

AICD

Dinghy News

NOTIZIARIO ONLINE 14 maggio 2012 ANNO VIII - N. 142
WWW.DINGHY.IT - WWW.DINGHYCLASSICO.IT

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

SOMMARIO

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| - Editorialepag. 1 | - Circolazione delle idee.....pag. 9 |
| - AC45 e Dinghy in laguna.....pag. 2 | - Avviso ai naviganti pag. 11 |
| - Una mancata Zingarata.....pag. 2 | - Flotta nei cieli.....pag. 11 |
| - Dai campi di regatapag. 4 | - Ultimissime pag. 12 |

EDITORIALE

Siamo ormai nel pieno della stagione agonistica 2012. Le premesse e gli inizi sono tutti di grande interesse.

I campionati invernali si sono conclusi brillantemente con le vittorie di Mauro Calzecchi (Anzio), Riccardo Pallavidini (Garda) Ezio Donaggio (Adriatico) Italo Bertacca Lago Puccini). La prima tappa della "Coppa Italia 2012", dove erano pronti a prendere il via 48 timonieri, è andata a buca, ma è questione di Santi protettori: vogliamo mettere S. Giulia di Corsica (Livorno) con S. Gennaro (Napoli)!!

Le prime due prove dei Classici hanno visto sul podio più alto il *senatore* Jannello a Varazze e l'olimpionico Poggi a Napoli e la sorpresa non è per i timonieri vincitori che per il loro curriculum sono fuori discussione, ma per gli scafi con i quali hanno gareggiato e vinto, *Mogador* e *Spritz* entrambi datati e con un bel po' d'anni sul fasciame.

Insomma, non è ancora del tutto passato l'effetto Viacava al campionato passato e ci si mettono pure i vecchi scafi a comprovare che è inutile sconvolgere, settorizzare, performare, complicare, estremizzareil povero vecchio Dinghy, che dopo cento anni di vita resta sempre una piccola, scomoda, lenta, bagnata, rischiosa....barca capace di essere docile con gli umili, ma difficile e bizzosa per emergere.

Anche dagli attivi circuiti locali arrivano notizie confortanti.

In Adriatico l'astro Gorla splende sempre più in alto e già ha vinto con il nuovo Lillia appena ritirato (...e quanta emozione tornare nello stesso cantiere dove era stato un po' di anni fa a ritirare la Star delle sue due medaglie olimpiche!!).

A Torri del Benaco, nella prima prova del Campionato dei Laghi Prealpini, in una serie di tre regate molto *maschie* svolte in una unica mattinata con condizioni meteo variabilissime e bagnatissime, Marcello Coppola con il suo legno ha lottato contro il prestante e capace *giovanotto* Riccardo Pallavidini finendo a pari punti e secondo soltanto per il favore del risultato dell'ultima prova. Marcello, armatore *bivalente*, che per questa sfida è stato 'unico legno tra tanti plasticoni non è Rigoletto...ma la romanza va bene lo stesso: "questa o quella per me pari son!". Mentre stiamo per licenziare questo numero di DN ci giunge la cronaca di un'edizione record del "Trofeo Santa Margherita Ligure" (12/13 maggio).

Ci vediamo al *Bombolino*, dove i numeri rischiano di essere alti! (P.B.)

Gli AC45 in Laguna...



*...bastano due per riempire lo scenario.
Noi eravamo in 100 e ci siamo stati un anno prima.*



Una mancata Zingarata in Francia

L'obiettivo

Coniugare Champagne, Dinghy e sana maschia goliardia. Era partita così la spedizione di Paolo, Vinz, Giorgio, Stefano e Carlo, quest'ultimo con barca fresca di cantiere. In un impeto di euforia si erano accodati anche Pinne e uno dei Colombo Bros. Matteo, il giovane di casa Pizzarello, sarebbe arrivato da Londra, dove vive, per regatare in due (!) col padre.

L'occasione: la tappa francese del Trofeo Cockshott sul Lac de l'Ailette vicino a Reims il 14 e 15 aprile, evento internazionale aperto a dinghy

classici e moderni, tutti insieme appassionatamente. Annunciati: sette dinghisti olandesi, altrettanti francesi, qualche svizzero e un tedesco.

Il primo intoppo: smucinando su internet Paolo-il-Diligente, scarica il bando della regata e scopre che se le barche moderne sono più di quattro, secondo una delibera assunta in autunno dall'associazione francese a forte radicamento bretone e vicina a quella olandese, le partenze per i dinghy in gara devono essere separate.

Il Paolo subalpino discretamente investe della questione il Custode del Sito Internazionale, il britannico-elvetico Steve Crook, il quale con garbo british informa il presidente della neonata associazione francese (una ventina di iscritti) che il Cockshott è pensato proprio per far regatare tutti i dinghy insieme, senza discriminazioni rispetto alla "razza". Si tratta di un evento all'anno per nazione ...!

