

AICD

Dinghy News

NOTIZIARIO ONLINE 3 agosto 2012 ANNO VIII - N. 145
WWW.DINGHY.IT - WWW.DINGHYCLASSICO.IT

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

SOMMARIO

- | | |
|--|-------------------------------------|
| - Editoriale del Segretario.....pag. 1 | - Considerazionipag. 13 |
| - World Cup | - Dai campi di regatapag. 17 |
| (interviste e sensazionipag. 3 | - Avviso ai naviganti pag. 21 |

EDITORIALE

Orgoglio

La World Cup di Portorose è passata e la maggior parte delle regate nazionali della stagione 2012, sia open che riservate ai dinghy classici, è alle spalle. Così come lo sono molti dei bei appuntamenti locali che consentono a chi preferisce non andare in trasferta, di godersi comunque appieno il dinghy. E il sentimento che si avverte in tutti questi contesti è appunto di orgoglio. Orgoglio per il grande campionario di regate a nostra disposizione e per l'atmosfera che ci si respira, orgoglio per la vitalità e per la partecipazione che si registra nella Classe. Orgoglio per la ricchezza della nostra storia quasi centenaria. Orgoglio per come da noi, in Italia, siamo riusciti nei decenni a reinventarci, ad avanzare, a progredire, senza però mai perdere per strada l'anima della nostra piccola grande barca. Orgoglio per la voglia di competere e per quella di divertirsi in maniera sana e semplice. Tutto ciò nonostante là fuori, nel cosiddetto mondo reale, sia in atto di fatto una guerra mondiale, anche se combattuta con armi differenti rispetto al passato, con tutto il senso di incertezza, di precarietà, di angoscia e di paura che essa causa. Insomma orgoglio di appartenere alla Classe Dinghy che evidentemente fa sentire parte di un mondo speciale.



In questi primi sette mesi del 2012, abbiamo constatato che il livello dei regatanti si è ulteriormente alzato, che la vecchia guardia continua a ruggire eccome e che ce n'è una nuovissima che preme. A Portorose Giorgio Pizzarello, 66 anni, è riuscito a piazzarsi terzo dietro ai ben più giovani Giorgio Poggi, olimpionico Finn,

e Italo Bertacca, altro Finnista doc, dando però a entrambi del bel filo da torcere. Subito alle loro spalle però incombevano gli “enfants terribles”, gli juniores Romeo Giordano e Enrico Vannucci, che si sono piazzati quinti. A Portofino Paolino Viacava ha vinto, ma Paco Rebaudi, Vittorio d’Albertas, Filippo Jannello e Vinz Penagini non hanno smesso un attimo di tenergli il fiato sul collo. E mentre Poggi ha spopolato nelle regate dei classici, fatta eccezione per la vittoria di Filippo Jannello a Varazze, alla prima tappa della Classic 12’ Dinghy Swiss & Global Cup, in Coppa Italia c’è stata una bella alternanza e dall’ennesima vittoria di Paolino Viacava al Bombolino, si è passati al bel primo di Filippo Jannello a Mondello al Trofeo Angelo Randazzo, davanti però di pochissimo a Fabrizio Cusin, e all’argento e al bronzo di Dodo Gorla e Riccardo Papa alla World Cup moderni a Portorose.

Intanto a metà classifica e nelle retrovie un esercito di dinghisti appassionati, ma meno presenti ai vertici, rinnova ad ogni appuntamento sfide all’ultimo bordo in serrate regate all’interno delle regate ufficiali, con propri personali target di pari valore.

L’ultimo appuntamento prima della pausa di mezza estate (ma non in Tigullio.....), è stata la tappa svizzera del circuito del dinghy classico a Lucerna lo scorso week end. Un’esperienza positiva, non tanto per la pioggia a tratti o i traghetti muniti di palla verde con diritto di passo ovunque, compresa la linea di partenza (se qualcuno trova una palla verde a Titti che attribuisca analoghi diritti, se ne guadagna l’eterna gratitudine....), quanto per l’atmosfera tra i regatanti che ha trasformato in godibile happening perfino le gesta del Comitato di Regata, evidentemente alle prime armi con i dinghy, che ha avuto l’onore di una lezione di bandiere e operazioni di partenza da parte di Giorgio Poggi, che ormeggiato il suo dinghy alla barca comitato, è salito a bordo e col sorriso ha spiegato tendenzialmente a gesti al volenteroso presidente di idioma germanico la giusta sequenza delle operazioni di partenza sia come bandiere, che come suoni...

Unico dato non positivo del momento, la significativa battuta d’arresto del processo di cosiddetta internazionalizzazione, rispetto alla quale leggerete alcune valutazioni tecniche in questo Dinghy News. Al riguardo, mentre io voglio ringraziare veramente di cuore (ne sono orgogliosa!) le decine di dinghisti che a Portorose hanno bloccato senza troppi mugugni le proprie manovre secondo gli impegni presi da me a Groningen e poi approvati in assemblea a febbraio a Genova, ho constatato invece che pari gratitudine non è venuta da parte olandese, che anzi a fronte degli insoddisfacenti risultati conseguiti in acqua sia a Portorose che a Lucerna rispetto ai veloci dinghy classici italiani, pretenderebbe una più significativa “regressione” in termini di attrezzatura e manovre dei dinghy classici italiani (inutile dire che dei dinghy moderni nel regno della Regina Beatrice non si vuole neppure sentir parlare, e pensare che lei velicamente si è formata in Italia all’Argentario....) Di questo parleremo, discuteremo e valuteremo tutti insieme - perché è un importante tema strategico che ci coinvolge tutti - nei nostri prossimi incontri, a iniziare da Bibione, location del Campionato Nazionale in programma dal 5 al 9 settembre dove come lo scorso anno vi illustreremo la bozza del calendario 2013, sia del circuito nazionale open che di quello riservato ai dinghy classici, al quale abbiamo già lavorato in maniera condivisa e costruttiva per noi tutti.

A questo punto non mi resta che augurarvi con affetto buon riposo e buon divertimento agostano (magari, perché no, anche con un poco poco di dinghy...) e per dirla con i Platters, " See You in September" ...

Francesca

Segretario AICD

DAI CAMPI DI REGATA

WORLD CUP 2012



TUTTI INSIEME APPASSIONATAMENTE ... (foto Luka Rebol)




YACHTING CLUB PORTOROŽ

Da sinistra: con il Segretario AICD Francesca Lodigiani, Peter, il presidente dello Y.C. Portoroz e Suzana.

Peter e Suzana sono stati gli artefici del successo e hanno lavorato veramente duro.

Chi ci ha portato lì è Gianni Gomezel, gentiluomo d'età che ha fatto la regata.

LE POSTE SLOVENE PER LA WORLD CUP



QUANDO SI DICE... VENI, VIDI, VICI!

Per cercare di dare una spiegazione a certi fenomeni che si verificano nel mondo del Dinghy, grazie al mio amico Franco de Danaro, intramontabile starista triestino, ho raggiunto il bravissimo, simpatico e disponibile vincitore della World Cup 2011, Peter Podunavac - velaio sloveno - per fargli qualche domanda.

Ascoltando le sue parole si capisce che nel mondo della Vela, come del resto nella vita, nulla si ha per caso!



- Quando e dove sei nato?

Sono Peter Podunavac e sono nato il 12.3.1974 a Koper (Capodistria) Slovenia.

- Dove hai cominciato a fare vela e con quale barca?

Ho cominciato ad andare in barca a 9 anni nel circolo velico Jadro Koper (Capodistria). La mia prima imbarcazione è stata l'Optimist.

- Come si è sviluppata la tua carriera di timoniere e con quali risultati?

La scelta della vela come sport dopo l'atletica e il tennis da tavolo è stata fatta insieme ad un compagno della scuola elementare. Volevamo fare qualcosa sul mare. La prima idea è stato il canottaggio, ma quando siamo arrivati al circolo e abbiamo visto le barche a vela è scattata la scintilla. Dopo due anni di Optimist sono arrivate le prime vittorie. Nella ex Jugoslavia ho vinto tre campionati nazionali di fila e anche tutte le selezioni. Agli europei ho fatto un anno 3°, poi 4° posto. Ho vinto anche Campionati Meditteranei e dei Balcani e tante altre regate in giro per l'Italia e in altri paesi. Alla fine degli anni 80 ero la barca da battere nella classe Optimist.

