



**ASSOCIAZIONE ITALIANA
CLASSE DINGHY 12 p.**

NOTIZIARIO MAGGIO 1988

stampa tipografica



**GRAFICHE
LARIO**

Dervio - tel. 0341/851.198

CARI SOCI E AMICI,

sono lieto di inviarvi anche quest'anno il nostro tradizionale notiziario di primavera. L'Associazione ha iniziato bene il 1988, numerose sono le adesioni e le richieste di informazioni da parte di molte persone interessate alla nostra sempre bella barca. Notevole anche quest'anno è il programma di attività, e speriamo che il 75° anno di vita della Classe Dinghy 12 p. sia ottimo da ogni punto di vista.
Buon vento a tutti!

Francesco Bariffi Segretario Nazionale

INDICE

| | |
|--|---------|
| Presentazione - Indice | Pag. 1 |
| Calendario Regate | Pag. 2 |
| Invito a Chioggia - Trofeo d'Argento A.I.C.D. | Pag. 3 |
| Regolamento del Trofeo A.I.C.D. | Pag. 4 |
| Censimento F.I.V. | Pag. 5 |
| Aggiornamento delle regole di classe | Pag. 6 |
| Numeri velici e certificati di stazza | Pag. 7 |
| Come armare e condurre il Dinghy | Pag. 8 |
| Riscoperta dei terzaruoli | Pag. 12 |
| Dinghy non agonistico - I remi - | Pag. 13 |
| Vita sociale | Pag. 15 |
| Quote sociali 1988 - Materiale disponibile - Cariche sociali | Pag. 16 |
| Assemblee - Lutti | Pag. 17 |
| 75° Classe Dinghy - Appunti di storia | Pag. 18 |
| Attività agonistica 1987 | Pag. 19 |
| Pubblicità | Pag. 27 |
| Piccoli annunci | Pag. 31 |
| Moduli | Pag. 32 |

in copertina: Angelo Oneto su Marzia si avvia a conquistare il suo sesto Campionato Italiano Dinghy - Andora 1987 - foto D.Guidi.

Pubblicazione non periodica - Riservata ai Soci
ASSOCIAZIONE ITALIANA CLASSE DINGHY 12 p.
Via Martiri della Libertà, 30 - 22051 BELLANO (CO) - Tel.0341-821840
Conto corrente postale N.12170221

Hanno collaborato: F.Bariffi,R.Ballarín,R.Battistoni,M.Gasparini,M.Gozzi,D.Guidi;
F.Marafante

CALENDARIO REGATE 1988

| | | |
|------------------|--------------------------------------|---|
| 7/8 Maggio | Varenna - C.N. Varenna | Coppa Varenna valida per il Trofeo del Lario. |
| 28/29 Maggio | Venezia P. Sabbioni - D.V. Veneziano | Trofeo De Zottis valido per il Trofeo A.I.C.D. |
| 5 Giugno | Genova Sturla - Dinghy-Snipe Club | Coppa Dinghy |
| 11/12 Giugno | Varenna - C.N. Varenna | Trofeo S. Biagio valido per il Trofeo del Lario e per il Campionato zonale FIV open |
| 25/26 Giugno | Chioggia - C.N. Chioggia | Trofeo dell'Adriatico |
| 9/10 Luglio | S. Margherita L. - C. Velico | Coppa Tre Porti valida per il Trofeo A.I.C.D. |
| 6/7 Agosto | Lerici - C.V. Erix | Coppa Biagioni |
| 14 Agosto | Corenno - C.V. Dervio | Coppa Corenno valida per il Trofeo del Lario |
| 29 Agos./3 Sett. | Chioggia - C.N. Chioggia | CAMPIONATO NAZIONALE 29/30 Agosto Stazze 31 Agosto - 1/3 Sett. - 6 prove |
| 10/11 Settembre | Bellano - C.V. Bellano | Coppa Manara valida per il Trofeo A.I.C.D. valida anche per il Trofeo del Lario e per il campionato zonale F.I.V. open |
| 25 Settembre | Dervio - C.V. Dervio | Trofeo Gillette valido per il Trofeo del Lario |

In data da stabilirsi a Chioggia la Coppa Malieni (2 prove in laguna) e il Trofeo dell'Amicizia (2 prove marine), la prima in luglio e il secondo in agosto. La regata di Andora potrebbe svolgersi nei giorni 17/18 settembre. Ci riserviamo di darne conferma sul Giornale della Vela.