Il nodo sciolto: dopo un paio di e-mail mandate in copia a mezzo mondo, il collega d'oltralpe fa rettificare il bando. I preparativi dell'allegra brigata riprendono con entusiasmo.

L'amara sorpresa: Il Capocomitiva Paolo riceve una mail che tradisce fatica, imbarazzo e serena britannica rassegnazione dal Custode del Sito Internazionale il quale fa presente che i sette dinghisti olandesi, avendo appreso del terribile rischio di dover regatare contro degli scafi di volgare plastica, hanno minacciato di non presentarsi, con grave imbarazzo di organizzatori e sponsor. Che è stato necessario un compromesso. Che quindi solo due delle prove in programma si disputeranno con unica partenza, mentre le altre si faranno con partenze separate qualora i "plasticoni" siano più di 4.

Conclusione: Il Capocomitiva Paolo avvia frenetiche consultazioni. Viene coinvolto anche Il Segretario - nonostante sia immerso nel sacro rito della preparazione della Torta Pasqualina - la quale cerca con qualche sforzo di placare chi vorrebbe lavare nel sangue l'indubbio sgarbo subito e chi minaccia richieste formali a Giulio Terzi di Santagata di interruzione delle relazioni diplomatiche con Francia e Olanda. Alla fine viene unanimemente deciso di cancellare la trasferta. Non ha senso farsi quasi 2000 chilometri tra andata e ritorno affrontare le acque gelide (6 gradi riporta uno scuffiato soccorso semiassiderato) del piccolo lago francese, nonostante sia vicino alla zona dello Champagne, per trovarsi a correre tra pochi, e per di più noti, avversari che si possono sfidare quando si vuole nelle belle, calde e comode acque di casa. Una comunicazione gentil/asettica di ritiro delle iscrizioni des Italiens viene quindi inviata al Circolo organizzatore. Chi ha acquistato un biglietto aereo, si fa comunque qualche giorno di vacanza familiare in Francia.

La Morale: Noi dinghisti italiani siamo gentili, disponibili, ospitali, generosi, aperti al mondo. La nostra storia di accoglienza, anche rispetto agli amici stranieri, ne è bella testimonianza. Il nostro modello di sviluppo "meticcio" ed evolutivo della Classe dagli anni 80 in poi si è dimostrato vincente. E in più, negli ultimi anni abbiamo pure assistito alla rinascita della flotta dei dinghy classici, che oggi si dimostrano competitivi anche con i migliori moderni. Abbiamo tante barche, tante regate in posti belli, tanti campi di regata validi. Abbiamo un bel sistema Italia fatto anche da cantieri e velai di cui andiamo fieri e che hanno avuto un ruolo rilevante nel successo del dinghy nel Bel Paese. Un sano, consapevole orgoglio di Classe e un fronte comune, unito, oggi non solo è auspicabile, ma anche necessario e doveroso per porre in

essere, se sarà possibile, un processo di internazionalizzazione sano, solido, costruttivo, condiviso e che tenga sempre ben presente l'interesse di tutti.

Il Segretario AICD

DAI CAMPI DI REGATA

Napoli, 28 aprile/1 maggio.

Napoli trofeo dinghy classico.

Quest'anno ho deciso che vado a Napoli ad ogni costo. Troppo bella la location il campo di regata, troppo bello tutto.

E parto, una cavalcata di 750 chilometri che volano in un attimo senza code a Firenze e senza code in generale....

Tutto nei migliori auspici.

Il primo intoppo però lo subisco a Napoli.

Arrivando intorno alle cinque in zona **lungomare Caracciolo** vengo raggiunto dalla notizia che la Giunta comunale ha istituito in quella zona una ZTL e che si dovrà necessariamente passare un controllo per entrare in zona a traffico limitato.

La scena che mi si para davanti è esilarante e quasi comica, se non avessi quasi ottocento chilometri sul groppone: tre file di macchine che si incuneano in una corsia unica con due vigili che guardano una macchina sì e trecento no, per capire se possono passare.

La domanda sorge spontanea... Ma cosa permette il passaggio? E se scoprono che la macchina non poteva passare cosa fanno? La rimandano indietro ?? Insomma **una ZTL iamme ia**

Vabbuò ,come direbbe qualcuno, mi sistemo al Vesuvio non prima di aver visto la mia barca inghiottita nella scalinata **del Royal Yacht Club Canottieri Savoia...**

Comunque le premesse per una tre giorni di altissima tensione agonistica ci sono tutte: la prima sera dopo l'aperitivo sorseggiato in piazza, i taralli azzannati alla hospitality della Mediasail mi fiondo a mangiare da **Ciccio a Mergellina.**

Durissima: astice, fritturina, crudo.... Cosa non mi tocca a fare per essere pronto per la regata dell'indomani.