Dopo l'Optimist ho fatto il 470 dove mi sono sfuggite due Olimpiadi: una per un punto (Atlanta) e l'altra (Sydney) per un taglio profondo sul dito della mano destra nel penultimo giorno del mondiale a Dubai (...finito in ospedale a ricucire tendine e nervi). Dopo il 470 è seguita una bellissima esperienza con la Star e dopo la Star ho fatto 4 anni con il Melges 24. In tutto questo periodo facevo anche regate su barche grandi: sono stato per tre anni timoniere del 60 piedi *Esimit Europa*.

- Quando sei andato per la prima volta su un Dinghy 12'?

Sul Dinghy sono salito per la prima volta un mese prima del mondiale di Portorož.

- Quali sono state le tue impressioni al timone di questa vecchia e gloriosa deriva?

La mia prima impressione è stata favolosa. Si è risvegliato subito in me un forte rivivere dell'Optimist che per me è stato il periodo più bello della mia vita. Di nuovo solo su una barca a cercare di capire come andare più veloce. Ho trovato tante somiglianze tra Dinghy e Optimist, sia come aspetto della vela, sia come muoversi a bordo.

- Timonare bene il Dinghy è difficile perché è una piccola deriva lenta e molto tecnica. Come hai fatto a battere i migliori timonieri della Classe campioni

italiani e olandesi?

Come ho detto già nella domanda precedente, ho cercato di capirla come se fosse un Optimist grande. Poi ho deciso anche di sviluppare e produrre una vela veloce che mi aiutasse a vincere il mondiale. Un po' mi ha aiutato anche il campo di regata, che è di casa mia. Il vento al mondiale è stato un po' ballerino con raffiche, non era il vento estivo di termica che si riesce a capirlo dopo due bordi. Era molto più complesso a da decifrarlo.

- Quali sono stati gli avversari più impegnativi per te?

In regata ci sono stati per me cinque velisti molto bravi con i quali ho incrociato tanti bordi in ogni regata. Il primo di sicuro è stato Giorgio Gorla. Non devo io presentarlo. Mi ha fatto tanto piacere conoscerlo e scambiare opinioni su varie cose.

Una persona favolosa che spero di rivedere presto.

Il secondo è l'amico d'infanzia (avversario dei tempi in Optimist), Riccardo Papa. L'ho rivisto in forma splendida dopo 25anni, sempre agguerrito in barca.

Terzo è Filippo Jannello che ho avuto il piacere di conoscere di persona. Ho letto tanto su di lui e delle sue moltissime vittorie in Dinghy12. In regata era sempre da tenere d'occhio perché portava molto veloce la barca.

Quarto è Vincenzo Penagini. Non lo conosco di persona, però devo ammettere che anche lui era sempre molto vicino e veloce di bolina, infatti ha fatto dei bellissimi piazzamenti nei primi 10.

Quinto è il mio amico di Trieste. E' quello che mi ha aiutato a preparare la barca e a darmi qualche dritta su come andarci: è Enrico Michel. Enrico ha fatto un campionato molto bello, però ha avuto un po' di sfortuna in qualche partenza, peccato perché era veloce e andava di solito sempre dalla parte giusta del campo. Infatti ha vinto la 5° prova con distacco.

Devo dire che tutti i dinghisti sono delle persone squisite e molto aperte!

- Tornerai ancora in regata sul Dinghy?

Con questa bella esperienza in Dinghy12 non c'è altra via che andarci ancora.

Devo solo decidere se proseguire in Dinghy12 di plastica o di legno.

Grazie Peter, complimenti, tanti auguri; la Classe Dinghy ti aspetta..

(Penna Bianca)



INTERVISTA VOLANTE A UN ESORDIENTE DI LUSSO!

-Ciao Dodo, complimenti per questo tuo argento alla World Cup dei Dinghy 12'. Impressioni ?

Grazie Paolo, sono stato molto contento della mia regata a Portorose, soprattutto della prestazione atletica, ho lottato fino all'ultimo con due forti velisti che insieme facevano circa la mia età!



- Come ti sei trovato sul tuo Lillia?

Sapevo di andare veloce ma non pensavo così tanto. Tra l'altro la mia scelta di correre di nuovo su un Lillia come potrai capire è anche sentimentale, legata al mio passato in Star..

- Cosa ci dici del risultato?

Che purtroppo mi è stata fatale la penalità per rocking nel traversino finale della 5 prova, come succede ai bambini.... Ho perso 3 posti, ma forse due schienate di troppo le ho date.

- Chi erano i giudici?

Uno era sloveno, l'altro olandese.

- Ci scriveresti un articolo per Dinghy News?

Scusami, ma sono troppo concorrente per scrivere della regata, lascio a voi i commenti, comunque mi sono divertito moltissimo e Podunovac era un grande avversario. Certo mi sono anche stancato moltissimo, non so se sarò in grado di fare ancora cose simili.

Ciao a presto.

LA STRAORDINARIA WORLD CUP CULINARIA DEI SANMARGHERITESI di Filippo Jannello

E' la prima volta che vengo a Portorose (Portoroz in sloveno) sull'Adriatico orientale nella baia di Pirano. Neppure gli amici-amici, quelli fidati, sono mai passati da queste parti; perciò non ho riferimenti precisi. Diversamente dal solito non ho neppure preso e raccolto informazioni: pertanto nelle scelte dovrò affidarmi al caso e all'istinto, oppure ai consigli di qualche indigeno locale. Non sto parlando del campo di regata, quello lo lascio alla penna dei velisti veri, ma di ristoranti.



Sono uno degli ultimi ad arrivare e questo ritardo, dovuto al fatto di essermi fermato a Monfalcone a recuperare le vele di un 80 piedi, mi costa l'esclusione dal "paddock" dei liguri: non c'è più spazio per il *Cicci*, che viene relegato nella parte esterna, quella che definirò la "banlieu" della banchina.

Ma è ora di cena ed il gruppo dei sanmargheritesi si ricompatta: siamo tutti affamati. Dove andare?

La Franci, con autorità, ci convince e si va a Pirano. Lo scorso inverno, nella visita di sopralluogo, il team organizzatore l'aveva portata in un locale validissimo. Non ne ricorda

il nome ma il paese è piccolo: sarà mica un problema trovarlo? La comitiva si mette in macchina. Sono solo pochi chilometri ma Vinz protesta; non vuole fare tardi.

Pirano, di origini romane o forse celtiche, è una piccola perla: vie strette e piccole case che rispecchiano tutto il suo passato: dall'influenza dei Bizantini, a possedimento Bavarese, poi dominio di Venezia e degli Asburgo. L'accesso non è permesso alle macchine dei visitatori, ma un servizio navetta porta i turisti in centro dove si apre con particolare fascino piazza Giuseppe Tartini, compositore e violinista che diede particolare lustro all'attività culturale della cittadina.

La nostra guida, attraversata la piazza, ci porta decisa attraverso viottoli e gradini passando prima sotto il Convento dei Cappuccini e poi sino alla Chiesa di San Giorgio; ma del ristorante nessuna traccia. Scendiamo nuovamente verso la piazza per risalire da un'altra stradina. Nulla: nuovo bordo a perdere. La ciurma incomincia a rendersi conto che si sta brancolando nel buio, ed il "Segretario" ha perso parte della sua sicurezza. Ora, oltre a Vinz, anche Pinne e Carlopi incominciano a mugugnare: si teme un ammutinamento e girano voci di pizza e birra. Salva tutti il mitico Dondero che si ricorda il nome del locale dove Titti ha pranzato la sera prima: Pavel2. Chiediamo indicazioni e arriviamo a questo ristorante sul lungomare. Il locale ha un'impronta assai turistica, tanti tavoli, acquario con aragoste e astici, personale di servizio non particolarmente accogliente. Vista l'ora tarda, per accelerare cerchiamo di diversificare il meno possibile.

