

AICD

Dinghy News

NOTIZIARIO ONLINE 30 agosto 2012 ANNO VIII - N. 146
WWW.DINGHY.IT - WWW.DINGHYCLASSICO.IT

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



EDIZIONE STRAORDINARIA

Cari Amici,

Io Sciamano ed io ci illudevamo di riaprire i battenti di Dinghy News solo dopo il Campionato Nazionale in programma a Bibione dal 5 al 9 settembre, cioè ormai dietro l'angolo, ma nel mese d'agosto a livello internazionale è scoppiato il dibattito innescato dai risultati emersi nelle regate della World Cup a Portorose e della tappa svizzera della Swiss & Global Cup a Lucerna.

Un dibattito che era stato preceduto dall'analisi effettuata sul Dinghy News del 3 agosto da Vincenzo Penagini.

Come avevo anticipato nel mio ultimo editoriale, nella tradizionale riunione plenaria che si svolgerà durante il Campionato, oltre a parlare del Calendario 2013, inizieremo a discutere del futuro delle relazioni internazionali dell'AICD, un importante argomento strategico che investe la Classe nella sua interezza e nella sua unità.

Per permettere alla discussione di essere fruttuosa e costruttiva, in questa Edizione Straordinaria troverete la traduzione in italiano dei principali interventi agostani che arrivano dall'estero. Sull'argomento ho chiesto un contributo anche a Giuseppe La Scala. Per comodità di consultazione ripubblichiamo pure l'analisi di Penagini.

Vi prego di perdere qualche minuto e di leggervi il tutto prima di vederci al Campionato. Insomma un compito delle vacanze dato in zona Cesarini per il quale spero non me ne vorrete.

Già che ci siamo, abbiamo predisposto inoltre un Avviso ai Naviganti del 77° Campionato Nazionale con un paio di informazioni.

A presto a Bibione

Francesca

Segretario AICD

**AVVISO AI NAVIGANTI
DEL 77° CAMPIONATO NAZIONALE DI BIBIONE PINEDA**



- **STAZZE**
Mercoledì 5 settembre, a partire dalle 9.30 del mattino, si effettueranno alle barche di tutti i concorrenti i controlli preventivi di stazza come indicato al punto 7 del Bando di Regata. Segnaliamo che al punto 8, per errore materiale, è indicata la data del 6 settembre, cioè giovedì, primo giorno di regata, anziché 5 settembre. Tra i controlli preventivi è previsto anche quello del peso.
Raccomandiamo di presentarvi con i segni di stazza su albero, boma e picco in ordine in quanto su questo aspetto i controlli non saranno preventivi, ma solo a campione dopo le regate.

- **LOGISTICA**
Barche, auto e carrelli saranno ospitati alla Darsena di Porto Baseleghe, Via delle Laguna 12, Bibione Pineda.

- **RICOVERO DINGHY IN VISTA DELLA NAZIONALE DI MALCESINE**
L'AICD ha concordato con la società Terra e Mare la possibilità di ricoverare le proprie barche presso la loro struttura di Manerba del Garda, Via Valle 7/A durante le due settimane intercorrenti tra la fine del Campionato e il week end della regata nazionale di Malcesine. Per il rimessaggio al coperto, il costo è € 50, per il rimessaggio in piazzale scoperto è di € 25. I prezzi sono da intendersi IVA inclusa e il pagamento dovrà avvenire al ritiro della barca.

DIBATTITO IN CORSO

INTERNAZIONALIZZAZIONE: *QUO VADIS?*

DINGHY INTERNAZIONALE VICINO A NOI : UN PO' DI NUMERI

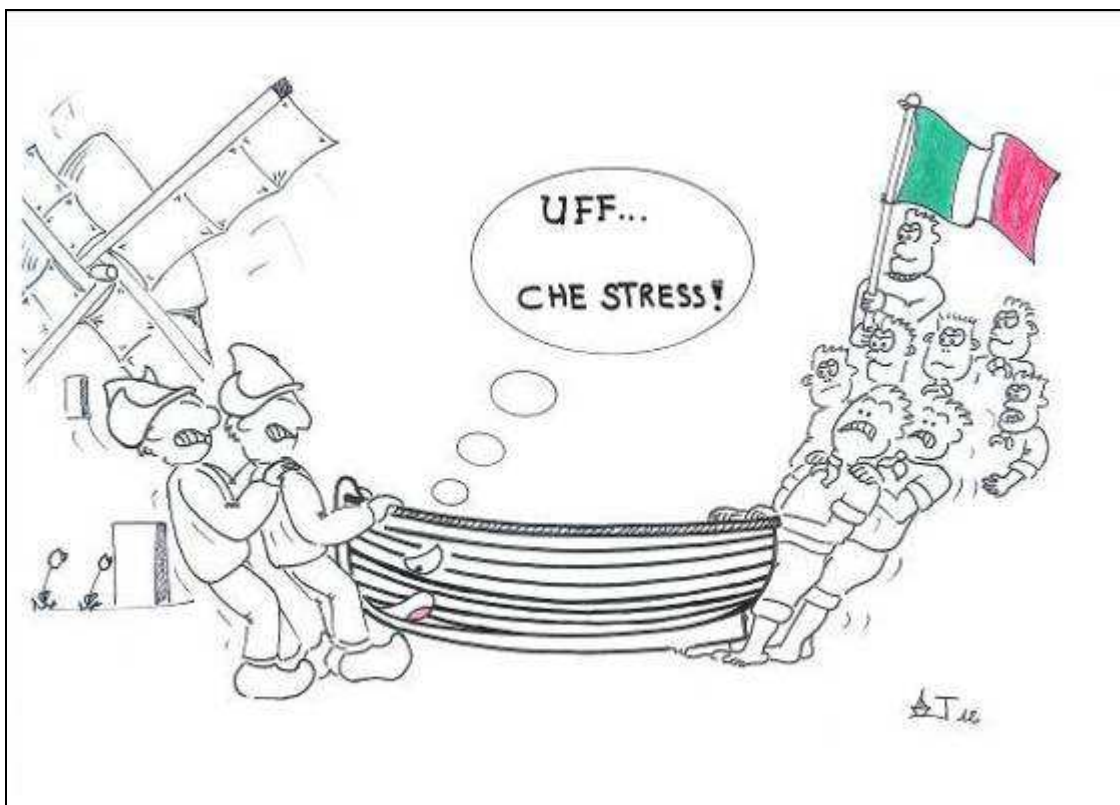
SVIZZERA: la neonata associazione presieduta da Steve Crook conta su circa 15 barche di legno: la maggioranza è di produzione olandese, ma è presente anche una qualificata minoranza di produzione italiana e c'è dibattito all'interno;

