

VERBALE DI ASSEMBLEA ORDINARIA

Il 12 gennaio 2013, alle ore 14:00, in Roma, Via Cavour 18, presso l'Hotel Massimo D'Azeglio, si è tenuta l'Assemblea Ordinaria Annuale dell'Associazione Italiana Classe Dinghy 12' per discutere e deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO:

- 1) Relazione del Segretario;
- 2) Relazione del Tesoriere e approvazione del Rendiconto Consuntivo 2012;
- 3) Determinazione delle quote associative per il 2013 e Preventivo 2013;
- 4) Attività Sportiva 2013;
- 5) Nomina del Segretario;
- 6) Celebrazioni Centenario Dinghy 12';
- 7) Relazioni e Attività Internazionali;
- 8) Varie ed eventuali.

Su proposta dei soci Castellaro, Giugno e altri, e con il consenso unanime dell'Assemblea, assume la Presidenza il Segretario Francesca Lodigiani che chiama a fungere da segretario il Vicesegretario Carlo Cameli il quale, con il consenso di tutti, accetta.

Il Presidente, constatato e fatto constatare:

- che l'Assemblea è stata regolarmente convocata con avviso in data 7 dicembre 2012
- che in base alle risultanze del foglio presenze predisposto dalla Segreteria della Classe risultano partecipare 120 soci aventi diritto al voto, di cui 44 di persona e 76 per delega, su 242 aventi diritto al voto e 296 soci complessivi;
- che sono rappresentati 49 armatori di scafi in legno

dichiara l'Assemblea validamente costituita ed atta a deliberare sull'Ordine del Giorno.

Sul primo punto all'ordine del giorno il Segretario illustra la propria relazione nonché, vista l'assenza "giustificata" del Consigliere e Commissario Straordinario per il Centenario Paolo Rastrelli, impegnato altrove per festeggiare le proprie nozze d'oro, anche il programma delle celebrazioni del Centenario della nascita del Dinghy 12' di cui al punto 6 dell'Ordine del Giorno, che si inaugureranno il 9 marzo a Genova con il Dinghy Centennial Day, quando si aprirà anche la mostra fotografica dedicata al Dinghy 12' presso il Galata Museo del Mare, che comprenderà l'esposizione del Pierino I 1, primo Dinghy 12' italiano, e in occasione della quale sarà presentato il libro del Centenario in via di ultimazione grazie al suo autore Paolo Rastrelli.

Le celebrazioni prevedono inoltre:

- che il duplicato della mostra del Galata in versione itinerante abbia luogo in 6/7 location importanti ove avranno luogo le regate nazionali della Classe
- l'emissione, durante il Campionato Nazionale a Santa Margherita Ligure di un francobollo di Poste Italiane dedicato al Dinghy 12
- l'invito alla Monaco Classic Week a tutti i dinghy, sia di legno che in vetroresina.
- l'istituzione della Coppa del Centenario.

La relazione del Segretario è allegata sub **A**.

Sul secondo punto all'ordine del giorno il Tesoriere Carlo Pizzarello illustra il Rendiconto Consuntivo 2012 che viene approvato all'unanimità e si allega sub **B**.

Sul terzo argomento all'ordine del giorno il Tesoriere illustra il Preventivo per l'esercizio 2013.

Il Segretario e il Tesoriere, visto il buono stato delle finanze della Classe anche tenendo conto dell'impegno finanziario che il Centenario implica, propongono che le quote associative per Socio Proprietario siano ridotte per il secondo anno di seguito e calino da €10,00 a €100,00. Inoltre, al fine di incentivare l'arrivo di nuovi appassionati, propongono di ridurre all'atto della prima associazione la quota per Socio Non Proprietario Regatante a €70,00 eliminando inoltre per tale

categoria la quota di Buon Ingresso di €50,00. La proposta è che rimangano invece invariate le altre quote, ovvero quella relativa al Socio Simpatizzante, ma non regatante, di €50,00, e la quota di Buon Ingresso di €50,00 per i Soci Proprietari per la prima associazione, ovvero in caso di rinnovo dell'associazione dopo il 31 marzo dell'anno in corso; in questo ultimo caso ciò sia per i Soci Proprietari, che per i Soci Non Proprietari Regatanti.

Il Presidente mette ai voti la proposta sopra illustrata che viene unanimemente approvata così come il Preventivo che si allega sub C.