Alcuni scelgono antipasti di mare, altri optano per una pasta sempre di mare, mentre per secondo pesce al forno (branzino) con patate; per terminare "sgroppino". Non si è mangiato male, ma forse i piatti sono troppo standardizzati, il condimento è un po' pesante e gli aromi eccessivi. La nota migliore il vino: malvasia Istriana che, benché servita in caraffa, esprimeva tutte le sue qualità, dal profumo fruttato e aromatico al gusto asciutto, gradevole. Poco alcolico, si accosta bene con i piatti a base di pesce.

Finite le regate di giovedì, con determinazione voglio trovare assolutamente il ristorante tanto decantato da Francesca.

Manovra tattica: chiedo informazioni a Suzane segretaria dello Jahtni Klub Portoroz, circolo organizzatore.



Bordo azzeccato: si chiama "Restaurant Neptun" e conosce il cuoco. Gentilissima, mi prenota un tavolo per quattro.

Con l'inseparabile Aldo, Titti e Punny, e con coordinate ben precise torno a Pirano. Il Neptun si trova in una viuzza poco illuminata, dalle nostre parti si direbbe caruggio, sulla destra prima di piazza Tartini al di fuori dei locali turistici. Non è molto ampio, solo una trentina di posti e non ha un proprio e vero menù: il titolare, dal nome sloveno impronunciabile, semplice e professionale ti propone alcuni piatti, ma è poi lui che praticamente decide cosa farti mangiare in base alla disponibilità del pescato del giorno.

Iniziamo con mousse di pesce e pane fresco fatto in casa, poi a seguire scampi crudi e branzino crudo sfilettato: eccezionali e

freschissimi. Di secondo rana pescatrice cotta con estrema maestria alla piastra e con contorno, sempre alla piastra, di verdure; il tutto inaffiato ancora dalla malvasia. Niente desserts: abbiamo fatto troppo tardi e la cucina è già chiusa. Ci propone un liquore particolare, che una volta assaggiato si potrebbe definire un amaro ma con retrogusto di sapore dolce. Delizioso, lo produce lui ma non ha bottiglie da venderci. Peccato.

Il giorno dopo, sempre su consiglio di Suzane, ci rechiamo da Pri Mari (da Mara) che si trova sul lungomare di Pirano all'inizio del paese. L'osteria, ambiente piccolo ma ospitale, arredamento antico in stile arte povera, è a conduzione familiare. Mara, la titolare di sicura origine veneta, accoglie i clienti e prende le prenotazioni dai tavoli proponendo il pesce fresco di giornata.

Aldo, Vinz, Pinne e Velia si abbuffano su un piatto infinito di coquillages. Io preferisco invece tagliatelle fresche con scampi e funghi porcini; assai gradevole. Per secondo optiamo tutti per un San Pie(t)ro alla griglia con contorno di patate. Il pesce è semplice, senza particolari intingoli, e delizioso; se vogliamo trovare un piccolo difetto: leggermente troppo cotto. Per dolce un ottimo sorbetto. Per gli amanti del caffè niente espresso: la macchina ha preso fuoco il giorno prima, rischiando di bruciare tutto il locale.

Alla fine la classifica della nostra personale World Cup vede al primo posto Neptun seguito da Pri Mari e come fanalino di coda Pavel2

IMPRESSIONI E DIVAGAZIONI DI UN APPRENDISTA DINGHISTA.

(Liberamente scritto dal Fabrizio Brutti - ITA 1951, giugno-luglio 2012)

Dopo più di 15 anni di permanenza all'estero mi sono riproiettato nel Bel Paese e, com'era prevedibile, ho avuto una recrudescenza del morbo della vela e delle regate contratto molti anni fa, quando ero studente di architettura.

Per me, che sono sempre una "schiappa", le regate sono un momento d'incontro e di scambio sociale, dove l'appartenere o integrare un gruppo di appassionati (chiamato enfaticamente flotta) deve perseguire principalmente l'obiettivo di regalarmi dei momenti di felicità e rilassamento, che reputo siano la unica vera medicina passati o in approssimazione ai 60 anni.

Allora, istigato dai miei amici di sempre della Flotta Romana (nome che un po' mi inquieta) ho prima acquistato un dinghy classico e poi mi sono lanciato in una full immersion di notizie utili, articoli tecnici e soprattutto di volti dei dinghisti, visti nelle pagine dei stupefacenti annuari, da quelli del "sancta sanctorum" ligure in giù.

Poi per passare dalla teoria alla pratica mi sono iscritto alla prima regata nella "pozzanghera" (conosciuta anche come il lago di Bracciano) e lì ho cominciato ad assaporare il retrogusto del mio "legnetto" e a entrare nel bosco fatato della nomenclatura delle sue componenti, che mi hanno creato incubi notturni.

Ho sognato che gli stramaster fossero dei personaggi poderosissimi della saga di Star Wars, che il giro d'albero fosse una nuova versione del giro di valzer (che non riuscivo goffamente a ballare), che Colombo avesse realizzato alberi e picchi delle tre caravelle che un suo lontano parente genovese aveva condotto alla scoperta del "las Indias".... Insomma una grande agitazione si è impadronita di me alla vigilia della prima vera regata "for de porta" (come si traduce nel mio dialetto una trasferta): la Nazionale di **Mondello**.

E allora eccoci proiettati a Civitavecchia alla volta di Palermo al cospetto di una Grande Nave Veloce che inizia presto a ingoiare i nostri dinghy e rispettivi rimorchi ed auto al seguito, sperando che da lì a 12 ore ce li avrebbe restituiti sani e intatti.

Una volta a bordo comincio ad assaporare il gruppo dei dinghisti che appare compatto e allegro, tra i quali incontro Sua Eminenza la Illustrissima Segretaria di Classe Francesca Lodigiani che avevo conosciuto negli anni '80 nel mondo dello IOR (non quello del Vaticano) quale unica voce del nostro sport a livello giornalistico romano.

Non nego che tale re incontro ha contribuito a farmi sentire più a casa e accettato in una classe che tutti mi dipingevano molto snob.

Cenato a bordo ci siamo trasferiti nelle nostre rispettive cabine e lì sono riaffiorati gli incubi (stimolati anche dalla cena che non era stata tra le più leggere). Forse anche a

causa della Grande Nave Veloce che per l'età, poverina, aveva già contratto il morbo di Parkinson, ho cominciato a assimilare un movimento inconsulto e sussultorio che presagiva quello che avrei sentito a bordo del mio dinghy in balia del vento leggero e mare incrociato che avrebbero sballottato i miei impenitenti 110 kg di peso.

Tutto è svanito con un luminescente approdo nella terra di Sciascia e Montalbano.

Dopo la ubriacatura della accoglienza "spaziale" ricevuta a Mondello sono iniziate le tenzoni e lì ho avuto un altro assaggio della classe. Il fair play è grazie a dio l'elemento dominante, soprattutto a terra, fra i regatanti. A fronte di scorrettezze impensabili in altre classi, davanti a un buffet alla cena di gala ci si scusa di tutto il malfatto e moltiplo e tutti amici di nuovo; è una cosa eccezionale !!!!..... Mi ricordo che nelle mie brevi apparizioni nella classe laser, per presunte scorrettezze venivi additato e trattato come un "diversamente abile", mentre per non aver dato acqua mure a sx venivi fatto oggetto di vere, proprie ed eterne faide. Qui nulla !....Toccare una boa è più motivo di scherno tra amici la sera, che un motivo di sanzione o di rimprovero... Stupefacente!

Questa è stata l'occasione per confermare che lo debbo avere scritto in faccia che sono un praticante buddista, perché in un incrocio, mentre procedevo mure a dritta, un concorrente che veniva sulle mure opposte, a due circa due lunghezze mi ha chiesto: "passo?", nonostante stesse su uno scarso terribile! A quel punto non ho potuto trattenere uno spontaneo e romanesco"famme vede come".....