GERMANIA: la flotta è formata da pochi dinghy, non più di 10 (legni olandesi e vtr datati). A maggio al Bombolino il loro Commodoro professava di credere in un modello misto;

FRANCIA: la neonata associazione è radicata in Bretagna e conta meno di una ventina di scafi, la maggior parte dei quali legni olandesi. Ci sono due o tre scafi in vtr. L'influenza olandese è notevole, ma c'è dibattito all'interno;

OLANDA: esaminando i risultati delle 20 regate 2012 riportate sul sito dell'associazione olandese (www.Twaalfvoetsjollenclub.nl - Uitslagen) si nota la seguente partecipazione:

- campionato olandese 24-26 agosto (36 concorrenti [di cui 23 in Gold Fleet e 13 in Silver Fleet,])
 - regata di Pentecoste a De Kaag 26-28 maggio (51 concorrenti [di cui 26 in Gold Fleet e 25 in Silver Fleet])
 - Sneekweek 4-9 agosto (29 concorrenti)
 - GWV De Vrijbouter 7/9 luglio (23 concorrenti)
 - KWVL Holland WE Holland 9/10 giugno (30 concorrenti)
- media nelle restanti 16 regate, non considerando i casi in cui i concorrenti sono 2, 3, 5, è di 13/14 barche a regata.



Il Dinghy Internazionale ?

di Fred Udo (*)



Novant'anni fa il nostro dinghy era realmente una classe Olimpica internazionale.

Ci sono ancora tracce di quel periodo: il dinghy è diffuso in Olanda, Giappone, Italia e Germania da allora. C'erano alcuni contatti tra le differenti flotte, ma erano marginali (Olandesi in Italia e partecipazione giapponese a quella che Pim Reimering chiamava la "Regata Internazionale dell'Amicizia" (Pentecoste).

Negli ultimi dieci anni i contatti si sono intensificati e abbiamo letto nel Bulletin che meravigliosa vacanza derivi da una spedizione a una regata italiana.

Una pietra miliare di questo sviluppo è stato l'incontro di circa 20 velisti all'Hotel Jolanda in Italia dove dopo un giorno in acqua e la consumazione di molte bottiglie di vino, hanno concordato che ciò doveva avvenire più spesso.

Lascio decidere al lettore se l'accordo abbia riguardato il regatare o le bottiglie di vino.

Il "Protocollo Jolanda" era nato, e può essere letto sul sito di Steve Crook.

Riporto solo l'introduzione del Protocollo:

"per la prima volta nella storia del Dinghy 12' Classe Monotipo, si sono trovati a discutere i rappresentanti delle flotte di sette paesi sui seguenti importanti temi di reciproco interesse:

1. Come Promuovere, Sviluppare e organizzare l'attività internazionale.
2. Come possano regatare alla pari barche di diversi paesi.
3. La classe può riguadagnare il proprio status internazionale ISAF?

Il linguaggio è in qualche modo esagerato:

- a) Non esiste una "classe dinghy 12' monotipo"
- b) "Rappresentanti delle flotte" è un modo immaginativo per descrivere i partecipanti ad un evento velico.

Questa tendenza ad usare un linguaggio esagerato appare spesso nei testi relativi agli affari internazionali che riguardano il dinghy.

Il punto 1. è utile solamente se molti velisti vogliono percorrere migliaia di chilometri per andare in vacanza con la barca.

La regata non può mai essere una ragione di per sé, poiché le barche delle differenti flotte sono troppo diverse per parlare di regate serie. Il punto 2. parla proprio di questo.

Il punto 1 in sé è innocuo e ha portato al sito internazionale che è un'eccellente fonte di informazioni sulle attività che si fanno altrove. In parte perciò ci sono ora 22 barche in Francia ed il sottoscritto ha trascorso già tre vacanze con barca al seguito in Francia. Le competizioni non sono di livello elevato, ma Emmy ed io abbiamo acquisito là un sacco di amici. Questa è un'esperienza personale, che oggi è aperta a tutti grazie al punto 1.

Il punto 2 è lo scoglio maggiore.

Una cosa è godersi una vacanza all'estero, ma come è apparso la scorsa settimana a Lucerna, un'altra cosa è rinunciare a tradizioni consolidate per uno standard internazionale della nostra amata barca. Questo vale per entrambi: Olandesi e Italiani.

Sfortunatamente non stiamo parlando della stessa barca con le stesse tradizioni.

Un buon esempio è quello della velocità della barca con vento leggero:

Tom Reyers è stato il migliore Olandese a Lucerna con un 16° posto, ma ha corso con una barca imprestata.