Sul 4° argomento all'ordine del giorno il Segretario, come da tradizione, illustra all'Assemblea il calendario agonistico nazionale 2013 approvato dal Consiglio Direttivo fin dallo scorso settembre e già reso noto alla Classe tramite il Sito www.dinghy.it. Fa presente tra l'altro di essere personalmente in contatto con i club e gli enti organizzatori delle rispettive manifestazioni con alcuni dei quali (Accademia/Circolo Nautico Livorno, Yacht Club Italiano e SIAD per il Campionato Nazionale, Reale Circolo Canottieri Savoia per World Cup/ Trofeo Cockshott/Coppa Italia e Trofeo Dinghy Classico, Yacht Club Monaco) ha già effettuato riunioni in loco. Giuseppe La Scala illustra il Calendario delle cinque regate riservate ai Dinghy Classici, delle quali una sul lago di Ginevra a settembre. Il Segretario racconta poi che il Consiglio Direttivo ha deciso di istituire per il 2013 la Coppa del Centenario, la cui classifica terrà conto, con un certo numero di scarti in via di definizione, delle prove corse nelle seguenti regate caratterizzate da particolare tradizione o dal prestigio del club organizzatore: Trofeo Hilton a San Giuliano/Venezia, Campionato Italiano a Santa Margherita Ligure organizzato dallo Yacht Club Italiano e dal Circolo Velico Santa Margherita Ligure, Trofeo Angelo Randazzo del Circolo Vela Sicilia, Trofeo Pizzarello a Bracciano, World Cup e Trofeo George Cockshott del Comitato Circoli del Golfo di Napoli capitanati da Savoia, Italia, Posillipo e Canottieri Napoli, la Coppa Corenno del Centenario a Dervio e la Monaco Classic Week). Leo Azzarini e Giorgio Pizzarello illustrano le tappe della Coppa del Centenario delle rispettive zone. Paolo Corbellini relaziona sui Master Games del Lago d'Orta. Roberto Armellin, responsabile della flotta del Garda, fa presente che per il Campionato Nazionale del 2014 prevista sul suo lago, sono in corso contatti col Club di Torri del Benaco che sia per location, che come spirito sembra esser più adatto di altri ad accogliere i dinghy. Sottolinea anche che a Torri il vento è normalmente meno forte rispetto al nord del lago, e pertanto più adatto alla nostra Classe

Sul 5° argomento all'ordine del giorno il Segretario fa presente di aver ricevuto da più parti la richiesta di ricandidarsi e conferma che anche al fine di concludere quanto iniziato due anni or sono, ivi inclusa l'organizzazione dei festeggiamenti del Centenario, è disponibile a ricandidarsi. Chiede quindi se vi siano altri candidati al fine di procedere poi alla votazione utilizzando le schede predisposte per la votazione che sono state già distribuite.

Alcuni soci propongono di procedere direttamente per acclamazione. L'assemblea concorda e il Segretario viene eletto per acclamazione per il biennio 2013/2014.

Viene quindi effettuata una pausa

Sul 7° argomento all'ordine del giorno il Segretario illustra i dati salienti dello stato dell'arte delle relazioni internazionali, una questione che è stata oggetto di dibattito sia nella scorsa assemblea annuale di marzo 2012, sia in quella informale tenuta come da tradizione durante il Campionato Nazionale a Bibione. In entrambe, anche a tutela dello sviluppo raggiunto dalla Classe nel suo complesso e nella sua unitarietà, ci si è espressi chiaramente nel senso di non voler effettuare alcuna modifica all'attrezzatura e alle manovre delle barche italiane, che si sono evolute anche in un ottica di sicurezza del mezzo e che hanno permesso tra l'altro di poter far regatare oggi ad armi sostanzialmente pari scafi di legno moderni, scafi di legno ben restaurati e scafi di vetroresina. Ricorda inoltre che a Tuzla, nel corso di una riunione cui ha partecipato insieme a Giorgio Pizzarello con i rappresentanti di Svizzera, Germania e Turchia e alla quale era presente anche Reinhard Schroeder in contatto telefonico con l'olandese Pieter Bleeker, si pensava di aver raggiunto una posizione di compromesso per le regate internazionali, sintetizzabile come segue:

1) puntare sul circuito del Trofeo Cockshott con una tappa organizzata in ciascuna nazione, da disputarsi con partenza unica per tutte le tipologie di dinghy, salvo avere poi oltre ad un vincitore assoluto, classifiche diverse per le varie tipologie in gara, ovvero moderni, legni costruiti secondo il regolamento italiano e legni costruiti secondo il regolamento olandese; un'occasione per conoscersi meglio e per sperimentare;

2) continuare a fare la World Cup con la formula a partenze separate inaugurata nel 2010 a Bracciano, ma cercando di far sì che la nazione ospitante metta a disposizione degli amici stranieri il più alto numero di proprie barche possibili, con apertura peraltro, per quel che riguarda la classifica dei legni, a fare anche sub-classifiche separate a seconda del certificato di stazza, italiano o olandese, ove necessario od opportuno considerati i numeri.

Evidentemente alla parte olandese questo compromesso alla fine non è piaciuto però, perché come è noto a novembre sono ripartite le polemiche.

Prima di dare inizio al dibattito il Segretario ricorda all'assemblea che questa riunione è stata convocata così presto nell'anno per avere la possibilità come Classe italiana di assumere una posizione autonoma prima dell'assemblea olandese in programma a fine mese. Ricorda inoltre che la posizione dei vari interlocutori dell'AICD a livello internazionale, e principalmente quella olandese, è stata tradotta e riportata su Dinghy News a più riprese. Illustra quindi i numeri limitati dei dinghy presenti in Francia, Svizzera, Turchia, Slovenia, sottolineando che Italia, Olanda e Giappone hanno le flotte maggiori e che mentre l'Italia, che ha la più grande flotta di barche regatanti, e il Giappone perseguono un modello misto, in Olanda ci sono solo legni. Racconta infine dell'iniziativa del fratello di Pieter Bleeker apparsa su Facebook a seguito di una visita in oriente dove ha visto uno scempio di foreste. L'idea che intenderebbe sottoporre alla sua associazione sarebbe quella di non usare più il mogano per la costruzione dei Dinghy 12', ma solo legno ecosostenibile.

Il Segretario proietta quindi sullo schermo le quattro "soluzioni" che verranno sottoposte agli associati olandesi da parte del loro comitato direttivo, soluzioni nate dal lavoro congiunto di **Pieter Bleeker, Fred Udo e Reinhard Schroeder**, tedesco con nuovo scafo olandese.

Viene anche proiettata la posizione di **Duuk Dudok van Heel**

A) Posizione Fred Udo, Reinhard Schroeder, Pieter Bleeker (Dinghy News 4 dicembre)

1- Chiudere le frontiere. Siamo solo una classe nazionale. Non andiamo più all'estero ... Gli olandesi hanno un modo di dire per questo: "In questo modo buttiamo via l'acqua sporca con il bambino".

2- Tutti i Dinghy 12' partono insieme negli eventi Internazionali.

Un avvio congiunto e poi tre classifiche: plastica, legno contemporaneo, legno classico. L'organizzazione di classe italiana è una forte sostenitrice di questo, ma i dinghy moderni classici in Italia sono ferocemente contrari. Il pericolo per l'Olanda è: plastica e legni moderni potrebbero diventare sempre più popolari e i classici olandesi di legno sarebbero identificati come una classe da museo di livello internazionale. Vedi i numerosi esempi di altre classi.

3- Partenze separate. *Far partire separatamente plastica, legno moderno e legno classico è la regola, perché la velocità non è la stessa. In realtà significa una separazione con l'Italia, perché in questo caso non abbiamo quasi nulla in comune. Il ruolo della International Organization 12 foot Class diventerà più piccolo.*

Forse noi dovremmo istituire un'organizzazione internazionale di dinghy classici, insieme con i tedeschi e i francesi. La serie delle regate di "Amicizia Internazionale" recentemente istituita è un buon modo per promuovere il legno classico.

4- Un compromesso. Istituire una sezione separata dei legni classici sotto l'ombrello dell'International Organization 12 foot Class che ha un Presidente neutro. Liberi accordi per le partenze potranno essere definiti separatamente per ciascuna regata. Meno concorrenza e più divertimento. Potrebbe anche essere utile, abolire tutti i trofei "internazionali" Cockshott (plastica), Swiss & Global (legno moderno) e serie dell'Amicizia (legno classico) unitamente alla World Cup attuale. L'amicizia si può consolidare attraverso la condivisione e lo scambio di barche o attrezzatura in competizioni aperte a tali combinazioni. Un esempio è la regata di Kaag, che già è chiamata da molti anni "Regata Internazionale dell'Amicizia".