Comunque tali episodi hanno continuato a ripetersi anche nelle altre occasioni. A **Portoroz** entrando in boa con mure a dx, dopo aver "compresso" idealmente il baglio massimo del mio dinghy e tutta la mia persona di qualche decina di centimetri per evitare di affondare un Riva nuovo di pacca, mi sono sentito dire se non conoscevo le "norme per evitare gli abbordi in mare" !!!!! Poi però sono seguite le scuse a terra....

In un'altra prova, all'ultima boa di poppa, un gigantesco olandese che pensavo poggiasse ha deciso di spingermi insieme a lui (ignoro per quali fini ...) verso la vicina e più economica Croazia in barba alla regola 17 e alla mie esortazioni a seguire una "proper course" che ci avrebbe fatto convolare a un meritato traguardo senza essere superati sottovento da una grande quantità di riconoscenti e sghignazzanti concorrenti. Decisamente dovrò "rivedere" i concetti buddisti applicati alla vela e caricare nella mia limitatissima memoria "RAM" le stesse procedure che applica Giorgio Poggi

A terra ho anche avuto modo di apprezzare la internazionalità della classe e tra i concorrenti stranieri ho ascoltato la più bella definizione del dinghy. La diceva il papà di due adolescenti concorrenti irlandesi secondo il quale: *il dinghy è un buco nell'acqua circoscritto dal legno nel quale vengono gettati una grande quantità di soldi...*

E poi:

Ho accettato i rimproveri della attempata quanto brava "figlia dell'olandese volante" che mi gridava "che cosa fai", più per rispetto alla sua età, che alla sua conoscenza delle regole in partenza.

Ho apprezzato la passione, la profonda umanità e la pazienza del mio "guru" Giorgio Pizzarello, che oltre a dispensarmi preziose bustine di reintegratori salini, mi ha ragguagliato sui miei pregi (pochi) e difetti (molti), senza farmi sentire più schiappa di quella che sono. Cosa mai da me vissuta in altre classi veliche.

Ho toccato con mano il concetto di prevenzione e sicurezza della flotta nipponica che indossava il giubbotto salvagente fin dalle prime ore del mattino (forse in previsione, visti i recenti eventi sismici, di qualche tsunami) per toglierlo solo prima di andare a cena. Sembra che ne volessero indossare una versione da sera anche alla cena di gala ma sono stati dissuasi da qualcuno

Ho potuto anche vivere il loro concetto di onore quando rientrando in porto e non riuscendo ad ammainare la vela, si sono trovati in una incresciosa e disonorevole posizione di intralcio é stato a quel punto che all'esito di un fittissimo dialogo tra di loro e di secchi e gutturali ordini, uno di loro ha estratto una versione ridotta della loro

“katana” ed ha reciso la drizza. Un ampio sorriso, un inchino, pochi metri di spectra nuovo e l'onore era stato salvato.

Insomma sensazioni importanti e meravigliose per uno che si è appena affacciato alla Classe. Ed è solo l'inizio.....

(Fabrizziaccio)

La World Cup vista da dietro

La mia stagione agonistica si era aperta in modo soddisfacente – dopo un Trofeo Città di Santa Margherita di puro rodaggio nella prima prova del Bombolino avevo infilato un più che buono (per me) 43° posto, che senza un paio di gravi errori nell'approccio all'ultima boa di bolina avrebbe anche potuto essere migliore di due o tre posizioni. La seconda e ultima prova di domenica non l'avevo disputata perché il freddo e l'acqua presi il sabato nell'inutile attesa di condizioni che consentissero di disputare la regata mi avevano messo fuori gioco.



A Portorose, in base alle notizie raccolte in rete e da un amico frequentatore abituale, avrei trovato quei 7/8 nodi senza traccia di onda (di motoscafi, naturalmente, 8 nodi di vento di onda non ne fanno) che sono le condizioni che prediligo; mi sono quindi accinto alla trasferta pieno di entusiasmo e speranze. Arrangiata al meglio la parte logistica sia per arrivare a Portorose che per soggiornarci, il 4 luglio mia moglie Mietta, Umberto Giolli e io ci siamo messi in strada per tempo e ciononostante siamo stati tra gli ultimi ad arrivare – colpa del mio pensare che gli 80 chilometri all'ora previsti dal Codice della Strada siano un limite massimo e non una velocità minima, come invece interpretano molti che trainano un rimorchio e tutti coloro che trainano i dinghy, escluso uno solo, che arriva appunto ultimo - troverei scorretta qualsiasi chiosa volta ad implicare che non è solo su strada che arrivo ultimo!

Il giovedì si è corsa la Piran Cup, tre prove per plastiche e legni tutti insieme, come dovrebbe essere sempre, a quando una World Cup senza discriminazioni? Possibile che il razzismo, abolito e condannato ovunque, possa sopravvivere nei confronti dei dinghy di vetroresina in un Paese internazionale e cosmopolita come l'Olanda? Va be' che in tema di barche hanno i loro limiti, come annota Carlo Sciarrelli ne "Lo Yacht" a proposito di boeier, tjoetter, hoogaar e così via.

Già queste regate hanno fatto sorgere enormi dubbi sull'esattezza delle notizie di Internet, sulle informazioni del pratico locale, in campo velico figura apportatrice di lutti più infiniti di quelli dell'ira del Pelide per i poveri Achei, già dall'epoca del *Mait II* al Fastnet del 1959, e anche sulle previsioni meteorologiche: vento mediamente del 20-25% più forte dell'annunciato, grandi salti e notevoli cambi di intensità, sino alla burrasca da terra nell'ultima prova, con giro del vento di 180°, cambio di percorso ed enorme confusione. Se ho completato la gara l'ho fatto senza rendermene conto ma devo averlo fatto, visto che sono stato classificato, 70°, dopo due 71°, per un 76° (su 81) in generale che credo fosse sino a quel momento il mio peggior risultato in una competizione con tante barche iscritte.

Non mi sono preoccupato troppo dei risultati, in fondo la Piran Cup non l'avevo affrontata con lo spirito giusto, pensavo come detto a condizioni molto diverse, e poi la barca era armata male e dopo un mese in spiaggetta a Santa Margherita faceva un sacco d'acqua (colpa sua, ovvio, cosa volete che c'entrassi io?), il giorno dopo alla World Cup sarebbe stato tutto diverso, assolutamente. Ed infatti così è stato, ma non come speravo io: già alla partenza della prima prova il vento soffia deciso, ancora di più del giorno prima e altrettanto rafficoso e ballerino, e mi trovo subito in difficoltà, non tanto sulle raffiche quanto sulle mollane; tra i riflessi oramai bovini ed il fisico che è quello che è in un paio di occasioni rischio di mettermi la barca per cappello. Stabilisco che per me non sarebbe una regata ma un esercizio di sopravvivenza, del quale non sento assolutamente la mancanza, puggio e rientro in porto planando come non credo mi sia mai capitato con il dinghy, e raggiungo in piscina moglie e il di lei chaperon - Pinne, mica uno qualunque, qualche volta tracima nel prevedere ulteriori rinforzi del vento, quasi Mietta non fosse già abbastanza preoccupata, ma comunque benedetto chi lo ha portato a Portorose, visto quanto lui, e anche Mietta, si sono prodigati per aiutare a mettere le barche in acqua e a tirarle in terra.

Gli altri di regate ne hanno fatte una sola, poi si è scatenato un temporale peggio di quello del giorno prima e la giuria ha mandato tutti a terra, anzi no, un "contrordine compagni" di guareschiana memoria (dopotutto qui tra Tito ed epigoni sono stati comunisti sino a vent'anni fa, in Italia ci è voluto ben di più per dimenticare frizzi e lazzi del Glorioso Ventennio) ha fatto tornare tutti - me escluso - precipitosamente in acqua, sino ad un contro-contrordine, l'arrivo di un'altra ancor più seria buriana ha consigliato di mandare tutti definitivamente a terra, con la pioggia abbondante che si è incaricata di indolcire le barche.