Le ragioni degli Italiani sono forti;

Tramite uno sviluppo in senso moderno la barca piace ai giovani.

In Italia molte barche nuove sono costruite sia in plastica che in legno. Recentemente è stata costruita una serie di splendide barche di legno dal famoso cantiere Ernesto Riva. Lo scafo è virtualmente identico a quello delle barche Olandesi, ma l'attrezzatura e le antenne vengono da un altro pianeta rispetto ai nostri.

Qui di seguito faccio qualche esempio:

Un pannello solare per azionare una pompa elettrica di svuotamento acqua.

Un timone che pesa metà del nostro.

Una manovra per regolare la drizza della vela mentre si naviga.

Una manovra per regolare la base della vela e la tensione della vela sul picco dal pozzetto.

La fantasia in Italia non è ristretta e questo, porta a molte inaspettate soluzioni.

Paragona queste con le strette regole Olandesi, dove perfino una torretta con strozzascotte è proibita per la scotta della vela e dove per anni perfino il segnamento sull'albero non era consentito dalle nostre regole....

C'è una caratteristica italiana che è accettata da tutti gli Olandesi non appena attraversano il confine:

la vela libera sul boma.



Tom Reyers con timone e pannello solare

A Lucerna queste due tradizioni sono entrate in collisione.

Pieter Bleeker, che per anni ha promosso i contatti internazionali, si è dovuto misurare col fatto che gli Italiani restano attaccati alla loro armatura superaccessoriata (“pimped”) e non vogliono cambi. Pieter pensava che dei compromessi fossero possibili, comprese delle concessioni da parte Olandese, ma al di là del fatto se i soci dell’Associazione Olandese avrebbero mai accettato qualsiasi concessione, questo era un tabù per gli italiani.

Uscita da punto 2.

La risposta breve al punto 3 è NO

Se uno va un poco più in profondità nelle regole ISAF per costituire una nuova classe internazionale, realizza immediatamente che ciò per noi non è fattibile.

Dopo questi tre punti il protocollo continua con una pagina di testo pieno di buone intenzioni, ma alla luce di quanto sopra è chiaro che il resto del “Protocollo Jolanda” in pratica non ha molto impatto.

E’ stato creato un triumvirato formato da Pieter Bleeker, Steve Crook e Renzo Santini. Questi gentiluomini estremamente cordiali hanno le migliori intenzioni e va tutto bene fino a quando non interferiscono nelle regole nazionali di classe....

Gli intensificati contatti internazionali vanno molto bene per la classe, ma effetti negativi stanno nascendo dall’ambizione di creare reali competizioni internazionali, perché reale competizione implica standardizzazione delle barche.

Non è realistico creare circuiti con dozzine di premi, mentre le differenze nelle barche rendono impossibile una reale competizione. Il Cockshott Trophy ne è un buon esempio. E’ un peccato che un gesto fatto con buone intenzioni dalla

famiglia del creatore della classe degeneri in un motivo di conflitto tra le differenti flotte.

Secondo gli italiani le regate del Cockshott Trophy sono aperte a barche di legno e di plastica, e così il nostro evento di Pentecoste é sparito dal calendario di quell'evento perché le nostre regate sono aperte solo alle barche di legno.

Un'idea di innalzare il livello delle regate in Francia elevando l'evento di Ailette a tappa del Cockshott Trophy, é fallito miseramente. Gli Olandesi e Francesi che hanno partecipato alla regatta dell'Ailette non hanno tuttavia sentito per nulla la mancanza del trofeo.

Si potrebbe dedurre da questi problemi che sia l'antagonismo tra legno e plastica ad aver rovinato le discussioni. Non è però così, perché Lucerna era un evento riservato alle sole barche di legno.

Ora c'è un nuovo Trofeo riservato alle barche di legno: il *Classic 12' Dinghy International Series*.

Mi è stato dato il secondo premio della Vintage Class. E' fuori dal tema di questo articolo spiegare perché io abbia ricevuto questo premio.

Questo "*Classic 12' Dinghy International Series*" non ha senso, così come non lo ha il Cockshott Trophy finché non esiste una "classe dinghy 12' monotipo".

La politica é l'arte del possibile, ma mi sembra sia necessario valutare seriamente la fattibilità e il significato delle varie iniziative prima di implementarle.

Conseguenze non intenzionali possono far sì che buone intenzioni abbiano effetti disastrosi.

Fred UDO

Monnickendam, 6 Agosto 2012.

(+) *Dinghista olandese, appassionato di lungo corso, già componente del direttivo della Classe olandese, si dice non sempre in sintonia con Pieter Bleeker.*



L'opinione di un tedesco con barca olandese.

di *Reinhard Schroeder* (*)



Cari Tutti,

(questa mail é inviata a: Francesca, Renzo, Giuseppe, Henk, Pieter, Steve, Andreas, Acques e Rifat)

A Lucerna ho discusso dopo la regata con Francesca e Giuseppe la situazione dei dinghy di legno.

Vorrei illustrarvi la mia opinione dal punto di vista di un regatante che già da mezzo anno corre nella classe.

Ho comprato un nuovo dinghy lo scorso inverno in Olanda con certificato di stazza Olandese.

Le prime regate le ho fatte in Olanda e la mia sensazione è stata che tutte le barche - vecchie o nuove- abbiano più o meno la stessa velocità e che dipenda dal velista chi sia in testa.

Poi sono andato al mio primo Cockshott Trophy ad aprile nel nord della Francia. Lì ho avuto la stessa sensazione.