B) Opinione e suggerimenti di Duuk Dudok van Heel, membro del Comitato Tecnico in Olanda (2 dicembre) in risposta ad e mail ricevute dall'Italia, alcune delle quali definite sgradevoli del tipo "siete dei piantagrane", "non ci state a perdere", "i dinghy italiani sono superiori", "è solo il timoniere che fa la differenza". Alcune però chiedono "spiegateci cosa volete".

I personali suggerimenti di Duuk Dudok, per evitare che la classe dinghy sia divisa in una parte moderna e una classica sono i seguenti :

- 1) Tutti gli amanti dei dinghy di legno devono proclamare a voce alta
" Siamo amanti dei dinghy classici nello spirito in cui George Cockshott ha disegnato il Dinghy 12"
- 2) Tutti i dinghy devono avere la stessa lentezza.
- 3) La conseguenza dell'accettazione da parte degli italiani di questi principi è che:
 - a) Fare dei buchi nel sacro dinghy di legno per risparmiare peso è vietato.
 - b) Si montano picco e vela olandese
 - c) Si adottano le stesse manovre che hanno i dinghy olandesi
 - d) Si mantiene tutto nello spirito originale del 1914 (! ndr), economico e il più semplice possibile

Inoltre:

- non consiglio agli Italiani di usare il pesante timone originale, è un freno. Personalmente penso che gli olandesi dovrebbero avere un timone italiano da massimo 4 chili senza barra. E' anche una soluzione più economica.
- La vela non imbisciata sul boma? Perché no. Alcuni olandesi non hanno obiezioni a modificare la regola, anche se naturalmente i puristi odiano l'idea.
- La possibilità di modificare la posizione della base dell'albero prima della regata con un blocco di legno? Perché no, è una soluzione economica.
- La regola italiana sull'equipaggio non è una cattiva idea per regate importanti. Regati o sempre in due o sempre da solo in tutta la competizione. Perché no, mi piace l'idea.

Il prossimo passo da fare per gli armatori di dinghy di legno in Italia e in Olanda è di parlarsi. E più importante ancora, guardare al passato. Perché non ci sono più dinghy 12' in UK? Perché Morgan Giles ha avuto l'idea negli anni 20 di modernizzare il dinghy. L'originale dinghy 12' è sopravvissuto, quello "moderno" di Morgan Giles no. Quindi, chi fa il primo passo per una buona discussione sulla standardizzazione del dinghy di legno affinché tutti diventino ugualmente lenti? L'alternativa è la separazione.

NdR La separazione fa naturalmente riferimento solo ai dinghy in legno, poiché quelli in VTR non vengono neppure presi in considerazione.

Alla domanda posta da **Giorgio Sanzini** su quanti siano gli olandesi regatanti e su quanti vadano all'estero a regatare, il Segretario risponde che la regata olandese con più barche è quella di Kaag con una cinquantina di iscritti. Ce ne sono poi circa tre che hanno tra i 20 e i 30 concorrenti e poi un certo numero, non più di una quindicina, dove i concorrenti sono sui 10/ 15 al massimo, ma anche meno. Per quel che riguarda gli olandesi che vanno a regatare all'estero, si tratta di 10/15 dinghisti.

Viene quindi aperto il dibattito.

Prende la parola **Pio Cerrocchi** secondo il quale gli Olandesi non hanno poi tutti i torti nel sostenere che le nostre barche hanno una somma di manovre che le ha rese sofisticate; queste complicazioni a suo avviso vanno un po' contro lo spirito iniziale e la tradizione che teorizzavano una barca semplice, così come il Dinghy è rimasto fino all'inizio degli anni ottanta. Suggerisce che qualcuno dell'associazione vada all'assemblea olandese per mantenere il dialogo.