Per i partecipanti alle regate del Trofeo A.I.C.D. e al Campionato nazionale provenienti da fuori sede sono previsti rimborsi spese. (Vedi modulo Pag. 36)

Il Campionato Olandese open si svolgerà nei giorni 23/24/25 Luglio 1988 a Sloten (Slotermeer) in Friesland. Chi fosse interessato a partecipare è pregato di mettersi in contatto con la nostra Associazione.

1989

Larchmont N.Y. - (USA)
22/29 Aprile

International Dinghy Team Regatta.
World Championship of Dinghy Team Racing
(12 foot interclub Dinghies).

INVITO A CHIOGGIA

Il Circolo Nautico Chioggia organizza per la Classe Dinghy 12 p. nell'anno 75° di fondazione della Classe:
25/26 Giugno 1988 - XXI Edizione TROFEO ADRIATICO DINGHY 12 p.

IV Edizione TROFEO A. BERTOTTO

29 Agosto - 3 Settembre 1988 - 52° CAMPIONATO NAZIONALE DI CLASSE

Ricordando a tutti i dinghysti che il nostro impegno per rendere il Loro soggiorno piacevole e lieto fra «AMICI» ci vede al lavoro ormai da mesi, osiamo sperare che la partecipazione sarà nutrita e qualificata per la miglior riuscita, anche sotto il profilo tecnico, dei due importanti appuntamenti proposti, con particolare riferimento al Campionato Nazionale. A terra per tutti: pesce, vino e tanta spontanea allegria. Scriveteci o telefonate, siamo a Vostra disposizione (C.N.C. 041-401565 - Cap. di Flotta 041-908267)

F. Marafante

N.B. Per l'iscrizione al Campionato Nazionale v. modulo a pag. 35. Termine di spedizione: entro il 16 Agosto 1988.

Si ricorda che i certificati di stazza devono essere rilasciati almeno 12 giorni prima della prima prova. Entro tale termine deve anche essere rilasciata l'eventuale dichiarazione integrativa del certificato di stazza relativa alla possibilità di regatare senza paglioli per le barche sopra peso. Si ricorda inoltre che i timoni devono essere conformi al disegno dei Piani di Costruzione attualmente in vigore. L'Associazione invierà gratuitamente la tavola del timone ai Soci che ne faranno richiesta per partecipare al Campionato. Per rimborso spese vedi modulo Pag. 36

TROFEO D'ARGENTO A.I.C.D.'88

Si disputerà quest'anno la seconda edizione del Trofeo d'Argento Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p., triennale non consecutivo (una copia del Trofeo più piccola ma anch'essa d'argento viene assegnata definitivamente al vincitore annuale).

La classifica sarà basata sulle seguenti tre regate:

| | | |
|------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| 28/29 Maggio | Venezia (Punta Sabbioni) | - TROFEO DE ZOTTIS |
| 9/10 Luglio | S. Margherita Ligure | - COPPA TRE PORTI |
| 10/11 Settembre | Bellano | - COPPA RAFFAELE MANARA |

1) Il Trofeo De Zottis è organizzato dal Diporto Velico Veneziano (041/5231927) a Punta Sabbioni, che si raggiunge via terra da Jesolo. Le barche vengono parcheggiate presso il Campeggio Marina di Venezia (041/966146). Il Campeggio è dotato di tutti i servizi (compresa assistenza medica), negozi, ristorante ecc. (per l'alloggio rivolgersi al Camping Miramare - Tel. 041/966150). Per la serata di sabato 28 Maggio è previsto un ritrovo di tutti i partecipanti e accompagnatori con cena e allegria. Il nostro socio Mario Gasparini (041/5222369) collabora per la migliore riuscita della nostra partecipazione.