La mattina dopo ci accoglie con un sole spaziale, passando attraverso una colazione spaziale nel sunnominato hotel, e una corsetta per il lungomare di una decina di chilometri che faccio assolutamente volentieri e non, come affermato da ignobili detrattori, per far piacere ad una mia amica.

E' pure falso l'intervento dell'Unità di rianimazione del **Cardarelli** così come è falso che le mie ginocchia al ritorno apparissero meloni malformi.

Una corsa e nuovo come prima.

L'arrivo al Savoia è peraltro un miracolo del Voltaren e subito capisco che il team Garnell non ha gradito la mia elucubrazione sui muscoli dei fratelli La Scala, venendo "accolto" da un **Garnelliano Filippo** che con un "forcipe" si mette a misurare la mia massa grassa.

Vabbè non c'è storia: la mia capacità di trattenere il fiato per introitare la pancia ha raccolto tempistiche da apnea di Maiorca....

Si arma e si parte. Il tempo di salutare vecchi e nuovi amici e notare il numero esiguo di barche per una manifestazione come quella di Napoli.

Peccato, non sanno cosa si sono persi. Che sia colpa del fatto che per sistemare per tre giorni barca e carrello in un garage ci abbiano chiesto solo 160 euro? Che sia colpa del fatto che tra benzina, albergo e companatico una tre giorni napoletana costi come mezzo PIL della Grecia?

Regate: **Poggi** ci fa capire che la tappa di Varazze è stata solo di acclimatemento, io gironzolo per il golfo di Napoli a bordo di *erika II* e tutti gli altri si danno alla vela con

ardore agonistico che fa impallidire persino quello visto per le regate di coppa America della settimana precedente.

Ma non c'è storia vinciamo noi. Che monti **Spithill** su un dinghy e provi a farlo ripartire sull'onda: non voglio dire che Bertacca è più bravo ma posso dire che gli darebbe filo da torcere.

Comunque tutto bellissimo. La regata, la location, l'immagine della poppa verso il **Castel dell'Ovo**, sole, Capri sullo sfondo.....

Lo so mi sono illanguidito ma la colpa non solo mia.

E il ritorno a terra è come al solito piacevole con quei due o tre malefici bastardi dei miei amici che mi prendono moderatamente in giro sul fatto che non sono nella gold fleet....

La sera, passando per i taralli dell'ospitalità, bigio il buffet al Savoia e me ne vado da Trianon a mangiare la pizza napoletana non prima di aver assaggiato qualcosina da Scaturchio.

Che ci volete fare, la vela prima di tutto.

Il giorno dopo, non vado a fare footing, non certo per stanchezza ma per un malcelato spirito di autoconservazione e mi presento al circolo armato delle migliori intenzioni.

Schivo prese per il cesto e motti frizzi e lazzi che spaziano dalle mie frequentazioni, inadatte a dire di qualcuno, alla mia veneranda età, al fatto che mi sono miseramente imborghesito e che non è vero che penso solo alla regata.

E ragazzi, complice una bavetta e l'assenza di onda il mio bel nono in generale riesco a farlo.... Poi sale il vento e l'onda e torno a far compagnia a capitano **Barbossa e la Perla Nera**....

La sera ci accoglie per la cena. Bella gente, bei vestiti, bel posto.

Qualche opinamento sul "**When the saints go march in in**" di ispirazione più da Mississipi che da Fuorigrotta, ma nient'altro da dire a parte la incredibile velocità dei camerieri del Savoia che ci danno cena, controcena e controcento in meno di un ora.

Praticamente il tempo di un saluto di **Giuseppe la Scala**.

Ultimo giorno e ultima regata. Il tempo è un po' meno bello ma l'insieme come al solito gradevole: io vado a pesca di sgombri per il golfo di Napoli e gli altri regatano. Il ritorno come al solito è un po' più mesto...e tutto sommato non è mai bello lasciare un posto in cui sei stato bene.

Ma non ditelo a nessuno:stasera parto per Capri...

Sui risultati poco da dire: hanno vinto i migliori con un premio anche per il mio amico Titti quale dinghista prediletto.

Prediletto da chi? Che non me lo tocchino lui è solo mio, è una fucina di informazioni, l'ispiratore principe delle mie cronache....

Senza il 2211 non sono più nessuno. Quindi se volete fargli vincere la bicicletta elettrica fatelo, ma lasciatelo a me.

Per inciso: vi immaginate **Titti** in sella ad una bici elettrica?

Comunque si riparte con la solita sistemazione delle barche, che mi fa ricordare il trasporto delle pietre delle piramidi, con solerti addetti al carico barche che si sobbarcano fatiche veramente improbe, con i soliti vigili dotati di comprensione e tolleranza pari a quella di **Torquemada** e io che azzardo un contromano in via Caracciolo, con conseguente sanzione corporale della vigilessa accorsa in trentasei secondi e conseguente obbligo punitivo di caricare la barca verso il Vomero....