Su questo punto interviene il **Segretario** che fa presente come però gli olandesi siano stati i primi ad utilizzare le colle epossidiche con funzione strutturale e come gli stessi usino vele in dacron e non in cotone e cime in spectre o maylar, anziché in canapa, e come forse abbiano modificato le linee d'acqua a prua per affrontare meglio il vento forte e andare in due. Tutto questo costituisce un'evoluzione e forse a questo punto bisogna chiedersi chi sia l'arbitro legittimato a decidere quale evoluzione sia accettabile/legittima e quale no? I dinghy olandesi oggi sono diversi da quelli del 1913 anche perché i materiali si sono evoluti. D'altronde è difficile arrestare il progresso. Così come sono evoluti i nostri legni. Ma passare poi a dire chi sia nel giusto e nel solco della tradizione e chi no, tra noi e gli olandesi, ammesso che interessi, è un discorso diverso e la posizione olandese che si autoproclama certificatrice assoluta di quello che è consentito o no in termini di evoluzione, è difficilmente accettabile.

Vincenzo Penagini fa presente che da parte Olandese viene considerata una inutile complicazione lo sdoppiamento nelle manovre, un fattore che invece rende più sicura la imbarcazione; in Italia infatti il Dinghy viene utilizzato come singolo mentre in Olanda si porta quasi sempre in due persone; con le manovre doppie si è voluto rendere la barca più sicura perché le mani in Italia sono prevalentemente due e non quattro come in Olanda. Stesse argomentazioni valgono per lo sgottamento dell'acqua imbarcata, acqua che per gli Olandesi dovrebbe essere eliminata a mano, anziché con la pompa elettrica.

Quanto alla questione tradizione, vale la pena osservare che il Dinghy Italiano ha ancora gli stessi pesi (guscio+paglioli+timone) del 1929 secondo quanto disposto dal regolamento sottoscritto dall'Unione Internazionale dello Yachting (firma Heckstall -Smith) e dalla Federazione Italiana Vela (firma vice Pres. Alberto Fassini Camossi).

In Italia poi le linee d'acqua sono rimaste le stesse e lo stesso dicasi per le misure del rig. Una circostanza confermata a suo tempo da Sergio Michel e ancora di recente dal componente del CT Connie Iseburg.

Sorge quindi legittimo il dubbio che il peso minimo del guscio a 104 kg previsto dagli Olandesi (un peso che rende praticamente impossibile avere un dinghy - completo del timone (4kg) e dei paglioli

prescritti nei disegni e nel progetto di Chockshott - di 115 Kg, così come pure l'abbassamento del piano velico, siano modifiche introdotte dagli Olandesi successivamente, per adattare la barca alla maggior intensità del vento nei loro laghi.

Secondo Penagini non ha poi senso parlare di norme comuni, se prima non vengono confrontati i gusci Olandesi con quelli Italiani, scafi questi ultimi che risultano tutti- nei limiti delle tolleranze consentite - conformi alla nostra normativa in vigore praticamente dal 1929.

Le barche Olandesi appaiono infatti più piene nella sezione prodiera (tra la sezione C e la sezione D) e la circostanza sembra essere confermata dalla mancanza di fotografie di dinghy olandesi ingavonati in poppa con vento forte, nonostante la presenza di due persone a bordo!

E' peraltro vero che la vela Italiana ha una forma diversa rispetto a quella originaria, ma la circostanza deriva soprattutto dalle diverse procedure di stazza che hanno reso diversi i progetti delle vele.

A tale proposito **Giorgio Pizzarello** fa presente che - in termini di superficie esposta al vento - le due vele differiscono di pochi cm quadrati: essendo l'unico proprietario italiano di una barca Olandese, conferma che alcune regolazioni non gli erano possibili quando navigava da solo col dinghy armato all'olandese: e la manovra con vento forte di vang e caricabasso potevano diventare causa di scuffia, in quanto dalle cinghie risultava impossibile raggiungere la relativa cima. Solo dopo avere sostituito paglioli, vele e rig e cambiato la disposizione delle manovre, la sua barca Olandese si e' dimostrata - con vento superiore ai tre m/s - competitiva nel confronto con le barche italiane. Oltre che ad assicurare una navigazione più sicura, le manovre rinviate su entrambi i lati rendono anche più tecnico e divertente il dinghy che si dimostra estremamente sensibile alle regolazioni eseguite al variare delle condizioni. Pizzarello riferisce di avere - diverse e reiterate volte - cercato di convincere gli Olandesi su tale argomento, senza ottenere però purtroppo alcun risultato.