2) La regata di Santa Margherita Ligure è organizzata dal Circolo Velico (Calata del Porto - 0185/288575 - Delegato Classe Dinghy Dott. Turrin Tel. 0185/288484) su due prove: sabato triangolo olimpico - domenica il tradizionale percorso S. Margherita-Portofino-Rapallo-S. Margherita. Si consiglia di telefonare al Circolo organizzatore o al delegato di classe per il parcheggio delle barche e di prenotare per tempo l'alloggio (si indica l'Albergo Ulivi-0185/287890-Via Maragliano 28)

3) La Coppa R.Manara è organizzata dal C.V.Bellano (0341/820528 Sede - 0341/821840 Segretario Bariffi). È in palio una Coppa d'argento triennale non consecutiva, offerta dal Socio Onorario Nino Bonacina alla memoria del fratello. Una copia della stessa è assegnata definitivamente al vincitore annuale. Per l'alloggio si prega di prenotare per tempo; si consigliano: Hotel Meridiana, Via Carlo Alberto 19, tel.0341/821126/821621; Albergo S.Marta, Via Manzoni 54, tel.0341/821401. A 4 Km (Dervio) vi sono due campeggi: Europa, Via Marconi, 10, tel.0341/850289 e Turisport, Lungolaro Imbarcadero, tel.0341/850460 (entrambi vicini al lago). La serata del 10 Settembre trattenimento presso la sede del C.V.Bellano.

NB: Contributi spese sono previsti per i concorrenti provenienti da fuori sede. vedi modulo Pag. 36

REGOLAMENTO DEL TROFEO A.I.C.D.

- 1 - È istituito con decorrenza dall'anno 1987 il TROFEO challenge ASSOCIAZIONE ITALIANA CLASSE DINGHY 12 p. Esso sarà assegnato definitivamente al timoniere che lo avrà vinto tre volte anche non consecutive.
- 2 - Il Trofeo si disputerà su tre regate stabilite di anno in anno dalla Segreteria dell'Associazione di Classe, sentito il parere dell'Assemblea ordinaria annuale dei soci, una per il Mare Adriatico, una per il Mar Ligure e una per la Zona Laghi.
- 3 - La classifica sarà data dalla somma dei punteggi olimpici ottenuti nelle tre regate, senza scarto. Chi non parteciperà a una delle regate stabilite riceverà il punteggio olimpico spettante al non partito della regata con il maggior numero di iscritti. Nel caso che per motivi di forza maggiore non venga disputata una delle regate stabilite, la classifica si baserà sulle altre due regate. Nel caso in cui venisse disputata una sola regata valida, il Trofeo per quell'anno non sarà assegnato.
- 4 - Il Trofeo sarà dato in consegna al vincitore annuale che lo dovrà restituire all'Associazione di Classe entro il mese di Settembre dell'anno successivo e sarà responsabile della sua conservazione, e ciò fino a quando il Trofeo stesso verrà assegnato definitivamente a norma dell'art. 1. I nomi dei vincitori annuali, della loro barca e della Società velica di appartenenza saranno incisi sulla base del Trofeo. Al vincitore annuale sarà data una copia del Trofeo o altro oggetto.



Foto 1

Roberto Ballarin del C.N.Chioggia, vincitore del Trofeo A.I.C.D. 1987, viene premiato dal Segretario della Classe F.Bariffi. (Foto 1)

F.Marafante, Capitano della Flotta di Chioggia, riceve il premio per il secondo posto nel Trofeo A.I.C.D. 1987. (Foto 2)

CENSIMENTO F.I.V.

1) Appello alle Società veliche

Chiediamo alle Società Veliche di cortesemente comunicare all'Associazione Italiana Dinghy 12 p. i seguenti dati:

- a) Numero Dinghy 12 p. di proprietà della Società velica
 - b) Numero Dinghy 12 p. di proprietà dei Soci della Società Velica (con i nomi e indirizzi dei proprietari)
- specificando l'uso: solo Scuola Vela - attività di regate - solo diporto.
NB. Si prega di indicare il numero velico (in caso negativo, specificare: senza numero velico).

2) Appello ai Soci dell'A.I.C.D.

