come da certificato di stazza, se li sostituiscono con uno solo più pesante, potrebbero di fatto trovarsi “ *fuori stazza* “ perché il loro baricentro potrebbe poi trovarsi a meno di 1600 mm.!.

In altri termini:

Chi ha la barca al limite di peso (e tutte le nuove lo possono essere intendendo per tale una oscillazione di peso intorno al peso minimo di tre / quattro kg) potrebbe sbarcare i paglioli e costruirne uno più pesante a poppa che compensi il peso di quelli tolti (in pratica si avrebbe il dinghy ad assetto variabile per mancanza del vincolo della presenza di tutti i paglioli).

Ma sarebbe corretto nei confronti delle altre barche precedentemente costruite?

Queste ultime - se già in sopra peso - non possono fare nulla se non navigare senza paglioli.

Non potrebbero imbarcarne uno o farne uno più pesante per spostare il baricentro da poppa, se non con l’aggravio del peso complessivo.

Oltre a una questione di mero assetto, ha poi un senso confrontare il peso, il raggio di inerzia (pur senza deriva), il baricentro verticale dei dinghy, che di fatto sono diversi per mancanza di alcuni elementi?

E’ giusto- per ottimizzare in un senso o nell’ altro i parametri di pendolamento - sacrificare aspetti peculiari ?

Alla soglia dei cento anni di storia è giusto voler esasperare le nuove costruzioni, o forse non è meglio mantenere la fedeltà ai disegni che sono, sotto questo aspetto, chiarissimi?

Per discutere la questione paglioli era necessario ricorrere agli Avvocati?

Parlandone tranquillamente si sarebbero evitate tante discussioni inutili; comunque siamo in tempo per un confronto e per giungere a soluzioni che non danneggino nessuno a un mese dall' inizio delle regate 2011.

NOTA : I baricentri da poppa delle moderne (vtr/ legno e solo vtr) variano - sulla base dei dati a disposizione - da 1745mm a 1620 mm.

**Nel rilievo della misura non è considerato il peso della deriva, ma la presenza della stessa complicherebbe ulteriormente la situazione delle barche che hanno già un baricentro spostato indietro; la tendenza, infatti, ormai consolidata, è quella di posizionare il perno di deriva verso il limite posteriore della tolleranza.*



(di Giacomo Giribaldi)

AVVISI

Timoniere disperato ha perso a Torre del Lago durante l'ultima regata del Trofeo Nazionale Dinghy Classico (30/9-3/10 2010) la barra grezza del timone della sua barca (*Anna* ITA-2034) realizzata in legno stratificato ricevua in quella sede da Colombo. Chiamare 335.41.53.20

DALLE FLOTTE

Modifica al Bando Di Regata per il Campionato Invernale "PUCCINI".

Dalla prossima regata, Coppa FINAUTO del 05/03/2011, si informa che l'ora ultima di partenza è stabilita alle ore 15:30 anziché alle ore 15:00.

Si ricorda a tutti i regatanti, che NON è possibile partire per una prova oltre all'ora ultima stabilita da Bando Di Regata. E' Permesso modificare il Bando Di Regata purchè tutti i regatanti non siano d'accordo e accettato per scritto.

Questo per chiarirmi con tutti coloro che sabato 19/02/11 hanno chiesto "a gran voce" di partire per la terza prova ben oltre (28 minuti) al tempo massimo consentito.



Cronachette Flotta Romana Speciale BIG BLU 2011



DINGHY 12' Flotta Romana

Nel Padiglione 9 - La Federazione Italiana Vela ha allestito un'area di 2000 metri quadrati interamente dedicati alla Vela istituzionale, nella quale erano esposte oltre 40 imbarcazioni a vela: dal piccolo Optimist, alle classi giovanili, fino ad arrivare alle barche che parteciperanno alle Olimpiadi di Londra 2012. All'interno dell'area Vela lo spazio accogliente dello stand FIV, 180 metri quadrati, è stato un vero e proprio punto di incontro per gli appassionati di vela e gli amanti del mare. Il Teatro del Mare, parte integrante dell'area FIV, ha ospitato convegni e dibattiti che hanno visto protagonisti grandi campioni dello sport.



"Complimenti signor Colombo"



La Flotta Romana dell'AICD, ha esposto il Dinghy 12p costruito dal cantiere Colombo. Guardando il Dinghy 12p, molti esclamavano affascinati: "Complimenti signor Colombo, la sua barca sembra un violino" noi giovani espositori (200 anni in tre) chiarivamo: "non siamo i mitici Colombo", orgogliosi per il feeling della nostra barchetta.



