

Il giorno 9 maggio 1998, si è tenuta presso la sede della LNI sezione di Milano, l'Assemblea ordinaria dell'Associazione Italiana Classe Dinghy 12p.

Sono presenti personalmente 24 Soci, altri 26 per delega e 36 Soci hanno inviato il loro voto per corrispondenza ai sensi dell'Art 12 III comma dello Statuto.

Presidente dell'Assemblea viene nominato ad acclamazione il Socio Luca Mario Manzoni.

L'O.d.G. è il seguente:

1. Esame delle proposte di modifica delle Regole di Classe, presentate dal Socio Angelo Maletto e altri e così articolate:

1.1 Abrogazione dell'ultimo capoverso dell'Art.1 delle Norme Particolari delle Regole di Classe, che recita: " La nuova regola... (omissis)... entrerà in vigore dal prossimo successivo regolamento IYRU (ora ISAF)" onde permettere l'immediata entrata in vigore di modifiche al Regolamento stesso, anziché ogni quattro anni.

1.2 Aggiunta alle Regole di Classe, Art.5 di un nuovo subarticolo così formulato:

"5.1bis) Costruzione dello scafo, intieramente o parzialmente in compensato marino.

Il compensato marino utilizzato dovrà essere di tipo omologato RI.Na e/o a norme CEE e di spessore non inferiore a mm. 8 per il fasciame, i cui spigoli non possono essere arrotondati.

Tutte le parti devono essere dimensionate ed eseguite secondo i piani di costruzione e con le misure dell'Art.5.1 (costruzione in legno).

In riferimento ai piani di costruzione, il costruttore ha la facoltà di omettere le seguenti parti:

- a) ordinate. In questo caso l'omissione dovrà essere totale;
- b) scassa dell'albero, relativamente all'esecuzione descritta all'Art.5.1.k;
- c) correnti;
- d) paglioli, relativamente all'esecuzione descritta all'Art.5.1.q.

Gli incollaggi potranno avvenire utilizzando colle e resine bicomponenti.

E' ammesso il rivestimento totale, interno ed esterno con le suddette resine in sostituzione delle vernici e pitture tradizionali.

Nessun assemblaggio e rinforzo potrà essere effettuato con l'ausilio di tessuti, laminati, fibre esotiche e non.

Riserve di galleggiamento sotto forma di doppifondi e scatolati stagni.

I doppi fondi, facoltativi, possono essere parziali o totali, la loro esecuzione non potrà consentire l'eventuale autosvuotamento dello scafo attraverso lo specchio di poppa durante la navigazione, la loro superficie non potrà superare il livello della linea congiungente la misura di mm.345 presa dal piano della falchetta alla Sez.D, alla Sez.B e allo specchio di poppa.

Gli scatolati stagni, pure facoltativi, possono essere realizzati unicamente al di sotto della panchina di poppa e delle sedute laterali, all'interno della loro proiezione verticale.

Il volume complessivo delle riserve di galleggiamento di cui sopra non potrà superare comunque i 280 litri, e dovrà essere ripartito in tre distinti volumi, non intercomunicanti, dimensionati in modo che, sottraendo al loro volume totale uno qualsiasi di essi, il volume residuo sia di almeno lt.140."

1.3 Allo scopo di uniformare il Regolamento di Costruzione delle imbarcazioni in legno ed in materiali diversi dal legno, a quello delle costruzioni in compensato marino per quanto riguarda le riserve di galleggiamento, si richiede:

- a) L'aggiunta all'Art.5.1, (costruzioni in legno), di un ulteriore comma "v" così redatto:  
"5.1 v) Riserve di galleggiamento sotto forma di doppifondi e scatolati stagni. (riprendere interamente quanto riportato al precedente punto 1.2)"
- b) l'integrazione del primo comma dell'Art.5.2.d (costruzione con materiali diversi), con l'aggiunta di quanto riportato al precedente punto 1.2)

Quanto sopra avrà effetto immediato per le nuove costruzioni, mentre il certificato di stazza di quelle in essere continuerà ad avere validità solo nel caso in cui nessuno svuotamento possa avvenire attraverso lo specchio di poppa durante la navigazione.

2 Esame delle proposte di modifiche alle Regole di Classe, presentate dalla Segreteria e così articolate:

#### CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Costruzione sostituire "legno o altri materiali autorizzati"  
con "legno e/o vetroresina"

Sostituire il testo dell'art. 5.2 con il seguente testo:

art. 5.2 Costruzione dello scafo con la vetroresina

a E' ammessa la costruzione parziale o totale in vetroresina. Chiunque desideri costruire un Dinghy 12p con l'impiego di vetroresina dovrà sottoporre domanda di costruzione alla Segreteria dell' AICD, accompagnata da una dettagliata relazione tecnica che ponga in particolare rilievo, anche con l'ausilio di schizzi o disegni, quei dettagli che si discostano dai piani originali.

b La stazzatura di scafi costruiti parzialmente o totalmente in vetroresina, è comunque subordinata alla stazzatura del prototipo che deve anche essere preventivamente ispezionato dal Comitato Tecnico e sottoposto all'approvazione dell'Assemblea. Dopo l'ispezione, l'approvazione e la stazzatura del prototipo, lo stesso cantiere potrà costruire liberamente altri Dinghy 12p conformi a quel prototipo. Essi dovranno essere corredati da una Dichiarazione di Conformità al Prototipo sottoscritta dal cantiere produttore.