Il successivo Cockshott in Italia, a Portofino, è stato molto diverso. I dinghy in vetroresina erano molto più veloci e semplicemente "un'altra classe". E c'erano

dei dinghy di legno superaccessoriati per ottenere una miglior regolazione dell'attrezzatura e della vela a seconda delle varie condizioni di vento e meteorologiche, regolazioni rese molto più semplici per il velista anche quando è alle cinghie.

La maggior parte di queste barche di legno superaccessoriate erano davanti ai dinghy tradizionali perché dotati di velocità potenziale maggiore.

Ho avuto la stessa esperienza alla World Cup a Portorose, nonché alla regata di Lucerna a fine luglio.

Sono frustrato.....

Per me ci sono 3 tipi di dinghy 12' con differenti potenzialità di velocità:

- dinghy in vetroresina
- dinghy di legno superaccessoriati
- dinghy di legno tradizionali

Regatare insieme con una sola classifica per tutti non è corretto.

Dal mio punto di vista andare a una regata del Cockshott Trophy può essere bello dal punto di vista "dell'evento", ma non lo è dal punto di vista sportivo. E' lo stesso per quel che riguarda i due "tipi" di dinghy di legno in una sola classifica alla World Cup o a Lucerna.

Prima soluzione:

stesso evento per i 3 tipi.

Questo è importante per la classe, l'organizzazione, i club e gli sponsor.

Un'unica partenza per tutti (o 2 o 3).

Ma abbiamo bisogno di 3 classifiche separate.

Io penso che questo sia il modo più semplice per avere una competizione corretta e non bisogna cambiare nulla. Basta avere tre classifiche separate.

Seconda soluzione:

armonizzare le barche di legno. Ho apprezzato il lavoro di Francesca, Renzo, Steve e Pieter. Ma fino ad ora non vedo risultati e penso ci vorranno alcuni anni prima di avere una soluzione che deve anche passare per l'accettazione da parte degli armatori ad accessoriare o a rifare i propri dinghy.

Terza soluzione:

qualora le proposte di cui sopra non dovessero funzionare, organizzare nel 2013 un circuito internazionale per dinghy tradizionali di legno. E' possibile che funzioni bene. In Francia ci sono solo dinghy tradizionali di legno, lo stesso in Olanda, Inghilterra, Lituania e per circa l'80% in Svizzera. E i 4 dinghy di legno Tedeschi sono tradizionali. Questa nuova serie potrebbe essere un passo nelle more dell'armonizzazione del Secondo caso.

Io preferisco la prima soluzione: è molto semplice e non vedo cosa possa esserci in contrario.

Se non ci sarà nessuna decisione su questo "problema" dei dinghy di legno il circuito internazionale potrebbe perdere attrattiva dal punto di vista sportivo e avere meno partecipanti internazionali e ciascun paese farebbe le proprie cose. Sarebbe un peccato per la classe e forse anche per gli sponsor.

Quindi la mia richiesta a voi "ufficiali" è di trovare una soluzione per il 2013 a livello Europeo.

Secondo voi quale è la via migliore per il prossimo anno?

Ancora un altro aspetto:

Francesca mi ha detto che i dinghy di legno dovrebbero andare "col tempo" e che accessoriarli sarebbe ok. Io non sono d'accordo.

Quando uno decide di comprare una deriva singola moderna e veloce compra un Musto Skiff, un D-One o magari a Finn. Oppure un dinghy 12' in vetroresina. La cosa molto speciale dei nostri dinghy 12' piedi di legno è che navighi più o meno sulle stesse barche delle Olimpiadi del 1920 e del 1928 ed è questo che rende i dinghy di legno così unici nel nostro attuale mondo di carbonio e mylar,

e che porta luce nelle orecchie dei velisti..... Ma esistono opinioni differenti e va bene .

Se si adotta la Prima soluzione ognuno può fare a modo suo.

Viele Grüße aus dem Norden

Reinhard

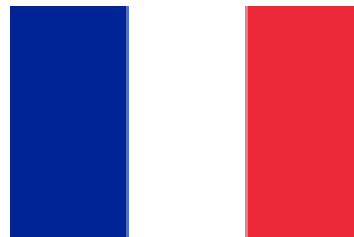
GER-870

(*) dinghista tedesco armatore di uno scafo di costruzione olandese.



DINGHY 12 international ?

di *Pierre Moneger*



Se ci si riferisce alla storia di qualche monotipo nel corso del secolo scorso, si constata che esistono molti esempi di evoluzione verso la modernità, sia che si tratti di modalità costruttive che più generalmente di regole di stazza.

La STAR più che centenaria è stata costruita prima in legno, poi in plastica. Fino agli anni 70 le cinghie e lo stick del timone erano vietati. Poi sono stati liberalizzati.

Lo SNIPE ha appena festeggiato i suoi 85 anni, è dimagrito di 40 chili ed è costruito in vetroresina dopo aver introdotto il doppio fondo. La sua attrezzatura è libera e si può usare a scelta una deriva a baionetta oppure una deriva rotante.

Lo SNIPE ha saputo conservare il suo status internazionale.

Più vicino a noi il VAURIEN che è dotato di riserve di galleggiamento, di uno spinnaker e di una vela a "corno" (*tipo Classe Coppa America n.d.t*). Può essere costruito in plastica. Ha appena disputato il suo mondiale a Douarnenez.

Sono andato a lungo in YOLE OK. La mia prima barca era tutta di plastica. La seconda con doppio fondo intero. La terza, mista: scafo in plastica, coperta in legno (cedro rosso).

Il DINGHY12', nella sua versione olandese, può rifiutare tutte le evoluzioni tecniche favorevoli all'armonizzazione del suo costo, delle sue prestazioni, e della sua attrattiva rispetto a barche armate in maniera moderna siano esse di legno, di plastica o miste.