Sabato le condizioni si sono riportate più in linea con quanto a me gradito e nella prima regata sono arrivato 48° su 67, anche se tre sono stati squalificati e c'è stato un OCS; considerato che un po' d'acqua era entrata ancora e che la mia partenza era stata pessima confidavo nelle due ulteriori prove di potermi migliorare, ed invece ho fatto un 56° e un 62°, però divertendomi abbastanza ed arrivando a terra molto meno stanco di quanto mi sarei aspettato. Delle regate della domenica non dirò nulla, nella prima ho subito danneggiamenti pesanti da gente che non si capisce perché e con quale formazione vada in barca, però la mia opinione è che, se uno viene danneggiato, o presenta protesta o sta zitto, e io di proteste non ne ho mai presentata una, non avevo certo intenzione di cominciare a farlo "in terra straniera", oltre a tutto per passare da 60° a 59° o 58° - le posizioni che avevo perso in ciascuno dei due incidenti in realtà erano più di dieci ma non credo che il regolamento preveda "avanzamenti compensatori".

L'ultima prova poi non l'ho fatta, sia Umberto che io avevamo impegni importanti il lunedì mattina presto, lui oltre a tutto aveva un supplemento di viaggio da Montagnana a Milano che la domenica pomeriggio è una direttrice che può essere molto trafficata, ed infatti lo è stata; non avendo nulla da difendere (27° su 35 tra i moderni lui, io 64° su 67 legni) abbiamo anticipato la partenza.

Cosa mi resta di questa World Cup? Innanzi tutto gli amarcord di Pinne, che di ricordi ne ha talmente tanti, così precisi ed interessanti da costringere al silenzio anche un logorroico come me, poi alcuni momenti di gran divertimento con amici vecchi e nuovi. Dal punto di vista velico? L'ultima poppa della terza regata di sabato, testa a testa con Pino De Marte, passandolo e venendo ripassato tre o quattro volte, e finita con una differenza che non credo fosse di uno dei nostri 12 piedi - sulla barca giuria c'era una signora in blu che ci fotografava e sarei lietissimo di avere quella del passaggio sul traguardo, ma sino ad ora non sono riuscito a localizzarla, sembrava fosse Olga Černe ma tra le foto che mi ha mandato quella di Rabetta e Toti ingaggiati all'arrivo non c'è.

E poi lo spettacolo di 80 e più dinghy visti da dietro, assicuro che è impagabile e merita di essere goduto da tutti; una volta sola non basta per apprezzarlo come merita, invito tutti a provarci con volontà e determinazione. Io ne ho già goduto, non voglio essere egoista, d'ora in avanti cercherò lasciare il piacere agli altri, pronto a prodigar loro tutto ciò che so su come restare indietro - forza ragazzi, tocca a voi!

IL VINCITORE DEL TROFEO GEORGE COCKSHOTT PER DINGHY NEWS

Ormai sono trascorsi alcuni giorni dal ritorno da Portorose e oltre ai vari acciacchi fisici, dovuti alle molte prove disputate, porto con me ancora nitidi e pieni di nostalgia i ricordi di una manifestazione ottimamente organizzata, in un posto ideale per grandi eventi velici .

Arrivo il mercoledì sera dopo un viaggio abbastanza lungo ma piacevole, con l'idea di disputare anche il trofeo Cockshott in preparazione della World Cup, sgancio la barca, il Toncelli è ancora lontano.... corro agli appartamenti preoccupato soprattutto di non trovare un ristorantino per la cena.....

La mattina, arrivo presto in banchina e trovo un piazzale pieno di dinghisti, tutti già arrivati? (risulteranno poi l'80 % dell'intera manifestazione).

Si scende in acqua e il colpo d'occhio di 81 dinghy nella splendida baia di Portorose mi limita la concentrazione, ma alle 12 esatte cominciano puntali i segnali di partenza e non è più tempo di distrazioni Scatta subito al comando il Lillia bianco del poi vincitore della Wold Cup "moderni" Peter Podunavac (risultato poi ocs) seguito da un paio di olandesi e Filippo Jannello, io giro intorno alla decima posizione, recupero fino al sesto posto e assisto al grandissimo recupero di Uberto Capannoli che va' a vincere in scioltezza con il suo nuovo Riva.

Mi rendo subito conto della difficoltà del campo di regata, ottimo per intensità del vento ma con grandi oscillazioni e con una forte corrente non sempre lineare La seconda prova la vince il dinghista di casa (Podunavac) davanti a me e a un Fabio Mangione in grande forma. La classifica, considerando che non ci sarà uno scarto si fa' molto corta.

La terza prova dopo un escursione del vento di 40° a destra, vede vincere in solitario Enrico Michel, davanti alla vecchia volpe Gaetano Allodi e il sempre in forma Giorgio Pizzarello. Finisco 6° subito dietro allo sfortunato Jannello davanti fino al salto di vento.

A terra mi comunicano che in classifica generale ho vinto io e la cosa mi coglie un po' di sorpresa, sinceramente mi aspettavo un buon risultato ma non di essere davanti a tutti. Sicuramente la tattica conservativa e una buona dose di fortuna hanno influito molto vincere un Trofeo storico come il Cockshott e con un "classico", mi riempie di gioia, altro che regata di preparazione

Piacevole la premiazione con la grande festa di inaugurazione della World Cup.

..... da domani si ricomincia! (e soprattutto.... qualcun altro racconterà la World Cup.
(Italo)



Considerazioni dopo Portorose e Lucerna.



A Portorose molti dinghisti italiani, sembravano essere arrabbiati con me e mi davano la caccia per sapere cosa dovevano fare per bloccare la regolazione della vela sul picco e lo spostamento longitudinale del piede dell' albero.

Queste due limitazioni però - e vorrei che fosse chiaro - non me le sono inventate io in una notte di mal di testa. Non vorrei infatti che dopo il mio articolo sul Dinghy News del 26 giugno in cui davo suggerimenti su come porre in essere tali limitazioni alle nostre manovre, ci fosse confusione in merito sulla paternità delle norme in questione.

Io infatti, anche se avevo seri dubbi sulla loro utilità per uniformare le prestazioni tra i dinghy italiani e olandesi e anche se, come avevo scritto, non le condividevo, mi sono solo prestato a spiegare le decisioni prese a Groningen dai Direttivi delle Associazioni Olandese e Italiana e a dare consigli per renderle operative.

Tornato da Portorose desidero - a margine del Trofeo Chockshott e della World Cup - fare alcune considerazioni. A volte ritengo infatti sia importante analizzare dove si è giunti e nel nostro caso capire come si siano evolute le barche in Italia rispetto a quelle straniere, ovvero principalmente a quelle Olandesi che in una decina erano presenti a Portorose in rappresentanza della maggior flotta del mondo dopo la nostra.

Le argomentazioni che seguono derivano da una mera e veloce analisi dei risultati e quindi come tali potrebbero rivelarsi non vere al 100%, ma proprio perché legate alle classifiche possono avere un certo tasso di corrispondenza alla realtà, anche perché suffragate da sensazioni che sono state confermate - pur coi limiti tecnici di regate corse principalmente con vento leggero e irregolare - a Lucerna.

A Portorose abbiamo regatato classici e moderni insieme nel Trofeo Chockshott, assecondando le regole che i dinghisti Olandesi ci hanno praticamente imposto per la partecipazione alla World Cup. Dopo Venezia ritenevano infatti che i nostri dinghy fossero più veloci dei loro per effetto della regolazione della ralinga sul picco, per lo spostamento longitudinale dell' albero e addirittura per la possibilità di variare la tensione della vela sul boma.

Per la prima volta a Lucerna mi sembra che alcuni non italiani con vele nate per essere imbisciate, abbiano provato a regolare anche loro la tensione della base.

Alla World Cup tutti i classici Italiani - e anche i moderni per il Cockshott - si sono adeguati e hanno limitato le prime due manovre per mantenere fede all' impegno assunto dalla dirigenza a Groningen.

Nella classifica dei classici il primo non italiano alla World Cup è stato l'olandese De Groot, giunto nono, che era stato primo dei non italiani anche nella World Cup di Bracciano 2010, dove era arrivato quinto, e in quella di Venezia 2011, dove si era piazzato secondo. Pieter Bleeker, brillante vincitore nei moderni a Bracciano 2010 con il Lillia imprestatogli da Carlo Bocchino, col suo legno olandese a Portorose è arrivato undicesimo, mentre a Venezia aveva fatto quinto.