Tutti i Soci sono innanzitutto vivamente pregati di compilare con chiarezza la Scheda Socio (v.pag.32) e di spedirla con cortese sollecitudine all'Associazione. Essi sono inoltre pregati di interessarsi e di collaborare con la Società Velica di appartenenza per l'invio dei dati di cui al punto 1) v.sopra.
I Soci sono altresì invitati a segnalare all'Associazione i Dinghy di cui eventualmente conoscano l'esistenza, i cui proprietari non siano iscritti né all'Associazione né a Società Veliche.

NB I dati che dobbiamo comunicare alla FIV (ma che evidentemente servono anche a noi) sono:
elenco numerico dei Dinghy di proprietà delle Società Veliche o di loro Soci;
elenco numerico dei Dinghy dei Soci della nostra Associazione (specificando se fanno attività agonistica);
elenco Soci della Classe di anni 15;
elenco Soci della Classe da 16 a 23 anni;
riconoscimenti e risultati ottenuti in Italia e all'Estero da parte di Soci in attività.
NB Si prega di indicare sempre il numero velico delle barche: In caso negativo specificare: senza numero velico.

IMPORTANTE

La Federazione Italiana Vela intende valorizzare al massimo il contributo che anche la nostra Classe può dare allo sviluppo dello Sport Velico e riserva una particolare attenzione ai Soci JUNIORES. Questi, se dimostreranno le qualità necessarie e un serio impegno, potranno essere da noi segnalati alla Federazione stessa, che darà loro l'opportunità di provare e usare altre barche anche olimpiche, al fine del perfezionamento per l'attività ad alto livello nazionale e internazionale.

AGGIORNAMENTO DELLE REGOLE DI CLASSE

Crediamo utile raccogliere qui tutte le modifiche, precisazioni e aggiunte approvate dalle Assemblee dei Soci dal 1985 in poi, in attesa di poter ristampare le Regole di Classe con una veste tipografica migliore dell'attuale e con questi aggiornamenti.

1 - Come misurare la diagonale della vela

- Disporre la vela sul pavimento fissando per prima cosa il punto inferiore del lato del picco (punto che chiameremo A)
- Stendere la caduta prodiera e fissarne il punto inferiore (mura) (punto che chiameremo B)
- Stendere quindi tutta la vela fissando l'estremità poppiera del lato del bome (bugna) (punto C) e il vertice dell'angolo di penna (estremità superiore del lato del picco) (punto D), con tensione sufficiente a togliere le pieghe lungo il gratile.
- Tenendo fissi i punti A-B-C-D, verificare se la distanza tra il punto A e il punto C (diagonale) è entro la misura di stazza.

2 - Come misurare la freccia (allunamento)

Stesa la vela come sopra indicato per la diagonale (fissati cioè i punti A-B-C-D), si misura la freccia. Se l'allunamento risulta compreso entro la superficie massima di stazza della vela, esso è considerato in stazza anche se la freccia supera i mm. 100.

3 - Rinforzi della vela

I rinforzi all'angolo superiore del picco e all'angolo poppiero del bome possono avere il raggio massimo di mm. 500 (per gli altri due angoli rimane la misura max di mm. 300).

4 - Inferitura della vela

Si può fissare la vela all'altezza massima consentita per le ferramenta (mm. 50)

5 - Uso della pagaia o del remo come «buttafuori»

Nelle andature portanti il bome può essere tenuto nella posizione desiderata usando la pagaia o un remo. Questi però non possono essere modificati per servire meglio allo scopo.

6 - Lunghezza di albero, picco e bome

Si precisa che vigono le tolleranze di più o meno 10 mm. sulla lunghezza di albero, picco e bome. Pertanto detta lunghezza di stazza non deve essere considerata massima (cosa che comporterebbe la possibilità di lunghezze inferiori al limite di 10 mm.).

7 - Velocità limite del vento

La velocità massima del vento per le regate della Classe Dinghy 12 p. è stabilita a titolo indicativo in 10 metri al secondo, fatte salve tutte le facoltà dei Comitati di Regata e tenendo conto anche del moto ondoso.