La risposta a questa domanda è NO. Si osserva peraltro che un'evoluzione si prospetta, un nuovo costruttore olandese si propone di distribuire in Olanda una barca moderna con scafo in plastica.

PIERRE MONEGER FRA-26

(*) dinghista della neo costituita flotta francese. È armatore di un Lillia in vetroresina.



CON TUTTE QUESTE DIFFERENZE...BISOGNA TROVARE UNA SOLUZIONE

di *Roland Bouwkamp*



Ho realizzato -a questo punto - che Lucerna è stato un evento pesante. Per quel che riguarda la discussione del futuro del dinghy 12'.

Ovviamente non ne sono sorpreso. La Slovenia mi ha aperto gli occhi.

La differenza tra i dinghy - per essere una sola classe - è troppo grande e determinata da differenti ragioni.

Ai fini della discussione lascio completamente fuori i dinghy di vetroresina. Li vedo o come mostri da Corsa per persone che vogliono delle macchine da Formula 1, OPPURE (e secondo la mia realistica opinione) come una barca scuola per tornare ai tempi della scuola vela etc.

Tuttavia, devo concordare sul fatto che anche la creazione di una Dinghy Cup per i dinghy di legno (come tentato da La Scala e i suoi ragazzi) non è una risposta. Anche la differenza tra i dinghy di legno è troppo grande. Gli italiani vogliono andare più veloce e cambiano il disegno e l'origine della barca. Per ora, gli Olandesi - testardi come sono - hanno resistito a ogni e qualsiasi tentativo di modernizzare la barca. La scusa: il lascito di George Cockshott. Vero o falso ?? Loro preservano lo spirito e un disegno vecchi di 100 anni. E questo avrebbe la mia preferenza.

Sedendo sulla riva della baia di Portoroz e guardando quel campo di regata, non distinguevo tra un dinghy di plastica, uno di legno o uno di legno superaccessoriato. Era solo una splendida vista. In questo senso c'è molto da dire a favore della teoria di Reinhard di avere una partenza unica per tutti, ma con tre classifiche separate. Lo spettatore non realizza la differenza da 10 metri di distanza la distanza massima alla quale arriverà.

Io sono proprietario di una grande barca a vela classica, e l'ho cambiata secondo la mia convenienza. Ma lo spettatore quello non lo vede. L'attrezzatura mi rende la vita più semplice, è nascosta e fuori vista. Un frigorifero o un winch elettrico non cambiano la barca, ma aumentano la soddisfazione che ne traggo. Ma non c'ero nel 1940...Il Dinghy è utilizzato - soprattutto - per regatare. Dai al velista qualcosa con cui lavorare. Ma non cambiare il look della barca vista da 10 metri di distanza. E mantienilo entro limiti di ragionevolezza. Da un mero punto di vista della navigazione a vela la verità su come debba essere armato un dinghy da regata è in un qualche punto della strada tra quello che oggi fanno gli Italiani e quello che oggi fanno gli Olandesi. Una base della vela libera sul boma o una regolazione del piede dell'albero non cambia il look della barca vista da 10 metri di distanza, ma permette al velista di giocare molto e rende la regata più stimolante. Dal punto di vista del costruttore: sono in difficoltà. Il mercato Olandese con le sue regole restrittive, è troppo piccolo. I mercati svizzero, tedesco, francese, turco, croato e sloveno, non si sono ancora decisi. Ma la mia sensazione è che i "nuovi" clienti tendano a propendere per il dinghy italiano. Hanno navigato su tutte le barche del mondo e ora vogliono una sfida nuova e semplice, ma che sia tale da permetter loro di verificare la loro capacità come velisti. E questa è l'essenza del dinghy: la differenza la fa il velista non l'attrezzatura.

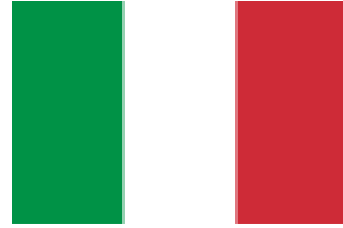
Vi auguro forza e saggezza nelle vostre discussioni... oppure semplicemente separatevi e che ciascuno ritorni alla sua isola.....

Ma lasciare le cose come sono ora, con tutte queste differenze, **NON E' UNA SOLUZIONE** ed è demoralizzante per tutti.

Roland Bouwkamp (*) *Costruttore di Dinghy 12' secondo disegno Olandese in Turchia.*

QUELLO CHE SCRIVERO' AI DINGHISTI STRANIERI.

di *Giuseppe La Scala*



Sto preparando, come responsabile dei “classici” italiani, una risposta articolata alle interessanti sollecitazioni che sono state circolarizzate in questi giorni da timonieri e costruttori tedeschi e olandesi relativamente al processo di internazionalizzazione della Classe.

Poiché Francesca Lodigiani, nel pubblicarle su Dinghy News, mi ha chiesto un intervento al riguardo, eccone una anticipazione.

Vorrei innanzitutto premettere che l'internazionalizzazione dell'attività sportiva è una cosa che dovrebbe interessare ogni regatante italiano.

Ma, a maggior ragione, essa interessa ai proprietari di dinghy classici perchè, come la storia delle tre edizioni moderne della World Cup ha raccontato, questo processo interessa soprattutto, se non quasi esclusivamente, i dinghy di legno.

Che questa attuale ed evidente connotazione possa cambiare nei prossimi anni lo lascio sperare a chi lo vuole, e auguro sinceramente ogni fortuna a chi pensa di poter prima o poi di poter ricoprire l' Europa di dinghy in plastica.