Ogni variazione rispetto al prototipo dovrà essere segnalata preventivamente alla Segreteria dell' AICD che potrà, a secondo dell'importanza della modifica stessa, approvare direttamente il nuovo prototipo, sottoporre l'approvazione al Consiglio Direttivo o all'Assemblea. In ogni caso, la Segreteria potrà avvalersi del parere del Comitato Tecnico.

c. Gli scafi in vetroresina dovranno presentare le fiancate esterne con una superficie che riproduca quella tipica delle tavole sovrapposte della costruzione in legno. Gli spessori devono essere distribuiti uniformemente e non potranno essere inferiori a 2,5 mm.

d. Gli scafi in vetroresina dovranno avere almeno due riserve di galleggiamento gonfiabili e/o casse stagne e/o doppio fondo adeguati a garantire la non affondabilità in pieno assetto di regata. Le riserve di galleggiamento gonfiabili potranno essere eliminate solo se il cantiere costruttore dichiara e garantisce che all'interno dello scafo vi sono almeno n° 3 volumi stagni non comunicanti tra loro, tali che, sottraendo al loro volume totale il volume di uno qualsiasi di essi il volume rimanente sia pari almeno a 140 litri.

e. Gli scafi in vetroresina dovranno rispettare la posizione interna e le dimensioni dei banchi di voga, delle panchette laterali e della cassa della deriva secondo i piani di costruzione. Viene concessa una tolleranza di 30 mm in meno sulla distanza dal piano dei banchi di voga alla falchetta. Per gli scafi a doppio fondo i paglioli non sono obbligatori se anche senza di essi la barca raggiunge il peso minimo di stazza.

#### POTESTA' DELL'ASSOCIAZIONE DI CLASSE

Sostituire l'art. 7 con il testo seguente:

L'Assemblea dell'Associazione, su richiesta del Segretario, sentito il parere del Comitato Tecnico si riserva di approvare i prototipi presentati ai sensi dell'art.5 del Regolamento di Costruzione.

#### NORME PARTICOLARI art. 3

eliminare tutto il secondo periodo, già inserito nel testo del nuovo art.5.2d delle Regole di Costruzione.

Le suddette modifiche dovranno essere approvate o rifiutate "in blocco"

Motivazione:

Attualmente coesistono nella Classe tre diverse tipologie costruttive:

a) legno massello

b) VTR e legno

c) solo VTR

Il legno è il materiale del progetto originale, senza il quale la Classe perderebbe il contatto con le proprie origini e perderebbe quel fascino che molti ci invidiano. La vetroresina consente risparmi nella costruzione e nella manutenzione tali da avvicinare alla Classe un numero di appassionati altrimenti impensabile.

Non si ravvede alcuna necessità di lasciare la possibilità di usare altri materiali, non meglio identificati, e sicuramente più costosi della vetroresina, in una deriva che, secondo l'art 1 del Regolamento di Costruzione, dovrebbe tendere alla "maggiore uniformità possibile".

Oggi si parla dell'introduzione del compensato, ma in ogni caso la porta rimarrebbe aperta per carbonio, kevlar, ecc. così come previsto dal testo attuale delle "Potestà dell'Associazione di Classe" che parla di costruzione in serie di scafi in materiali speciali.

Constatata la regolare convocazione dell'Assemblea, il Presidente dichiara aperti i lavori. Il Socio Bariffi chiede la parola per presentare una mozione che prevede la discussione di eventuali emendamenti alle proposte inserite all'ordine del giorno. Dopo breve discussione la mozione Bariffi viene approvata con 28 voti favorevoli e 22 contrari. L'Assemblea decide anche che gli eventuali emendamenti verranno posti in votazione solo in caso di mancata approvazione delle proposte inserite all'ordine del giorno e in questo caso i voti per corrispondenza non verranno conteggiati.