Paolo Corbellini cita il caso avvenuto di recente in occasione del rientro in porto dopo una regata sul lago di Como con vento forte: l' unica barca che si è rovesciata risulta essere stata una che non disponeva del rinvio in pozzetto della drizza della randa ! Andando a prua per scocciare dalla galloccia la drizza, la scuffia del dinghy- con una sola persona a bordo - è stata inevitabile. Segnala inoltre che i migliori timonieri Olandesi dispongono di diversi rig (due o tre completi !) da utilizzare nelle differenti condizioni di vento e che oltre al rig essi sono costretti a utilizzare diversi pesi di scotte perché nei bozzelli in legno lo scorrimento della stessa è problematico. Tutto questo oltre che dispendioso, rende molto più difficile la gestione della barca in regata.

Francesco Di Tarsia di Belmonte e' del parere che andrebbe fatto presente agli Olandesi che non devono considerarsi i soli depositari della tradizione e che lo sdoppiamento delle manovre e le regolazioni dell' assetto e della vela rendono propedeutico per i giovani l' utilizzo del Dinghy 12' perché così imparano quello che su altre barche è la norma.

Su tale linea e sul fatto che il dinghy con diverse regolazioni possa essere oggetto di interesse e di approccio alla Classe per i giovani si esprime anche **Mauro Giordano**.

Il delegato dei classici **Giuseppe La Scala** che condivide le argomentazioni di Pizzarello e Penagini; aggiunge che quanto scritto da Dudok Van Heel appare anacronistico in quanto le barche olandesi sono diventate (come le nostre) più rigide per effetto delle colle e che in pratica Vi è stata una evoluzione della specie dovuta in gran parte alle diverse condizioni climatiche nelle quali si svolgono le regate. Non esiste più il dinghy del 1913. Non si può tornare a quel tempo. Fa inoltre presente che gli Olandesi ci marciano, sono un po' ipocriti, per esempio utilizzano sulle loro barche quattro svuotatori, anziché due come permesso dal regolamento italiano. Peraltro la gran parte degli italiani ne utilizza uno solo per non aprire in diversi punti il fasciame, "rovinando" inutilmente il proprio dinghy. Osserva che molto del problema sorge dalla insoddisfazione degli olandesi che

hanno regatato contro di noi rispetto alle loro prestazioni. Il discorso della tradizione è più estetico che sostanziale. Inoltre sostiene come in certe condizioni di mare e piatto e poca onda gli Olandesi siano più veloci delle barche italiane che risultano essere comunque più "all round". La Scala riferisce che Giorgio Poggi a Portorose era rimasto impressionato dalla velocità di alcuni Olandesi in condizioni di vento forte, mare piatto e assenza di onda.

Con Penagini concorda che gli Italiani sono mediamente più bravi nella conduzione della barca con vento medio leggero, mentre gli olandesi sono mediamente più bravi con vento forte e che è evidente che questa attitudine deriva dall' utilizzo della barca in condizioni diverse.

Nondimeno sostiene che vada mantenuto un punto di contatto con gli Olandesi per portare avanti la internazionalizzazione dei soli legni e che è necessario trovare sui bandi di regata un punto di accordo, almeno per le regate internazionali, prevedendo per esempio dei pesi correttori. Nel senso che anche al fine di salvaguardare il recupero di barche vecchie italiane, potrebbero essere introdotte norme sui bandi del Trofeo del Dinghy Classico che prevedano che peso di timone e barra di 4 Kg o peso ridotto del rig, siano compensati da pesi da inserire sullo specchio di poppa e/o direttamente sugli elementi del rig. Tale norma potrebbe essere applicata dal Club del Lago di Ginevra che organizzerà la regata valida nel 2013 per il Trofeo del Dinghy Classico.

Su tale proposta riprende la parola **Penagini** secondo il quale non ha senso che - per recuperare un vecchio timone di una vecchia barca - si deroghi dalle norme del regolamento italiano in vigore per i classici e fa presente che vecchi gusci (tipo quella di Ottonello, Pinuccio Viacava, Tay de Negri Capannoli) sono tornati competitivi anche nel confronto coi moderni, grazie all' utilizzo di nuovi timoni e / o di nuovo rig. Secondo Penagini non si dovrebbe assolutamente condizionare la flotta da regata Italiana dei legni per compiacere gli Olandesi. Il recupero sacrosanto di vecchie barche è questione diversa da quella costituita dal desiderio di mantenere in dotazione i timoni e i vecchi rig originali, che poi come sappiamo - il più delle volte - danno dei problemi al primo rinforzo di vento.