Io su questa faccenda ho una opinione ben precisa, e ce l'ho anche sul futuro degli scafi in VTR nel nostro Paese. Ma siccome non credo interessi a nessuno, non è neanche il caso di parlarne.

Detto questo, faccio notare che negli ultimi tre anni, dopo la stipula dello Jolanda Protocol, le relazioni e l'attività internazionali sono cresciute enormemente.

Quest'anno a Portoroz i dinghy di legno concorrenti erano 67 (ancor più di quelli presenti all' edizione “monstre” veneziana del 2011) da 9 nazioni.

Ma subito dopo, a Lucerna, per la “banalissima” quinta tappa della Swiss & Global Cup, ci siamo ritrovati in 42, 24 italiani arrivati nel bel mezzo della Svizzera tedesca e 18 stranieri, per un totale di 8 nazioni rappresentate.

Aggiungo che la classifica delle Classic Dinghy 12' International Series (che era formata sui risultati - oltre che di Portoroz e Lucerna - anche della regata olandese di Kaag, e non ha avuto il contributo di alcuna regata italiana, a causa del divieto posto dall'AICD) ha visto la presenza di quasi 130 concorrenti, da 11 nazioni.

Che, all'esito di questi eventi, sia cresciuto il dibattito sulla compatibilità di diversi regolamenti ed armamenti e, più in generale, sulle differenze prestazionali, è del tutto naturale e sintomo del fatto che nessuno prende queste regate come una scusa per fare del turismo.

Benissimo, direi.

Bisogna però evitare di giungere a conclusioni affrettate e di legittimare prese di posizione pseudoscientifiche o da apprendisti stregoni.

Per queste ragioni non credo sia questa la sede perché un incompetente come me si metta a sostenere una tesi piuttosto che un'altra, una precisa soluzione al posto di una d'altro tipo.

Vorrei piuttosto offrire un contributo di “metodo” affinché questo confronto sia proficuo.

Innanzitutto avere ben presente l'obiettivo al quale tendere: tutti, in tutto il mondo, hanno un evidente interesse a veder crescere ancora l'attività internazionale.

Solo portatori di interessi specifici e peggio che egoistici possono ostacolare questa cosa.

Il Dinghy 12' è nato per essere la prima Classe Internazionale del mondo velico. Che alla vigilia del suo centenario si possa anche solo pensare di fermare il processo di convergenza e incontro tra associazioni e timonieri di diverse nazioni sarebbe un vero delitto e, soprattutto, una formidabile scemenza.

Nel 2013 questo anniversario avrà uno dei suoi culmini in Italia nella World Cup di Napoli. Preannuncio subito che vogliamo farne un evento memorabile, dalla location (il villaggio e il campo di regata dei recenti eventi di Coppa America), al contorno, ai partecipanti (inviteremo grandi velisti stranieri e speriamo fondatamente di portare anche qualche medaglia olimpica londinese).

Stiamo anche spiegando agli sponsor che dovrà essere sostenuto economicamente il trasporto delle imbarcazioni dei timonieri stranieri.

Aggiungo che l'anno prossimo ci piacerebbe tornare a fare una tappa della S&G CUP in Svizzera.

Nel 2014, anno nel quale gli olandesi festeggiano anche il centenario della loro associazione di classe, la Worl Cup che si svolgerà lì dovrà vedere una presenza molto importante di timonieri italiani.

In questi due anni non dobbiamo stancarci di discutere con i nostri amici stranieri come fare per concordare al più presto le regole che ci permettano di misurarci senza riserve mentali sulla identità prestazionale (nei limiti del possibile) delle nostre barche.

E in questo frattempo dobbiamo sostenere gli eventi internazionali, parteciparvi massicciamente e - in quelle occasioni - favorire prove e sperimentazioni.

Dobbiamo promuovere analisi scientifiche e dobbiamo chiedere il conforto di esperti.

Naturalmente gli italiani, come già hanno responsabilmente fatto, devono continuare ad offrire la loro disponibilità a raggiungere un giusto compromesso.

E, tanto per non girarci intorno, se il tema è quello della nostra eccessiva ricchezza nell'armamento, devono essere disponibili a significativi passi indietro, almeno nell'attività internazionale ed in quella dei classici.

Ciò, sia chiaro, anche a tutela della competitività delle nostre barche più vecchie e armate tradizionalmente.

Non mi pare che ciò metta in gioco il successo attuale del Dinghy 12'.

Anzi: sono certo che sarà il miglior investimento che potremmo deciderci a fare, nel nostro stesso interesse.

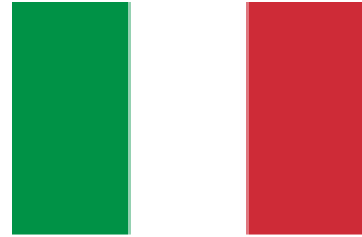
Giuseppe La Scala

(*) *Responsabile Sezione Classici dell'Associazione Italiana Classe Dinghy (AICD)*



SONO ARRIVATI I NODI AL PETTINE.

di Penna Bianca



Nell'odierno panorama velico internazionale, le uniche barche ancora in attività che possono vantare un'anzianità tale da permettere di vedere in competizione costruzioni di legno, dette "classiche" e costruzioni di vetroresina, dette "moderne", sono soltanto due: la classe Dinghy 12' e la classe Dragone.

Due barche antiche, molto diverse tra loro per dimensioni e caratteristiche tecniche, ognuna con un glorioso passato alle spalle e oggi entrambe protagoniste di un'attività in continuo fermento.