Al Chockshott di Portorose, con 82 partecipanti, in cui classici e moderni di tutte le nazioni hanno gareggiato insieme, ha vinto over all il Riva classico di Bertacca e nelle tre prove disputate c'è stato - come si era già constatato all'Italiano di Scarlino - un sostanziale equilibrio tra imbarcazioni classiche e moderne italiane. In questo contesto per la vittoria finale ha contato più la regolarità, che un singolo piazzamento. E quando

questo si verifica - soprattutto in presenza di molte barche partecipanti - significa che sussiste un equilibrio nella velocità degli scafi in gara. Comunque, ad ulteriore riprova di quanto asserito in merito all'equivalenza delle prestazioni, le tre singole prove del Cockshott di Portorose sono state vinte rispettivamente da:

- Uberto Capannoli (classico)
- Peter Podunavac (solo vetroresina) e poi brillante vincitore della World Cup nei moderni.
- Enrico Michel (vetroresina e legno).

Primo dei non italiani in classifica, il bravo e sempre regolare Olandese De Groot arrivato nono.

Sono certo che i due migliori timonieri Olandesi alla World Cup avrebbero ottenuto risultati migliori se avessero avuto a disposizione barche Italiane classiche e che - anche nei moderni - avrebbero potuto confermare il loro valore se avessero scelto di gareggiare con scafi in vetroresina.

A Portorose infatti, nonostante le limitazioni all'attrezzatura, in condizioni di vento dai tre ai sette metri e onda abbastanza corta, la superiorità dei dinghy classici Italiani si è rivelata inequivocabile.

Evidentemente la ragione dei migliori risultati ottenuti dagli Italiani non sta nelle due limitazioni prescritte - a cui gli Italiani si sono uniformati - ma va ricercata altrove e deriva più verosimilmente dalla combinazione delle seguenti evidenti differenze:

- Il piano velico delle barche olandesi è più basso - nonostante la maggior altezza utile dell'albero - a causa del posizionamento dell' attacco sul picco più in alto, che abbassa di circa quindici centimetri il boma e la vela.
- La forma delle vele italiane è diversa da quelle olandesi. Le loro vele infatti, oltre ad essere imbisciate, sono più piatte in entrata, non hanno il minimo accenno ad allunamento e anche con vento sembrano essere meno adatte a svergolare. Osservandole in condizioni di onda formata e vento medio, sembrano essere meno "potenti" delle italiane e infatti a me sembra che le migliori prestazioni degli olandesi si verifichino con vento da medio a forte e con acqua piatta o poca onda.
- L' attrezzatura delle barche italiane è mediamente molto più curata e completa di quella delle barche olandesi. I dinghy italiani infatti, non solo hanno un numero maggiore di regolazioni, ma da anni hanno le manovre relative a tali regolazioni sdoppiate **(1)**.
- Il rig in legno delle barche Italiane negli ultimi due o tre anni è molto migliorato avvicinandosi come caratteristiche (peso e rigidità) a quello in alluminio dei moderni.
- Per quel che riguarda il peso complessivo della barca, i 111 Kg menzionati dal regolamento Italiano storicamente sono composti da guscio + paglioli. Il regolamento Olandese invece prescrive un peso minimo dello scafo di 104 kg cui si aggiungono i paglioli, che non sembrano avere un peso definito. Ciò determina che gli olandesi inevitabilmente sono costretti a sbarcare alcuni di essi in regata, anche se sul disegno del dinghy i paglioli sono parte integrante del progetto. Tale differenza è apparentemente insignificante, ma porta a una differenza nella distribuzione dei pesi che andrebbe valutata in modo più approfondito.

Le cinque barche che hanno primeggiato fra i classici alla World Cup di Portorose, erano tutte recenti, di meno di cinque/sei anni. Delle altre, una ventina erano antecedenti agli anni 80 e alcune erano degli anni cinquanta.

Nei moderni i primi cinque timonieri (ad esclusione del nuovissimo Lillia di Dodo Gorla - un titolo mondiale e due bronzi alle Olimpiadi in Star - approdato al dinghy da pochi mesi) avevano barche mediamente di nove/dieci anni. Quasi tutte le altre moderne

avevano in media la stessa “anzianità” e la più datata era del 1982 (i primordi della vetroresina).

Il modello di sviluppo Italiano ha portato a costruire, in tempi diversi, tipi di dinghy con caratteristiche molto simili in termini di prestazioni. I nostri classici e moderni - questi ultimi non accettati dagli Olandesi - di fatto sono stati costruiti con una logica che non ha generato dei “mostri”, ma solo barche sempre tendenzialmente equivalenti nelle prestazioni, tanto che barche non più nuove sono rimaste competitive adeguando solo vele e attrezzatura.



Da queste due foto emerge la differenza tra le vele e il piano velico olandese e italiano.



Da questo equilibrio discende il successo che la “formula” del dinghy ha avuto tra i velisti in Italia. Essa permette infatti di divertirsi tutte le domeniche, su barche belle che soddisfano i gusti di ciascuno (dagli innamorati del legno, ai modernisti), sicure, dal costo abbordabile e senza essere costretti a dover cambiare barca alla ricerca della costruzione più sofisticata o peggio perché il ciclo delle migliori prestazioni della barca è limitato a due o tre anni e dopo si è costretti a venderla per mantenersi al “top”.

Non è un caso d'altronde che in Italia, in tempi più o meno recenti, ai numerosi dinghisti di tutte le età, dai 12 agli 80 anni, già “in servizio” siano approdati alla Classe campioni titolati di altre classi quali Gorla, Poggi, Ottonello, Bertacca e altri bravi timonieri nella come ad esempio Riccardo Papa o Paco Rebaudi, o Vittorio d'Albertas di generazioni più giovani. Questo è un “avviamento” prezioso determinato dalla nostra “formula” che certo non possiamo toccare mettendolo a rischio.

Ben venga dunque la partecipazione degli stranieri alle nostre regate e la nostra partecipazione a regate all'estero, ma mettere in discussione il nostro modello di sviluppo

- imponendoci o facendoci imporre inutili limitazioni - appare un controsenso, un freno alla diffusione del dinghy anche da noi. Le barche sul tipo di quelle prodotte in Olanda (peraltro bellissime dal punto di vista estetico) o di quelle costruite sul modello olandese di recente in Turchia ed importate (decisamente meno attente all'estetica) si sono dimostrate - per ora - inferiori a quelle Italiane e pretendere di modificare - disarmandole - le nostre barche per adeguarle ad altre con prestazioni inferiori, appare veramente improponibile.

Mi pare di avere inteso che i dinghisti Olandesi - che non accettano da sempre le nostre barche in vetroresina moderne perché, al di là di valutazioni di altro tipo anche storico, a loro dire hanno prestazioni superiori alle barche di "legno" - di fatto dopo Portorose e Lucerna avanzino serie riserve anche sui nostri dinghy classici per una proprietà transitiva di identità di prestazioni di questi ultimi con i dinghy moderni (dinghy classici italiani = come prestazioni ai dinghy moderni; dinghy moderni italiani > come prestazioni dei dinghy olandesi = legni italiani sono diversi dai legni olandesi).

Temo però che la vera differenza in tutto questo contesto non stia in una "formula", ma purtroppo nella "filosofia":

- I dinghisti Olandesi sembrano considerare il dinghy una barca vintage armata secondo criteri di primo novecento, con cui si rivive il passato, che è bella da vedere, che si utilizza sui laghi e sui canali per regate prevalentemente in due, con vento spesso medio-forte e poca onda e con cui si naviga e si va anche in gita,
- In Italia la stessa barca **(2)** viene apprezzata da molti velisti come singolo, adatto anche a persone senza grandi doti atletiche per fisico o per età, spesso reduci da altre classi più impegnative, sia fisicamente che economicamente, usato principalmente, anche se non esclusivamente, in regata in mare tra le onde e sui laghi, con vento massimo di 16 nodi. La grande sensibilità della barca alle regolazioni l'ha resa una lenta deriva moderna e tecnica, anche se per le forme e l'armo dal sapore antico; una deriva molto completa nella attrezzatura, divertente nelle regate, e anche con possibilità di utilizzo più orientato verso il diporto. Il maggior numero di regolazioni e lo sdoppiamento delle stesse non pregiudicano certo questo utilizzo, ma anzi contribuiscono a rendere complessivamente più sicura la navigazione.