Il Presidente legge un fax pervenuto dal Cantiere Lillia e il Socio Enrico Corsi chiede che lo stesso venga inserito nel presente verbale:

Musso 8 Maggio 1998

All' assemblea ord. dell' A.I.C.D.

via Lentasio 9

20122 Milano

Egr. sig.ri,

*Sono molto rammaricato di dover rilevare, come risulta dalla convocazione all'assemblea, che l'eterna polemica sulla questione Dinghy 12 P. autosvuotante non si è ancora spenta.*

*Con la ns. precedente del \_\_\_\_\_ e in occasione dell'assemblea di Rapallo erano già state esposte le motivazioni per le quali il Cantiere Lillia continuava a produrre i propri Dinghy 12 P regolarmente riconosciuti dalla Classe e stazzati da qualsiasi stazzatore FIV abilitato. A distanza di due anni torno a sottolineare che : nel rispetto della tradizione produciamo il Dinghy 12 P dal 1957 mutando man mano il tipo di costruzione ma che i cambiamenti apportati sono sempre stati mirati anzitutto ad un miglioramento della navigabilità della barca e non ad aumentarne le performance in regata.*

*La maggior sicurezza ed affidabilità sono sempre state oggetto dei nostri sforzi e così come nella Classe Star anche nella Classe Dinghy ci sembra di aver contribuito al miglioramento di due delle più tradizionali barche, tanto che abbiamo ricevuto elogi da molti ( ISCYRA, COMITATI OLIMPICI, FEDERAZIONI E VELISTI IN PRIMO PIANO).*

*Spronati dal buon senso più che mai ad aumentare ulteriormente la sicurezza di ogni nostra barca saremmo maggiormente orgogliosi se riuscissimo un giorno ad inventare un Dinghy (sempre regolamento permettendo) che non solo sia autosvuotante ma anche autoraddrizzante così che*

*chiunque possa veleggiare sereno e sicuro.*

*Rivolgendomi ai soci votanti chiedo che si valutino bene le proposte di modifiche alle regole di classe che oltre ad essere ridicole e mirate risultano essere in netto contrasto con i principi ISAF e, peggio ancora, con i principi della navigazione in genere.*

*Rivolgendomi al socio Angelo Maletto e a chi si nasconde dietro di lui spero siano consapevoli di essere i soli velisti al mondo a voler porre limite massimo anzichè minimo alle riserve di galleggiabilità e quindi alla sicurezza; che sappiano inoltre informarsi meglio sulle normative ISAF vigenti per le quali uno scafo stazzato non è soggetto a modifica di nessun genere per il conseguente mutare delle regole di stazza.*

*Rivolgendomi all' A.I.C.D. intendo rinnovare il mio impegno nel fronteggiare chi, nonostante il già fallito tentativo di " sabotaggio" a Rapallo, si ostina spinto da poco "Amor di tradizione" e molti INTERESSI COMMERCIALI, nel voler cabiare le regole per mettere fuori gioco i cantieri che, meglio di loro, anno saputo progredire nel PIENO RISPETTO DELLE REGOLE.*

*SE NECESSARIO SARA' NOSTRO DOVERE AGIRE RICORRENDO A VIE LEGALI*

*Con immensa stima e scusando per la mancata partecipazione all' assemblea.....*

*Distinti Saluti,*

*Meco e Stefano Lillia*

Si passa alla discussione del punto 1.1 e si procede alla votazione: favorevoli 34, contrari 49, astenuti 2. La modifica proposta al punto 1.1 viene pertanto respinta.

I Soci Corsi e Vanetti lasciano l'Assemblea.

Si passa alla discussione e votazione del punto 1.2: favorevoli 46, contrari 27, astenuti 6. Poiché i voti favorevoli sono inferiori al quorum richiesto di due terzi, la modifica proposta al punto 1.2 viene respinta.

La modifica proposta al punto 1.3 viene messa in votazione: favorevoli 6, contrari 53, astenuti 20. La proposta viene respinta.

Dopo breve discussione il Presidente mette in votazione il punto 2 dell'odg: favorevoli 20, contrari 51, astenuti 8. La proposta viene respinta.

Conclusasi la votazione sui punti all'Odg, i Soci Michel e Liotta presentano un emendamento al punto 1.1:

Si propone di aggiungere il seguente testo all'art 1 delle Norme Particolari:

"In deroga al presente articolo possono essere approvate modifiche alle Regole di Classe in tempi brevi se proposte dal Comitato Tecnico. Il Comitato Tecnico dovrà proporre all'Assemblea le modifiche che, se approvate con maggioranza semplice, entreranno in vigore in via transitoria dopo 3 mesi. Dopo un tempo minimo di sei mesi di sperimentazione, il Comitato Tecnico avrà il dovere di ripresentare tali modifiche all'Assemblea successiva accompagnate da una relazione tecnica. L'Assemblea potrà, con maggioranza dei due terzi, approvare tali modifiche. Il valore transitorio della sperimentazione non potrà essere ulteriormente prorogato."

Dopo ampia discussione, nella quale il Segretario evidenzia la difficoltà di gestione pratica che tale regime transitorio comporterebbe, il suddetto emendamento viene approvato con 33 voti favorevoli, 9 contrari e 2 astenuti.

Passando alla discussione delle varie ed Eventuali, il Socio Comerio chiede che i pareri del Comitato Tecnico vengano pubblicati sul bollettino e inviati agli stazzatori.

L'ing. Zerboni allerta i Soci sulla corrispondenza alle Regole di Classe della caduta prodiera di alcune vele.

Non essendovi altro da discutere, alle ore 14.00 il Presidente dichiara chiusi i lavori.

Il Presidente: Luca Mario Manzoni