Il Dinghy 12, arrivato in Italia nel 1929, non ha visto mai interrotta la sua attività, con qualche flessione negli anni '70/'80 e poi, grazie all'arrivo delle costruzioni in vetroresina, in continua ripresa fino al boom degli anni 2000.

Il Dragone, invece, arrivato in Italia nel 1948, pur non raggiungendo mai il livello di diffusione del Dinghy 12', dopo aver vissuto quelli che si possono definire gli anni d'oro (1948/1964) con i timonieri azzurri Cosentino e Sorrentino ai vertici nel mondo, ha visto lentamente scemare la propria attività fino a sparire del tutto negli anni '70 dopo la breve parentesi della flotta di Anzio dove erano finiti quasi tutti i gli scafi protagonisti degli anni precedenti.

Da qualche anno il Dragone è tornato alla ribalta, sulla spinta soprattutto delle flotte dei Paesi europei (tedeschi, francesi, olandesi, inglesi, russi.....) ai quali l'Italia non ha tardato ad aggregarsi.

Anche nel caso del Dragone la ripresa ha un solo nome: le costruzioni in vetroresina.

Le classifiche delle principali regate inserite annualmente nei rispettivi calendari delle due classi registrano presenze che mediamente oscillano tra le 50 e le 80 barche.

Mentre però la Classe Dragone non ha avuto alcun dubbio a restare una e indivisa facendo gareggiare sempre insieme scafi di vetroresina e scafi di legno, la Classe Dinghy, con la creazione di un circuito esclusivamente riservato ai legni all'interno del quale gli scafi dell'ultima generazione tanto "classici" proprio non sono, ha corso il rischio di ritrovarsi spaccata e se non proprio spaccata in pericoloso equilibrio.

Adesso un altro nodo è venuto al pettine.

Il processo d'internazionalizzazione faticosamente rincorso, che per il Dragone non ha problemi, per il Dinghy 12' è diventato un *casus belli*.

Gli olandesi, la flotta più numerosa dopo la nostra, ma con numeri ben diversi e con chiusura totale per la vetroresina, rimasti da sempre attaccati alla concezione e costruzione originaria e condizionati dalle condizioni meteorologiche in cui si trovano a gareggiare, stufi di non essere competitivi rispetto ai nostri scafi hanno posto delle richieste che, se pur in parte accettate a Portoroz, non hanno dato risultati per loro positivi e adesso alzano un muro che rischia di essere insuperabile.

Mentre al suo interno la Classe Dinghy italiana, anche sotto la spinta delle recenti vicende internazionali, troverà le giuste soluzioni per riequilibrare la sua vita, appare difficile intravedere quale potrà essere la soluzione sul piano internazionale.

Per completezza e comodità di consultazione riportiamo nuovamente l'analisi di Vincenzo Penagini apparsa su Dinghy News n°146 dello scorso 3 agosto in relazione ai temi in discussione.

CONSIDERAZIONI DOPO PORTOROSE E LUCERNA.

di Vincenzo Penagini

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 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 é 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.

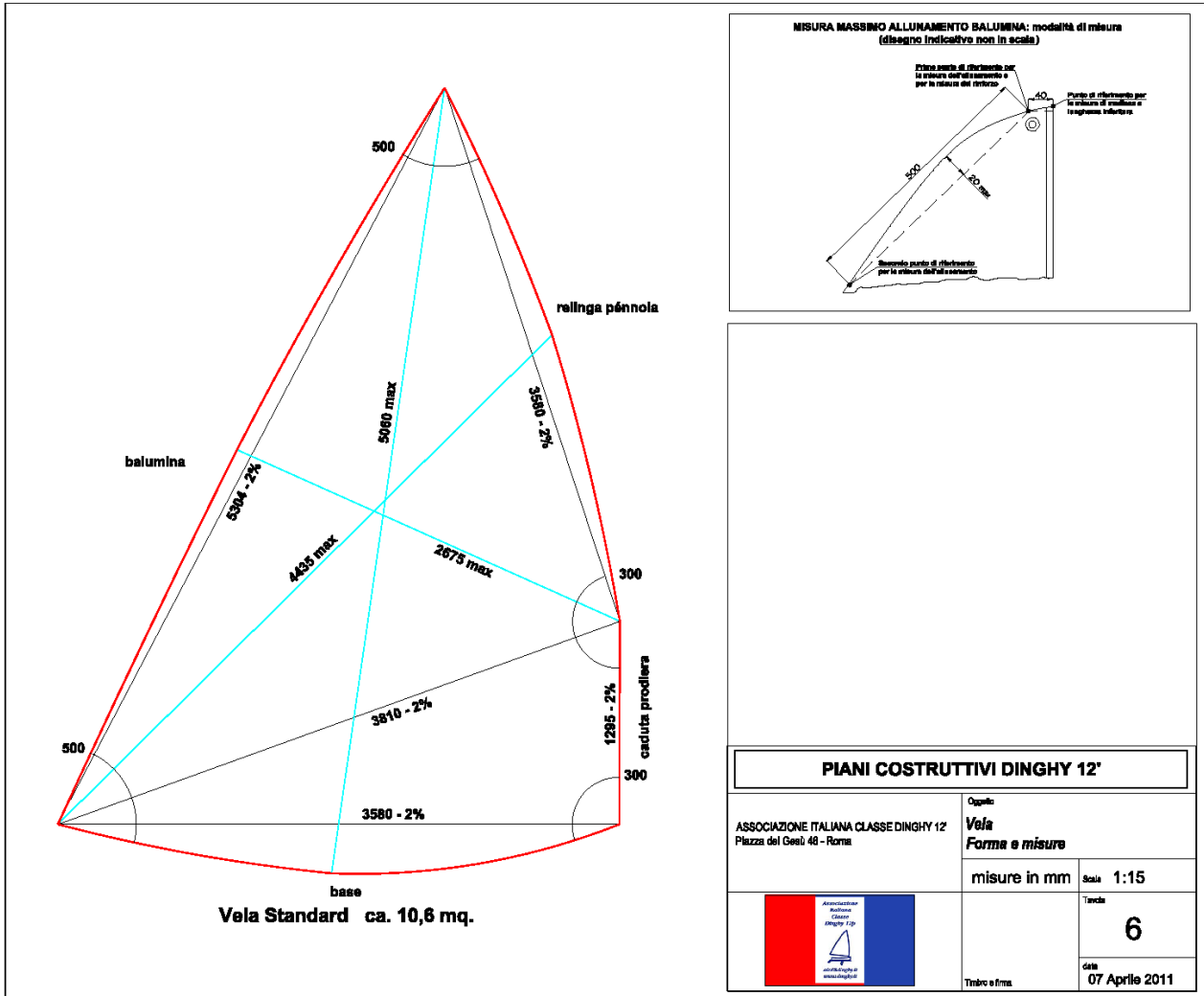
(2) Nota importante: tutta la discussione di cui sopra potrebbe rivelarsi aria fritta se - una volta effettuato un controllo serio sulle linee d'acqua delle nostre barche e su quelle delle barche Olandesi recenti - si riscontrasse che le barche degli uni non entrano nelle seste degli altri e viceversa.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