Vabbuò Ja legalità all'italiana....

Riparto, la premiazione è finita, la presenza di Pippo dalla Vecchia e Giuseppe La Scala viene "completata" da quella del segretario Francesca che appare e scompare come la **Madonna di Fatima**.

Ho un dubbio: che qualche volta ci mandino una controfigura?

Non può essere così in giro per l'Italia, non è possibile. E' stata vista contemporaneamente a Napoli, a Venezia alla presentazione dell'America's cup, a

Milano alla assemblea dei soci del suo studio legale, a sorseggiare un aperitivo all'Aniene e sul Tigullio a bordo di Baffina...
Che abbia sosia come Saddam Hussein ??
Vabbè Saddam Lod Jlan , basta saperlo.
Jamme Ja . Alla prossima. (elleaz)



Chioggia, 6 maggio.

Il **Trofeo Ravagnan** Classe Dinghy entra nel mito, scrive il suo nome nella 7^a edizione del Trofeo il più grande velista italiano degli anni moderni, **Giorgio "Dodo" Gorla** (foto). Inutile e superfluo ricordare i successi e le imprese di Dodo, possiamo solo affermare che una firma così su un trofeo girante perpetuo "fa curriculum", da ieri il Trofeo alla memoria di Dino e Piero è più che mai nella storia!!!!



Non era nata bene questa edizione del Trofeo Ravagnan, flotta Dinghy locale un po' in calo per l'abbandono di qualcuno, **Roberto Ballarin** ancora "in panne", **Fabrizio Brazzo** con la barca in cantiere, non sembravano promettere numeri incoraggianti; poi si è messo anche il meteo che prometteva fin dai giorni scorsi tanta e tanta pioggia.

Invece la mattina ci contiamo e sono 12 le barche iscritte nonostante sia rimasto solo **Massimo Schiavon** a difendere i colori locali, 11 barche "da fuori" sono un bel numero e poi c'è Dodo, la sua presenza ci inorgoglisce tutti e galvanizza la flotta. L'entusiasmo è tale che i 12 Dinghy prendono il mare incuranti della pioggia e richiedono unanimi al Comitato addirittura la possibilità di anticipare l'orario di partenza previsto dal bando.

Il Comitato asseconda tanto entusiasmo e spariscono tutti in mare scortati da 3 gommoni del CNC con i volenterosi soci dell'assistenza che ci sentiamo in dovere di menzionare: **Penzo Luigi, Varagnolo Mario Denis, Nordio Romeo, Zennaro Fausto, Brazzo Fabrizio, Tom e Giulio Stahl**, grazie a tutti!!!

Mi raccontano di 3 prove belle e combattute con vento in ascesa e sole sempre più convinto. Dodo appena tocca terra ha parole di elogio per il CdR formato da **Ivano Cerini, Giuseppina De Rossi e gli aspiranti Lunanova e Cadeddu**, LUI ha dominato le prime due prove cedendo la terza al "migrante" **Ezio Donaggio**; il nostro Schiavon inciampa nella terza prova in un OCS che gli toglie il podio.

Premiazione "interrotta" da una telefonata di **Davide Ravagnan**, appena rientrato con il suo Maramao e gran parte della sua famiglia da una regata valida per il Campionato Zonale Minialtura, non ce la fa a presenziare ma porta i saluti e accoglie con entusiasmo la notizia che il Trofeo andrà nelle mani di Dodo.



Torri del Benaco, 5-6 maggio.

10° CAMPIONATO LAGHI PREALPINI 2012 - Prima prova "Trofeo Torri"

Apertura del Campionato 2012 della Flotta dei laghi Prealpini (Maggiore, Como e Garda), flotta purtroppo in questi ultimi anni un po' in ribasso con meno elementi attivi e poca disponibilità a trasferte.

Quest'anno il campionato è previsto su solo tre prove per cercare di concentrare le presenze: il 5/6 maggio a torri del Benaco sul Garda, il 25/26 agosto a Bellano per la Coppa Manara e l'1/2 settembre a Dervio per la tradizionale Coppa Corenno.

Comunque sabato 5, nonostante un bollettino meteo molto poco rassicurante, 12 concorrenti si ritrovano al via: dal lago Maggiore: Paolo Corbellini, Paolo Ermolli ed Aldo Ferrario, dal lago di Como: l'inossidabile Elio Falzotti animatore della flotta, Renzo Santini ed Alfio Valente, dal Garda: Marco Dubbini, Carlo Mendini, Corrado Mosconi, Riccardo Pallavidini, Gaetano Perdonà, oltre all'aggregato Marcello Coppola siciliano di circolo, ma gardesano di vita.