8 - Possibilità di togliere i paglioli in regata

Chi ha la barca sopra peso può chiedere che venga integrato il certificato di stazza con l'annotazione richiesta dal Regolamento. A tale scopo deve presentare una integrazione del verbale di stazza rilasciata da uno stazzatore federale, in cui si specifichi il peso della barca (controllato secondo le norme del Regolamento), quali paglioli possono essere tolti e il loro peso.

9 - Archetto di poppa

Il diametro dell'archetto dovrà essere compreso tra mm. 10 e mm. 12.

10 - Specchio di poppa

I due fori facoltativi per lo svuotamento potranno avere il diametro massimo di mm. 100 (o superficie equivalente se non circolari), con l'obbligo di sportelli di chiusura (questo obbligo non sussiste per i fori già consentiti fino a 25 mm. di diametro).

11 - Timone

Per il timone a pala fissa è permesso posizionare agugliotti e femminelle e realizzare la «testa» del timone stesso con la libertà concessa per il timone a pala mobile.

12 - Dotazioni di bordo

La cima di traino deve avere il diametro di almeno 8 mm. e deve essere distinta dalla scotta.

(si consiglia che la lunghezza sia superiore a quella minima stabilita dal regolamento (m. 6), in previsione di traino multiplo e di eventuale emergenza).

13 - Fascia di vernice sull'albero

Si precisa che sull'albero si deve apporre, per il controllo della sua lunghezza, solo una fascia di vernice con il bordo superiore a 100 mm. (più/meno 10) dal livello superiore della mastra. Lo stazzatore controllerà la distanza regolamentare di questa fascia dal fondo gola superiore della puleggia di drizza.

Numeri velici e certificati di stazza

Nel 1987 sono stati assegnati 12 nuovi numeri velici (13 nel 1986) che elenchiamo:

| numero | nome barca | proprietario | costruttore | materiale |
|--------|---------------------------|--|-------------|--------------|
| I-1739 | Nostra Signora dei Turchi | Ambrogio Gagliolo - Basiglio MI | Colombo | legno |
| I-1740 | Cristina | Daniilo Bonaldo - Chioggia | Bonaldo | vetr./legno |
| I-1741 | Nadia | Ruggero Battistoni - Corsico MI | Bonaldo | vetr./legno |
| I-1742 | O Terror do Mundo | Ugo Colombo - Milano | Colombo | legno |
| I-1743 | x | Cant. Lillia - Musso | Lillia | vetr./legno |
| I-1744 | x | Giorgio Cugurra - Parma | Lillia | vetr./legno |
| I-1745 | x | Fulvio Audino - GE-Nervi | Lillia | vetr./autov. |
| I-1746 | x | Paolo Castelli - Milano | Bonaldo | vetr./legno |
| I-1747 | x | Maurizio Bonacina - Bellano | Lillia | vetr./legno |
| I-1748 | x | Paolo Gandullia - GE-Pegli | Lillia | vetr./legno |
| I-1749 | x | Riccardo Laugieri - Pineta di Arenzano | Patrone | vetr./legno |
| I-1750 | Jerry II | Mario Acchiardi - Torino | Patrone | vetr./legno |

I certificati di stazza nuovi rilasciati nel 1987 sono stati 13 (9 nel 1986), corrispondenti ai seguenti numeri velici: I-1727-1734-1738-1739-1740-1741-1742-1743-1744-1745-1747-1749-1750. I passaggi di proprietà registrati con riemissione del certificato di stazza sono stati nel 1987 n. 4.

Si raccomanda agli acquirenti di barche nuove di richiedere ai Costruttori che le barche stesse siano stazzate presso il Cantiere prima della consegna, previa richiesta del numero velico alla nostra Associazione. Ciò agevola moltissimo le operazioni. Ringraziamo moltissimo i Costruttori e gli Stazzatori che collaborano per raggiungere il traguardo del numero velico e del certificato di stazza per tutte le barche. L'elenco degli Stazzatori è pubblicato sul Bollettino Federale Sport Vela n. 4/1987 e può essere richiesto anche alla nostra Associazione, che è sempre a disposizione per ogni chiarimento, informazione, fornitura moduli ecc. Per richiesta numero velico vedi modulo a pag. 34