CONFRONTO VELA ITALIANA E OLANDESE

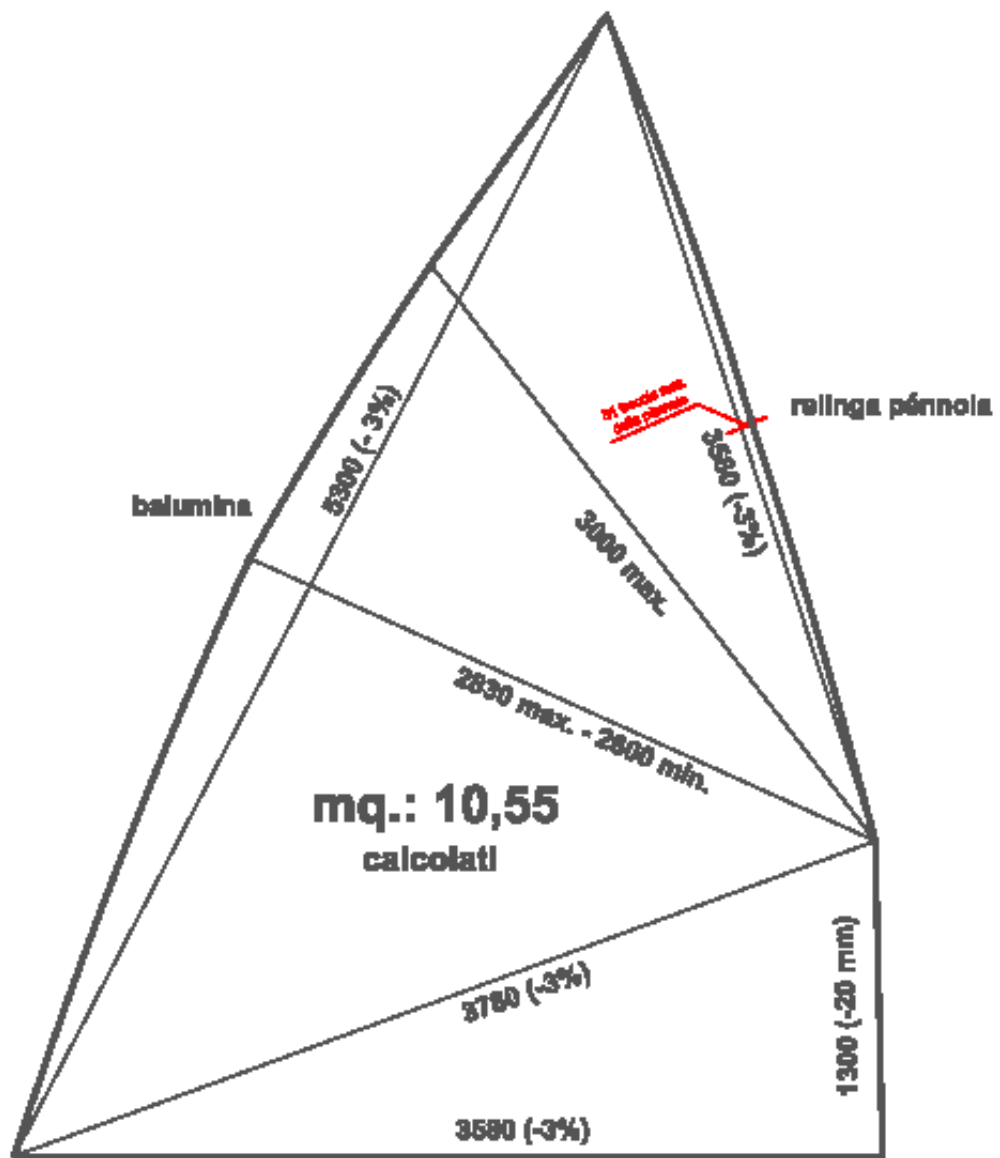
Da misure di stazza diverse e dal diverso modo in cui le stesse devono essere prese e ' evidente che lo sviluppo del progetto porta a due vele diverse difficilmente paragonabili (basti pensare alla presenza del grembiule sulla vela italiana dove invece quella olandese e' imbisciata sul boma !).

(seguono i piani)





Scala 1:25



base
Olandese
misura in mm