Da notare la prima volta di Alfio Valente (noto non solo come ottimo regatante ma anche come fornitore di cravatte all'AICD) su uno scafo in vetroresina il Nauticalodi prestatogli da Franco Paganini, purtroppo ormai sempre più distratto dai gravosi impegni per la ristrutturazione del circolo.

Sabato la giornata si trascina tra bonacce e temporali, finché la giuria decide di mandarci a casa, proprio quando sembrava che ci fossero le condizioni per regatare. Decisione saggia visto il successivo improvviso peggioramento con forti temporali.

La domenica il tempo sembra migliorare e si scende in acqua con buona volontà alle prime brezze. Ottima scelta, il vento sale e finalmente si regata.

Buona partenza di Pallavidini, campione uscente, Mosconi e Corbellini che allungano indovinando alcune scelte tattiche. Corbellini poi vince approfittando di alcune indecisioni degli avversari. Seconda prova con vento più instabile. Pallavidini e Corbellini capiscono tutto (all'incontrario) scegliendo una partenza in boa a dir poco inopportuna. Vince Coppola, unico classico al via. Il comitato insiste e dà il via ad una terza prova con avvisi di temporali incombenti e vento molto instabile. La partenza avviene al lasco?! e nei temporali i salti di vento sono anche di 90°. Temporali molto forti e pioggia battente, Pallavidini in testa, seguito da Coppola e Corbellini che nel bordo finale per l'arrivo riesce a perdere ben tre posizioni con evidente stato confusionale senile. Ritorno a terra sotto una pioggia torrenziale che ci accompagna anche per tutto il tempo necessario a disarmare e caricare le barche. Ovviamente al termine della premiazione spunta il sole.

Pallavidini si riconferma vincitore, grazie alla vittoria nell'ultima prova, anche se a pari punti con Marcello Coppola sempre veloce ed attento. Ultimo posto per Aldo "Monza" Ferrario subdolamente convinto da Elio Falzotti a disertare l'ultima prova

Circolo molto ospitale ed accogliente, ottime sistemazioni logistiche nelle adiacenze, buona cucina. Merita sicuramente di ritornare!

(Blade Runner)



Mondello, 12 maggio.

Ci voleva un delegato donna per svegliare Palermo!!

Fu così che, senza precedenti, entro poche ore dal rientro delle barche a terra sono arrivate in redazione le notizie sulla regata! Grazie Paola.

Si è svolta oggi, nelle acque del Golfo di Mondello, la II prova del Campionato Siciliano, organizzata dal Club Canottieri Roggero di Lauria.

Si sono disputate due delle tre prove in programma.

Bella giornata di sole con vento intorno agli 11 nodi durante la prima prova e molto rafficato intorno ai 13 nodi nella seconda.

Classifica generale:

- 1°. ITA 2065 Agostino Cangemi (2°.1°) p. 3
- 2°. ITA 2167 Ubaldo Bruni (1°.2°) p. 3
- 3°. ITA 2156 Vincenzo Brizzi (4°.3°) p- 7
- 4°. ITA 2243 Paola Randazzo (3°.4°) p. 7

Santa Margherita Ligure, 12/13 maggio.

Quarantasette iscritti, quarantaquattro barche in acqua, nove legni. La 14° edizione del “Trofeo Santa Margherita Ligure” dell’omonimo Circolo Velico presieduto da Gianni Castellano quest’anno batte ogni record.

Sabato 12, dopo un richiamo generale per l’eccessiva vivacità dei partenti, con aria molto leggera e forte corrente (per chi se ne accorge..) si parte, ma ci sono ancora quattro OCS tra cui il titolatissimo Pinne Oneto a dimostrazione dell’aggressività del dinghista tipo a 72 anni...!

Alla boa di bolina gira primo Nello (al secolo Ottonello) con il suo legno d’età *Giulia*, tallonato da Paco Rebaudi con un moderno Nauticalodi d’epoca e dall’attento Filipou Jannello con il *Cicci* dal nuovo look blu/arancio, timone compreso. Tra gli inseguitori, appaiati, Panagini, il mitico Pinne ignaro della falsa partenza, Pinuccio Vacava con il vincitore di Varazze *Mogador*, e Caramagnani Jr (Alberto). Più attardati King Paolino Vacava, Aldo Samele e Italo Bertacca che trascinati dall’impeto agonistico di Pinne, avevano dovuto rifare la partenza, ma avevano velocemente recuperato il distacco.

In poppa Rebaudi supera Ottonello e inizia la bolina, mentre il vento cala e ruota leggermente a levante, rendendo la navigazione particolarmente complessa. Il Comitato, che non era riuscito a fare in tempo ad interrompere alla fine della poppa, dà il segnale di riduzione alla conclusione della seconda bolina. Vince Rebaudi, seguito a breve da Jannello, Penagini, Pinuccio Viacava, Gilli, Carmagnai Jr. e Emanuele Tua molto soddisfatto del suo nuove Michel *Orietta II*. Il vento cala ancora condannando inesorabilmente una ventina di barche al fuori tempo massimo.