L' introduzione di pesi correttori porterebbe solo a inutili polemiche alle regate; il completo recupero di vecchie barche può essere eseguito in modo corretto e veramente completo solo rendendole competitive per le regate attraverso la dotazione di attrezzatura e appendici adeguate ai tempi. Nulla vieta peraltro di mantenere per motivi storico/affettivi vecchie vele, alberi, derive e timoni con le quali si è consci che le prestazioni risultano inferiori.

Roberto Armellin fa presente che si potrebbe incaricare l' ISAF di giungere alla redazione di un regolamento comune del Dinghy 12' attraverso una comparazione tra il regolamento Olandese e Italiano. Tiene peraltro a sottolineare che gli Olandesi quando parlano di resine epossidiche, con una buona dose di ipocrisia le chiamano vernice; e omettono di proposito di menzionare che il legno - una volta imbevuto nella resina - diventa un materiale con caratteristiche meccaniche molto diverse da quelle originarie!

Il Segretario informa Armellin e l'Assemblea che già dai tempi di Groningen lo scorso anno, gli olandesi comunque rifiutano qualsiasi coinvolgimento dell'ISAF nel Dinghy 12'.

Secondo **Glauco Briante** dare un incarico all' I S A F di studiare un regolamento comune aprirebbe un processo incontrollato col serio rischio di rovinare sia la flotta italiana, che quella olandese, senza nessun vantaggio per entrambe. Il dinghy nato come deriva da passeggio e trasformatasi successivamente in barca da regata, dopo aver perso lo status di Classe Internazionale è diventata un' **anatra zoppa**, e per questo motivo le barche si sono evolute e sono cambiate nei due paesi secondo le diverse esigenze di utilizzo.

A questo punto si tratta di prenderne atto: è meglio che il dinghy resti per tutti i rispettivi paesi un' **"anatra zoppa"** nel rispetto delle proprie diverse regole di stazza.

Non c'è una soluzione alle rispettive diversità. Se poi si vuole fare il Cockshott come ponte di dialogo e incontro tra nazioni, va bene, ma non chiediamo di più.

Giorgio Pizzarello premette che la sua posizione l'ha già espressa nella lettera inviata agli amici stranieri che è stata pubblicata sia da Bleeker sul suo Blog che su Dinghy News e afferma di concordare con quanto espresso da Briante, da Penagini e con gran parte di quanto detto da Giuseppe La Scala. A questo punto fa presente che a suo avviso la vera soluzione sarebbe quella di ipotizzare una World Cup con barche equivalenti messe a disposizione dal Paese ospitante per i due o tre rappresentanti che ciascuna nazione interessata decidesse di inviare sulla base di una selezione. Le barche poi andrebbero assegnate per sorteggio ai timonieri alla fine di ogni prova o giornata, come avviene anche in altre classi.

Unico banco di prova internazionale per regate comuni è e deve restare il Trofeo Chockshott aperto a tutti i tipi di dinghy stazzati nei rispettivi paesi.

Sono troppe ampie infatti le differenze radicate e la differente filosofia di utilizzo di italiani e olandesi non da margini per una intesa in tempi brevi. La formula della WC con rotazione di barche permetterebbe di far veramente emergere sportivamente i timonieri migliori secondo il desiderio di tutte le Nazioni, mentre il Trofeo Chockshott manterrebbe aperto il confronto in atto da anni e servirebbe a consolidare l'amicizia fra dinghisti di diverse nazionalità, nonché alla diffusione del dinghy attraverso le regate, nella speranza e con l'obiettivo di una maggiore comprensione nel tempo delle reciproche posizioni.

Leo Azzarini ritiene che comunque debba essere mantenuto dalla Segreteria Italiana un dialogo con i responsabili della Flotta Olandese nel medio e lungo periodo

Interviene **Ugo Leopaldi** il quale fa presente che in tutta questa discussione si è parlato esclusivamente delle barche in legno, ma che la gran parte della flotta in Italia è rappresentata da dinghy moderni: ritiene pertanto improponibile una discussione nella quale viene portata avanti la posizione di una sola parte della flotta Italiana, in quanto le proposte avanzate da mesi da parte Olandese riguardano solo gli scafi classici, mentre ribadisce che in Italia due terzi della flotta è rappresentata da dinghy con guscio in vtr.