In Germania c'è chi ha fatto di più, Elena Gasenzer ha chiamato il suo Dinghy 12p "Melodia", sulla testa del timone ha fatto scolpire il riccio del violino.



Il patron della Nauticalodi ing. Arcaini al Big Blu



Il Dinghy 12 NAUTICALODI

L'ing. Arcaini, patron del cantiere Nauticalodi nello stand della Flotta Romana dell'AICD si è impegnato quasi in una conferenza stampa, il tema: era: "la storia dei primi Dinghy 12p costruiti in vetroresina".

Arcaini ricorda che, per volere dell'allora segretario Aicd, i cantieri dell'epoca: Patrone, Bonaldo, Lillia e il suo Nauticalodi hanno prodotto lo scafo scambiandosi lo stesso modello di stampo. Il nostro storico ufficiale ha già iniziato una ricerca in tal senso negli archivi della classe.

<http://dinghy12flottaromana.blogspot.com/>



DINGHY 12' Flotta Romana



Il Dinghy 12p è parte della nostra memoria collettiva, la sua centenaria storia è legata alla tradizione artigiana dei mastri d'ascia, a tante imprese sportive o semplicemente a ricordi vacanze felici.



La mattina i giovanissimi delle scuole romane che invadevano il padiglione, erano interessati al nostro Dinghy 12p tutto di legno, la chiamavano la barca di "master Commander" il film di Russell Crowe ripassato recentemente in tv, ha acceso la loro fantasia



Mauro ha ritrovato e restaurato CARIR, il Dinghy 12p dovrebbe essere una di quelli costruiti negli anni 30 dell'Ala Littoria, partite le necessarie ricerche storiche.

Valentina l'unica donna italiana ufficialmente diplomata mastro d'ascia, lavora a Lavagna e vuole tanto restaurare un vecchio Dinghy.



Un collezionista di cartoline illustrate mi ha fatto vedere molte immagini, anni cinquanta, delle nostre località rivierasche con l'inconfondibile vela del dinghy 12 p.

<http://dinghy12flottaromana.blogspot.com/>



DINGHY 12' Flotta Romana



La **Coppa Sabazia**, più di sessanta edizioni, è messa in palio dalla Famiglia Cerocchi in ricordo del padre, F. Cerocchi fondatore e animatore del Circolo Vela Federico Zunini storicamente il primo circolo velico nato sul lago di Bracciano. **Nelle foto** : Glauco Briante dinghista e vice presidente FIV , Pio Cerocchi con la sorella Maria, Carlo Cameli, Pietro Scrimieri ed i premiati Gioraio Pizzarello 2° classificato Franco Grande 3° classificato

CAMPIONATO TIRRENO CENTRO MERIDIONALE

I campionati delle sei zone AICD sono nati nei primi anni 2000. Nel 2010 fra le regate del CTCM sono state inserite un paio delle regate dell'invernale di Anzio per favorire la partecipazione dei dinghisti della V zona FIV. Complessivamente al **CTCM 2010** hanno partecipato 33 timonieri 29 iscritti in circoli della IV zona, 3 alla V zona, uno della I zona FIV.

Alessandra Russo, titolare della veleria **Vsails**, ha offerto i premi per il **CTCM 2010**. Alessandra prepara, per il Dinghy 12p, la linea completa dei teloni copri scafo (sopra e sotto), le sacche per timone e antenne. Nella prossima primavera aprirà il nuovo loft della **Vsails** a Bracciano in via del Pepe n.28

La premiazione di tutte le classi FIV si è svolta nel padiglione 11 della Fiera di Roma, sono intervenuti per la FIV il vice presidente Glauco Briante e il consigliere federale Fabrizio Gagliardi.

Al **Campionato 2010 IV zona Fiv Dinghy 12 piedi** hanno partecipato 34 timonieri , 29 tesserati in circoli della IV zona, (12 senior, 15 master, 4 supermaster, 3 femminili) numeri da record per la Flotta Romana. I circoli organizzatori : CVRroma, ANNSabazia, CVTiberino, AVVigna di Valle.



Le classifiche complete e molte altre notizie le trovate su <http://dinghy12flottaromana.blogspot.com/>

STEFANO