Tutti a casa per la cena pantagruelica alla Darsena durante la quale è tutto un consultare I Pad e I Phone rispetto alle previsioni meteo che promettono tempesta.

Domenica mattina alle 9 tutti in spiaggia - o all’adiacente spiazzo della nuova passeggiata di Santa dove sono ospitati i tanti regatanti che vengono da fuori, tra i quali perfino Corbellini, Coppola, e il Comodoro Falzotti sigaro munito - a scrutare mare e nuvole e a sparare le interpretazioni più suggestive e creative .

Alle 12 barche in acqua e si raggiunge con arietta la barca comitato. Dopo una mezz’ora ad incrociare, il vento delle previsioni fa la sua apparizione sull’acqua, a partire dal porto di Rapallo (tramontana ndr). Obbligo di giubbotti e via con bel ventone rafficato si parte mentre una ventina di dinghisti, visti i cirri che occhieggiano dal Santuario di Montallegro, ritengono più saggio avviarsi velocemente in porto.

Al via l’airone D’Albertas prende subito il volo seguito a ruota da Rebaudi e Gilli. Più distanziati Nicola Rainusso, Ottonello e Manu Tua. Mentre i primi raggiungono velocemente la boa di bolina, iniziano pittoresche scuffie, avarie invalidanti o semplici ingavonature con relativo riempimento d’acqua. Alla boa di poppa l’Airone mantiene il comando, seguito da Gilli che ha superato di potenza il più compatto Paco, che però alla fine della bolina riesce ancora a sopravanzarlo. Quarto è Tua, sempre più contento della nuova compagna d’avventura marina, quinto l’inossidabile Ottonello. Seguono Penagini, Rainusso, Gazzolo e Samele e altri 9 concorrenti sopravvissuti. Da segnalare l’arrivo in planata del Segretario *Baffina 16°*, ingarellata con Nicola Laffi che la batte di un secondo. Conclude gli arrivi Filippo Jannello, al quale era partito per la seconda volta in sei mesi, il bozzello dell’archetto, riparato in corso d’opera a tempo di record per concludere comunque la regata. La barca posa boe segnala vento di 9 metri sulla boa di bolina e la giuria spedisce tutti a casa.

A terra, superpasta ai frutti di mare, premiazione con ricchi premi e anche cotillions sotto forma di eleganti capi d’abbigliamento branded Henry Lloyd sorteggiati tra i presenti che sono andati ad unirsi ai “pacchi dono” ai concorrenti con caffè Cellini, golosità Grondona e una elegante camicia.

Da Trieste intanto giunge notizia di bora cattiva e di dinghisti a terra. Inconvenienti degli sport all’aria aperta.....

Firmato: QUELLI DEL CIRCOLO VELICO SML

Visto che la trasferta in Francia, per gli ormai noti motivi, era saltata, subito dopo Pasqua abbiamo speso un po' del tempo improvvisamente resosi disponibile per ragionare tra di noi, per analizzare, approfondire, elaborare e farci domande, sulle limitazioni alle manovre (e alla loro genesi) imposte per la World Cup di Portorose e sui temi del Protocollo Martini la cui sintesi, se siete interessati e parlate inglese, è riportata sul sito www.12footdinghy.org:
Tre gli argomenti principali oggetto del nostro ragionare:

1. Costo dell' attrezzatura raffrontato al costo delle barche.

L' attrezzatura di una barca Italiana costa circa 500/600 euro in più di quella di una barca Olandese. Le barche olandesi però costano circa il 50% in più delle barche classiche Italiane e più del doppio di quelle italiane in vetroresina.

Ma che senso ha demonizzare il maggior costo dell' attrezzatura italiana, un importo in fondo limitato, a fronte della ben maggiore differenza del costo d' acquisto delle rispettive barche ?

Per quale motivo esiste da parte Olandese un' ostracismo verso l' attrezzatura delle barche Italiane?

In nome di quale idea, di quale principio - certo non quello della spesso conclamata sicurezza - è corretto avere le manovre (ad esempio vang e caricabasso) da una parte sola, o si vieta l'impiego della torretta per la scotta della randa, o si preclude altre manovre che rendono più facile, tecnica e divertente la regata sul Dinghy 12' ?

La vituperata presenza della pompa elettrica (adottata da molti timonieri italiani del circuito dei classici ed ora sviluppata perfino con alimentazione a pannello solare, ma considerata anche in Italia fino a pochi mesi fa come una bestemmia in chiesa) rappresenta o no un elemento di sicurezza ? E se così è, perché viene osteggiata ? In Olanda navigano sul dinghy in due (uno può aggotare), ma in Italia dove si naviga da soli e con onda, perché il timoniere deve progressivamente imbarcare acqua fino ad affondare ?