Sulla posizione di Leopaldi si schiera **Yan Masserotti** (da poco diventato stazzatore federale ndr) fautore di una presa di posizione chiara e precisa: Giorgio Pizzarello _ ribadendo il suo sforzo a favore di tutte le tipologie di dinghy italiani - sempre respinto dagli amici Olandesi - sostiene anch'esso che debba emergere un segnale preciso dalla Associazione di Classe Italiana a fronte di una diatriba che si trascina ormai da troppo tempo.

Al questo punto la assemblea delibera a larga maggioranza, col voto contrario di La Scala che non condivide posizioni di "chiusura":

- che la Classe Italiana non accetti che per alcuna regata possano venir imposte modifiche e/o penalizzazioni a scafi e attrezzatura di Dinghy 12' italiani, che vadano contro l'evoluzione avuta dal Dinghy 12' in Italia fino ad oggi, e che siano perseguite tutte le azioni che favoriscano l'unità della Classe;
- che nei confronti delle associazioni straniere sia il Segretario, d'intesa con il Consiglio Direttivo, l'unico interlocutore anche per eventuali dialoghi/confronti, col mandato ad agire comunque nell'interesse della Classe Italiana nel suo complesso e nella sua unitarietà, nonché per stabilire e ribadire l'originalità del Dinghy 12' italiano.

Prima di concludere su questo punto il Segretario fa presente come sia importante che il modello misto italiano e le nostre barche, sia di legno che di vetroresina, prenda piede nei paesi

mediterranei a cominciare dal sud della Francia. In questo senso si ritiene importante la partecipazione alla Monaco Classic Week. Inoltre sottolinea come sarebbe opportuno partecipare a regate nel nord Europa con propri scafi anche in termini di “vetrina” per le belle barche dei nostri cantieri e accenna al progetto di un gruppo di partecipare al Cockshott ad Amburgo a giugno.

Sull’8° argomento all’ordine del giorno, “Varie ed Eventuali” viene registrato l’intervento di **Gianni Castellaro**, che sollecitato da vari suoi dinghisti solleva il problema dei professionisti nelle regate della Classe, magari anche nell’ambito di squadre sponsorizzate, chiedendo se non si ritenga che ciò potrebbe minacciare l’equilibrio tra i regatanti e cosa si potrebbe fare per prevenire il fenomeno specie in un anno come quello del Centenario in cui la visibilità della Classe sarà accentuata.

Giorgio Pizzarello è contrario ai professionisti nella Classe, che a suo avviso rischierebbero di rovinare il Gioco.

Il Segretario fa presente di esser stata sollecitata sull’argomento da più soci e di aver iniziato ad esaminare questo tema che è peraltro assai complesso e all’attenzione di varie altre classi veliche, anche d’altura. Riconosce che la Classe Dinghy ha fortunatamente conservato fino ad oggi una sua realtà in cui le componenti più commerciali e professionistiche sono al momento di fatto irrilevanti. Fa poi presente che per conservare questo status quo, una soluzione potrebbe essere quella dell’adozione di una norma di Classe che impedisca di avere pubblicità in regata su vele, scafi e abbigliamento, e magari di riservare le regate della Classe a non professionisti secondo le regole ISAF, fatti salvi coloro che pur essendo professionisti risultino soci della Classe al 31/12/2012. Ciò per mantenere lo spirito dilettantistico che caratterizza le competizioni, seppur agonisticamente accese della Classe. Ma altre soluzioni, che riflettano combinazioni differenti in relazione a quanto sopra ipotizzato possono essere studiate e individuate.

Francesco di Tarsia di Belmonte fa presente che su questo argomento, che tra l’altro non è espressamente all’ordine del giorno, e che a suo avviso è troppo importante per esser discusso tra le varie ed eventuali, andrebbero fatti approfondimenti e riflessioni. Il Presidente dell’assemblea concorda. L’assemblea peraltro, riservandosi di ritornare sull’argomento in una prossima riunione, e anche in considerazione delle persone che hanno cominciato a lasciare la sala per andare a prendere i propri treni, decide però comunque di esprimere un orientamento che risulta essere ampiamente maggioritario sul fatto che i professionisti nelle regate della Classe non sono graditi. A questo punto, null’altro essendovi da deliberare e poiché nessuno chiede la parola, il Presidente dichiara chiusa l’Assemblea alle ore 18.50.

Il Presidente
Fto. Francesca Lodigiani

Il Segretario
Fto. Carlo Cameli