Superare le differenze di filosofia è da sempre impresa difficile, perché diversi sono gli obiettivi delle stesse. Spesso anzi i compromessi possono essere causa di danni maggiori. Nel nostro caso il rischio di rovinare il gioco del dinghy 12' rispettivamente tanto amato sia in Olanda che in Italia,, non può essere corso da nessuno, neppure in nome di una teorica internazionalizzazione che a tali condizioni certamente perderebbe interesse.

Non ho la pretesa di essere io a suggerire una via per cercare di sanare questo contrasto di concezione del Dinghy 12', ma poiché i rapporti tra dinghisti di differenti paesi arricchiscono, sono piacevoli e creano amicizie e rapporti interessanti, penso che al prossimo Chockshott e alla prossima World Cup in Italia varrebbe la pena che i dinghisti olandesi o di altre nazioni legati a un concezione "vintage" del dinghy, provassero le loro barche con rig e vele (nuovi) italiani messi a disposizione dalla Organizzazione della manifestazione.

Esistono sponsor e altre opportunità e l'acquisto di rig e vele (poi rivendibili) da mettere a disposizione di chi si iscrive dall'estero con un certo anticipo, non rappresenterebbe un problema.

L'idea non è mia, ma di Giorgio Pizzarello, che credo l'abbia già proposta lo scorso inverno a Groningen nell'ambito degli incontri con i rappresentanti della Classe Olandese. Giorgio è l'unico italiano a possedere una barca Olandese e cambiando rig e vela sul suo dinghy

Olandese ha ottenuto, in termini di competitività a livello italiano ottimi risultati che ho constatato di persona su quel dinghy.

In questo modo chi è legato a una concezione diversa, potrebbe verificare l'altro punto di vista, quello italiano, e qualora non ne fosse convinto, tornare subito verso il passato nel quale intende razionalmente rimanere.

(1) Utilizzando la barca da soli e non in due come in Olanda è preferibile, anche per motivi di sicurezza, poter raggiungere agevolmente le manovre di caricabasso, vang, tela picco e base randa, con la scotta della randa strozzata (le barche Olandesi non sono munite di strozzatore centrale) senza dover rientrare col peso o dover virare per farlo.

(2) Nota importante: tutta la discussione di cui sopra potrebbe rivelarsi aria fritta se - una volta effettuato un controllo serio sulle linee d'acqua delle nostre barche e su quelle delle barche Olandesi recenti - si riscontrasse che le barche degli uni non entrano nelle seste degli altri e viceversa. Siamo sicuri che almeno i dinghy 12' recenti di entrambi i paesi siano uguali.???

Di solito la casa si costruisce dalle fondamenta. (Vinz)

LA NOSTRA CLASSE NON E' SOLO IN ACQUA

Da Fabrizio Cusin riceviamo con preghiera di pubblicazione. Obbediamo!

Prima, durante e dopo la Nazionale di Palermo ho cinguettato con Penna Bianca. Non potevo immaginare che ne potesse produrre un articolo per il dinghy News.

Paolo con la sua delizia infinita, da vero gentiluomo, ci sorprende sempre. Un tesoro di persona.

Se solo avessi immaginato del suo sforzo compiuto, avrei voluto ringraziare più persone per la vicinanza che, in questi mesi veramente difficili, hanno dimostrato alla mia persona. Fornire, ora, nomi e cognomi rischierei di fare torto a qualcuno giacché tante sono state le testimonianze d'affetto quotidiano. Al mio arrivo al ristorante del CVS si è toccato la supremazia del buon senso, dell'affetto e perché no... della buona educazione. In tanti hanno interrotto la cena e mi sono venuti incontro. Lì, mi sono veramente commosso.

Allora e durante la mia convalescenza anche dinghisti lontani (dei vecchi tempi del 2004) si sono fatti sentire, dimostrando ancora una volta che nella nostra Classe l'amicizia non si spegne mai.

Adesso io sono fuori pericolo e il mio pensiero giunge a Fabio che dalla sua camera ci saluta via facebook. Forza Fabio è una regata che stai per vincere.

Arrivederci agli italiani e un caro saluto a voi tutti.

(Fabrizio Cusin)



Santa Margherita Ligure, 15 luglio.

Vento 7- 8 m/s da 160°, onda oltre un metro, sono le condizioni che oggi anno caratterizzato la 4° giornata del Campionato del Tigullio - Trofeo Renato Lombardi.

Diciotto le barche in acqua ridotte a tredici dopo alcune rinunce prima della partenza.

Primo classificato Vincenzo Penagini, seguito da Filippo Jannello e da altri 7 timonieri.

Alcune scuffie illustri e ritiri per avarie.

Caparbietà e coraggio da parte di Francesca Lodigiani che, dopo aver raggiunto il campo di gara, è stata costretta a rinunciare per le difficili condizioni.

Al rientro penne agli scampi di Lucio per tutti.

CVSML

Bracciano, 15 luglio

MASSIMO PROVINI VINCE IL FRANCO PIZZARELLO 2012

Sabato 14 si è regatato fra le ore 13,30 e 16,30 (circa) e si sono finite tre prove, il campo di regata era posto verso la riva sud del lago, nelle acque antistanti al Sailing Team, vento da 180°-200° con velocità di 12 - 15 nodi.

Domenica 15 si è regatato fra le ore 14 e le 15 (circa) finita una sola prova, campo di regata nella stessa zona del lago con un vento 10-15 nodi da sud, irregolare, rafficato con forti salti e tragici "buchi d'aria".

Ha vinto Massimo Provini, che con due vittorie nelle prime due regate (le più ventose) ha subito messo un'ipoteca sul risultato finale. Uberto Capannoli, con una Riva fiammante, l'ha contrastato fino all'ultimo (nella classifica finale è terminato solo a un punto). Uberto, in ogni caso anche quest'anno si è portato a casa la nuova Coppa Pizzarello ora riservata al primo dei "legni". Le altre due prove sono state vinte da Giorgio Pizzarello e da Miro Zietek.

Nei primi cinque posti della Classifica finale ben tre erano le così dette "classiche" (c'era persino il mitico Galeone olandese magistralmente condotto, nelle regate con aria, da Gaetano Allodi, con l'aiuto della prodiera Anna Di Chiara).

Molto apprezzata, soprattutto dopo i "digiuni Sloveni" delle regate di Porto Rose, la cena al Sailing Team: mix di paste varie, arrostiti di salsicce e porchetta e incredibili crostate offerte da Fabrizio Brutti che ha voluto così festeggiare la sua "entrata" nei Master. (Ric)

Mondello, 21 luglio.

Ancora una volta giunge notizia da Palermo dell'annullamento di una regata in calendario a causa della mancanza del "numero legale".

Chi riuscirà a dare il via ai *Vespri Siciliani del Dinghy* richiamando la flotta agli antichi splendori?

Non resta che sperare nei magici poteri del mitico commodoro nazionale della Classe.! Mario, pensaci tu.



S. Giuliano - Mestre, 21/22 luglio.

Si è svolto a San Giuliano il 21/22 luglio la IV prova del CAMPIONATO ADRIATICO DINGHY 12' "TROFEO MANTOVANI", organizzato dal Circolo della Vela Mestre.

Erano previste 4 prove, ma la Bora ed il maltempo hanno impedito alla numerosa Flotta di scendere in acqua Sabato 21.

Domenica 22 è stata anticipata la partenza, sempre a causa della Bora, e si è riusciti a fare una sola prova con un vento intorno ai 15 nodi.