Cosa deve fare uno che, come la maggior parte di noi, va da solo in barca, se la sua barca é vecchia o non incollata e imbarca acqua dal fasciame: fermarsi per aggotare ?

2. Barche in Vtr

Il timore che le barche in Vtr possano essere più veloci di quelle classiche, non è stata sfatata una volta per tutte in Italia dalla vittoria di Paolino Viacava al Campionato Nazionale 2011 di Scarlino e dai risultati di altri di noi ?

Supponiamo che le barche Italiane e Olandesi abbiano le stesse linee d'acqua, lo stesso peso, rigidità simile e - per quanto abbia senso nel dinghy - raggi di inerzia inferiori a un certo limite. Ma come è possibile che abbiano prestazioni diverse ?

Una spiegazione tecnica per questo assunto non sarebbe il caso di darla invece che supporre e declamare – a gran voce – differenze di velocità che non si sa da dove possano scaturire?

Dietro alla enunciazione di una sostanziale differenza di velocità, non ci sarà forse una forma di "protezionismo" da parte degli Olandesi del proprio mercato del nuovo e dell' usato, anche rispetto ai paesi limitrofi, nonché il timore di veder crollare il prezzo del nuovo e dell' usato di casa propria.?

Fino a prova contraria tutte le imbarcazioni da regata di tutte le classi, comprese quelle olimpiche, non si sono evolute nei decenni verso la vetroresina?

Pur riconoscendo e ad ammirando le innegabili bellezza e fascino delle barche classiche, che è la vera ragione del loro successo, non si pensa che la supposta differenza di velocità sottolineata in diversi punti del protocollo, possa danneggiare in ultima analisi sia i possessori dei dinghy in vetroresina Italiani (che sono i 2/ 3 del totale), che quelli dei dinghy classici Italiani moderni, anch'essi criticati e visti con sospetto, e con essi anche tutti i Cantieri Italiani che costruiscono barche classiche e moderne ?

La diffusione a medio e a lungo termine del Dinghy 12' non può essere pregiudicata, se viene di fatto incentivata - come unica depositaria della tradizione - solo la costruzione delle barche classiche, più costose al momento dell'acquisto e successivamente più impegnative per quel che riguarda la manutenzione ordinaria?

La Classe Dinghy 12' in Italia non si è ripresa per l' avvento delle barche di vetroresina negli anni 80? Le regate in Italia hanno o non hanno avuto un impulso dalla diffusione delle barche in vetroresina che ha fatto sì che si organizzassero sempre più regate in tutta Italia ? Nello stesso periodo i dinghy di legno erano o non erano finiti in magazzini da cui stanno uscendo ancora oggi, perché di fatto dimenticati per anni dai proprietari ? Senza l' avvento dei dinghy moderni, senza la ricerca di miglioramento dell'attrezzatura, non è forse legittimo supporre che oggi i legni sarebbero solo comparse nei raduni delle derive d'epoca ? E visto che in Italia classici e moderni regatano soddisfacentemente insieme, cosa impedisce una pacifica orgogliosa convivenza dei generi ? Perché non sperare/augurare che lo stesso avvenga anche altrove?

3. High.Tech

Cosa significa questo termine - inteso come spregiativo verso quelle manovre e quell'attrezzatura (regolazione della vela sul picco, carrello per lo spostamento longitudinale della base dell'albero, regolazione della tensione della base del boma, alberi, picchi e bomi di legno con caratteristiche funzionali simili a quelli di alluminio) che si sono dimostrate fondamentali come sui dinghy moderni ?

Si sente o non si sente parlare con fare accusatorio di barche armate high tech (sia classiche, che moderne, badiamo bene !) degli Italiani, ma nelle nostre regate le barche armate con le galloce o da passeggio, poi come arrivano?

Poggi, che è un asso, a Varazze docet.

Per gli armatori di queste vecchie barche con attrezzatura anni 50 la partecipazione alle regate è intesa più come una regata o più come un raduno o è solo un' occasione per usare la propria barca e stare insieme agli amici? E' giusto che pochi a cui forse non interessano le regate, pretendano di bloccare lo sviluppo tecnico? E' corretto bloccare l' evoluzione e pretendere invece l' involuzione di quanto è stato permesso fino ad oggi e che ha portato barche classiche e moderne, pur tra tante disquisizioni regolamentari, a competere ad armi pari ?.

Quante volte si è sentito dire che si voleva condannare le barche classiche ad essere meno veloci delle moderne ? Ora che la differenza si è rivelata

inesistente, si pensa di ritornare indietro per disputare qualche regata internazionale, o meglio con gli olandesi, e per poter continuare a mantenere la tesi delle partenze separate in nome della supposta differenza di velocità, che di fatto fu decisa due anni fa in Italia sul presupposto di una sostanziale differenza di velocità fra classici e moderni poi rivelatasi errata o quanto meno superata considerati i recenti risultati delle barche classiche nelle regate "comuni" alle moderne.