Hanno dato lustro alla manifestazione i migliori campioni della Classe dell'alto adriatico: Fabrizio Brazzo, Campione del Mondo "moderni" 2011; Peter Podunavac, Campione del Mondo "moderni" 2012; Ezio Donaggio, già campione d'Italia e pluricampione Adriatico; Massimo Schiavon, pluricampione Adriatico; Marco Durli, pluricampione Adriatico e da anni tra i primi nella Ranking-List nazionale.

Partenza intorno alle ore 12, su una linea considerata corta e notevole buono in Boa.

Peter Podunavac, posizionato benissimo, accelera prima dello Start ma inspiegabilmente non parte e pur avendo spazio in boa vira (!!??), costretto a dare acqua a tutti, parte per ultimo.

Donaggio parte benissimo in prossimità della Boa e va in testa alla flotta ma insiste troppo sulla sinistra del campo e viene superato da Brazzo, Fidanza e Barovier che vanno subito a destra.

Il vento aumenta, e quelli sotto gli 80 Kg fanno una gran fatica a risalire il vento.

Brazzo da far invidia ad un prodiere da Star (...) è tra i pochi a tenere la barca dritta.

In boa passano: Brazzo, Fianza, Barovier, Donaggio e Peter Podunavac che nonostante la pessima partenza, con una grande tattica sugli scarsi ha recuperato strada.

Il vento è al limite, con raffiche sopra i 16 nodi. Peter scuffia, non essendo abituato all'onda corta della laguna, così come Roberto Dal Poz che pianta la prua sott'acqua e Hoplà (...).

Il lato destro è risultato migliore, probabilmente a causa della marea crescente più favorevole vicino al canale di Murano e dal canale d'aria tra Venezia e Murano.

Per Schiavon e Durli che sono stati più a sinistra non ce stato nulla da fare.

Le posizioni sono rimaste le stesse fino all'arrivo.

Dopo i fasti del 2011 si diceva che Fabrizio Brazzo dopo essere passato al Dinghy Classico fosse in crisi (...).

Così pareva a giudicare dal numero di "improperi.." che tirava fuori nel tentativo di far camminare la barca . Ora sembra che la crisi sia passata, avendo vinto con un classico, davanti all'avversario di sempre, Ezio Donaggio sul suo nuovissimo e velocissimo Lillia.

Bellissima regata del nostro Francesco Fianza, che spronato dal suo mentore Bertacca che gli ha venduto la barca, comincia a fare ottimi risultati, compreso il 10 posto alla World Cup 2012.

Una ovazione per il terzo posto di Marino Barovier, sul suo stupendo Riva classico, per l'ottima regata, per la grande simpatia ed il fair play, del famoso padre di cotanto (...) figlio.

Due Dinghy classici nei primi tre posti ? Qualcosa sta cambiando ? (E.Z.)



Santa Margherita Lig., 28 luglio 2012

LUI & LEI (in dinghy)

Una magnifica giornata di sole con vento da mezzogiorno di circa tre metri ha consentito alle agguerritissime 14 coppie scese in acqua di cimentarsi nell'ormai classicissima regata organizzata dal Circolo Velico Santa Margherita Ligure.

Prima coppia classificata Elio Dondero e signora su Dimitri che hanno condotto la regata sempre in testa. Seconda la coppia Giribaldi Giacomo e Roberta davanti a Marcello De Gasperi e Tiziana.

La seconda prova è stata interrotta nel corso della prima bolina per mancanza di vento.

Come sempre, dopo la premiazione, si è concluso con un'ottima pasta al sugo di scampi.

Un ringraziamento al Comitato di regata presieduto da Lilia Cuneo coadiuvata da Tay De Negri e Gianni Sala e a quanti hanno collaborato in mare e a terra.

(Quelli del CVSML)

Santa Margherita Ligure, 29 luglio.

CAMPIONATO DEL TIGULLIO 2012 - TROFEO RENATO LOMBARDI (5ª giornata)

Un'altra splendida giornata del Campionato del Tigullio, che quest'anno è partito male ma che sta diventando una delle migliori edizioni di sempre; tre belle regate, confortate da una brezza più che adeguata e che, grazie forse al tempo piuttosto nuvoloso del mattino, ha avuto molto meno onde da motoscafo di quanto sarebbe stato logico prevedere nell'ultima domenica di luglio.

Grandissima prova di Filippo Jannello, tre volte primo e di conseguenza sempre più nettamente in testa alla classifica generale, con 31 punti di vantaggio, tenendo conto degli scarti, sul più immediato inseguitore.

Ottimo secondo Vittorio d'Albertas, in costante progresso – quarto nella prima, terzo nella seconda e secondo nell'ultima, quella più adatta alle sue caratteristiche di timoniere da vento ma nemmeno lui capace di avere la meglio sullo stato di grazia di Jannello.

In progresso rispetto alla ultime prove Aldo Samele, che forse sta cominciando a prendere le misure del suo nuovo Canarino Feroce. Buon quarto l'ottimo Pinne, che dopo un eccellente secondo posto nella prova iniziale – alla prima boa di bolina era addirittura primo – non ha saputo ripersi allo stesso livello nelle prove successive, consolidando comunque il suo secondo posto in classifica generale.

Nonostante le assenze di alcuni fedelissimi del Tigullio come il magnifico Segretario Francesca Lodigiani, Titti Carmagnani e Vincenzo Penagini, in trasferta a Lucerna per la 4ª prova della Swiss & Global Cup ci sono state 18 barche in acqua, con tre Classici, un numero importante ed una indubbia soddisfazione per chi, nel Circolo, tanto si impegna, in particolare il Presidente, Angelo Campodonico e l'inossidabile Tesoriere Pizzarello che, impossibilitato a gareggiare per un problema di spalla che lo costringe a tenerla bloccata, non solo ha prestato Carlopi VI a chi si spera sia presto un'ulteriore new entry nel Trofeo Lombardi, si è anche dato un gran daffare ad assistere le barche che scendevano in acqua. Ancora una volta ineccepibile la Giuria, guidata da Lilia Cuneo, ed eccellente l'assistenza post-regata, con apprezzatissimi paccheri al sugo di triglie ed una fresca sangria di spumante dolce, pesche e gassosa.

Prossimi impegni:

sabato 4 agosto la notturna che è un happening più che una regata,

sabato 18 agosto Nonno e Nipote

domenica 19 agosto 6ª giornata del Campionato del Tigullio (5ª se si considera l'annullamento della prima che sarà quasi sicuramente recuperata). (TOTI)





**AVVISO AI NAVIGANTI DEL CAMPIONATO NAZIONALE DI BIBIONE
DAL 5 AL 9 SETTEMBRE**

- Ci segnala l'Organizzazione che chi oggi non dovesse trovare posto al Camping Capalonga, può rivolgersi al Tridente o al Lido. E' peraltro possibile che in prossimità delle date del Campionato si verifichino delle disponibilità anche al Capalonga, nel qual caso l'Organizzazione darà supporto per eventuali cambi.
- Tutti i partecipanti al Campionato, anche se non alloggiati al Camping Capalonga, avranno naturalmente comunque possibilità di accesso e parcheggio con la macchina al Camping Capalonga stesso, per raggiungere e usufruire dell'area che ospiterà a terra i Dinghy.
- La giornata di mercoledì 5 settembre è dedicata ai controlli preventivi di stazza (dotazioni di sicurezza, vele, clinker, attrezzatura etc) obbligatori per tutte le barche concorrenti. Visto il consistente possibile numero di partecipanti, è consigliabile anticipare al massimo l'arrivo a Bibione in tale data.

BUONE VACANZE.....DALLA REDAZIONE E DALLA TIPOGRAFIA



Novità dal Tigullio.

da "MOGADOR" a... "A MI MANERA"

Fermo Pinuccio Viacava non ci può stare e la sua passione per il restauro lo tiene continuamente impegnato.

Venduto "Mogador" che qualche soddisfazione gliela aveva data adesso ha ridato lustro ad un Padrone (VTR/Legno) del 1994.

In vista di una lontana pensione Pinuccio ha attrezzato in maniera insolita il suo Dinghy con il quale pesca e passeggiate saranno l'obiettivo principale.

Ma se per mare incontra qualche altra barca.....a tirare due bordi non ci rinuncia.