Avere le idee chiare su quello che si vuole ottenere è fondamentale per evitare - lo spunto viene dalla lettura della sintesi del Protocollo Martini - effetti e conseguenze che si rivelino controproducenti alle regate in Italia, e forse anche in Olanda.

Su questo tema non sarebbe meglio dare incarico a una commissione tecnica internazionale, super partes, composta da tecnici altamente qualificati, da ritenere la sola deputata a dare risposte fondate e professionali? Non è forse meglio evitare che per rapporti interpersonali e consuetudini tra singoli soci delle flotte dei vari paesi si arrivi a scelte, fatte magari per non scontentare amici di vecchia data, ma che non tengono conto dell'interesse della Classe italiana nella sua interezza?

E' corretto introdurre delle modifiche sostanziali peggiorative delle prestazioni

per inseguire circuiti di regate all' estero nelle quali la partecipazione degli Italiani alla fine si è sempre limitata a qualche barca, mai più di cinque sei contemporaneamente?

Firmato

Quelli del... no regata tutti insieme al Cockshott no trasferta in Francia

AVVISO AI NAVIGANTI

Sul sito www.dinghy.it sezione Regate, e' pubblicato il Bando per la Nazionale di Palermo "Trofeo Angelo Randazzo" del Circolo Vela Sicilia.

FLOTTA NEI CIELI

Ricordiamo con sincera nostalgia la figura di Piero Pellicini, avvocato, ex senatore della Repubblica, membro della Corte Federale della Federazione Italiana Vela, nazionale negli anni '70 della classe 470 per quale, con i colori dell'AVAL, ha partecipato al Campionato del Mondo, ma soprattutto - per noi - è stato un dinghista molto attivo e brillante negli anni '80/'90.

"Quando regatava aveva sempre il problema di arrivare in tempo sullo schieramento: chi gli aveva trasportato, armato e messo in acqua la barca stava spesso ad aspettare che arrivasse dall'albergo o che si accendesse una sigaretta e che ne finisse un'altra. Aveva un Dinghy il cui nome era una programma politico: Scirè e una barca da passeggio che si chiamava *Feluca* sulla quale intratteneva amabilmente i suoi ospiti".
Alla famiglia Pellicini il cordoglio di tutta la Classe Dinghy. (P.B.)



BREAKING NEWS

Postato a sorpresa (per noi) il 9 maggio 2012 sul Sito
www.12footdinghy.org

Ma non si era detto a Groningen che per il 2012 non ci sarebbe
stato un circuito internazionale riservato ai soli Dinghy 12'
Classici, parallelo a quello del Cockshott ?
Che si sarebbe eventualmente affrontato l'argomento a Portorose?
E l'Assemblea dell'AICD non si era espressa in questo senso?

Mah

Prendiamoci il tempo per riflettere e disquisire.
Nel frattempo godiamoci le nostre regate, a partire
dall'imminente Bombolino.

Classic 12' Dinghy International Series

Following the positive input given by the various wooden fleets willing to compete in a series of regattas on an equal footing, and to give a further boost to the internationalisation process, the International Committee have decided to launch a new race series exclusively for classic (wooden) boats.

For 2012, this new series will comprise three events:

- Pinksterevenement, De Kaag, The Netherlands, 26-28 May
- Dinghy World Cup, Portoroz, Slovenia, 5-8 July 2012
- Swiss Dinghy Championships, Lucerne, Switzerland, 27-29 July

The 2012 prizegiving ceremony will take place in Lucerne.

Further information will be published on this website and in the NOR for the individual events.

We envisage that additional events will be added to this series in future years.

TRADUZIONE

Circuito Internazionale dei Dinghy 12' Classici

A seguito dell'input positivo dato dalle varie flotte dei legni che vogliono competere in un circuito di regate su basi uguali, e per dare un ulteriore incentivo al processo di internazionalizzazione, il Comitato Internazionale (*Steve Crook, Peter Bliker e Renzo Santini ndr*) ha deciso di lanciare un nuovo circuito di regate riservato esclusivamente alle barche classiche (di legno).

Per il 2012 il nuovo Circuito comprenderà tre eventi:

- Pinksterevenement, De Kaag, Olanda, 26-28 Maggio
- Dinghy World Cup, Portoroz, Slovenia, 5-8 Luglio 2012
- Campionato Svizzero, Lucerna, Svizzera, 27-29 Luglio

La cerimonia di premiazione avrà luogo a Lucerna.

Ulteriori informazioni saranno pubblicate su questo sito e nel Bando di Regata dei rispettivi eventi.

Prevediamo che ulteriori eventi saranno aggiunti a questo Circuito nei prossimi anni.