COME ARMARE E CONDURRE IL DINGHY

Il Dinghy è una barca che può dare molte soddisfazioni sia nella regata, sia per il semplice diporto, ma bisogna conoscerlo, fare esperienza, acquistare familiarità con il mezzo. I lettori sono invitati a scrivere all'Associazione esponendo loro eventuali quesiti, proposte di argomenti (per es. l'uso della deriva, che può essere determinante non solo per la velocità, ma anche per la sicurezza, ecc.), dai più semplici ed elementari a quelli che possono servire per il perfezionamento per ottenere il massimo dalla barca. Gli esperti sono a loro volta invitati a collaborare con articoli, disegni anche schematici ecc..

Pubblichiamo ora il contributo del socio R. Battistoni, rivolto particolarmente a chi inizia ad andare sul Dinghy.

DIFFERENZE TRA IL MODO DI PORTARE UN DINGHY E LE ALTRE DERIVE

Questo articolo è rivolto soprattutto a dei neofiti della vela e di conseguenza si useranno dei termini anche non tecnici per facilitare la comprensione del testo.

Suddividiamo le differenze in due gruppi e cioè quelle con le altre derivate con il fiocco (es.: 470, 420, ecc.) e quelle con gli altri singoli (es.: laser, finn).

DIFFERENZE CON LE DERIVE CON IL FIOCCO

1- La prima e anche la più fondamentale è proprio la mancanza del fiocco. Nelle derivate con il fiocco la velocità è determinata dal canale che si forma tra la randa ed il fiocco, per cui le rande sono molto magre (piatte, senza molta pancia). Nei singoli, mancando il fiocco, il grasso (la pancia) che è il responsabile della potenza della vela, viene creato sulla randa.

2- La posizione dell'albero è molto vicina alla prua della barca per permettere al centro velico (il punto di forza della vela) di non essere troppo arretrato rispetto al punto di deriva.

RELATIVO DIVERSO MODO DI PORTARE IL DINGHY

1- L'errore più frequente di chi passa da una deriva con il fiocco al Dinghy è quello di cazzare (tirare) troppo la scotta della randa nell'andatura di bolina.

Sul 470 per esempio, si cazza molto la randa per lasciare più libero il canale tra la randa e il fiocco. Sul Dinghy una randa troppo cazzata ferma inesorabilmente la barca e provoca un forte scarroccio. La randa deve sempre essere molto potente e per fare ciò il vento deve arrivarci sopra con un angolo di incidenza non troppo basso. Il cazzare troppo la randa determina inoltre un ulteriore grave inconveniente e cioè la chiusura della balumina (la parte posteriore della vela) impedendo al vento di uscire correttamente dalla pancia della vela.

All'inizio è molto meglio lasciare la randa lasca (come se fosse una bolina larga) e stringere di meno al vento piuttosto di rischiare di avere poca velocità.

2- La posizione avanzata dell'albero determina una maggiore possibilità che con vento molto forte nell'andatura di poppa piena (vento alle spalle) la barca tenda ad impuntarsi di prua nelle onde. Di conseguenza in questa situazione bisogna arretrare il massimo possibile con il peso verso la poppa della barca per contrastare la tendenza a impruarsi.

DIFFERENZE CON GLI ALTRI SINGOLI TIPO LASER

1- Il peso del Dinghy armato è di circa Kg. 140 mentre il Laser pesa circa Kg. 50 di meno. Questa differenza di peso comporta la necessità di cercare di non fermare mai il Dinghy e di sfruttare il suo abbrivio. Bisogna perciò adottare queste regole fondamentali:

-di bolina non cercare mai di stringere troppo al vento ma tenere un angolo più largo e cercare di lasciare correre la barca, lasciando senza preoccupazione la randa. Se poi si è in presenza di onda bisogna solo preoccuparsi di far camminare la barca il più possibile evitando di battere con la prua nell'onda per non fermarsi. Una volta fermi si scarroccia abbondantemente e si è obbligati a poggiare per ripartire.

-Il Dinghy, essendo corto e pesante, plana solo in condizioni di vento molto forte. Di lasco e di poppa perciò sono relativamente poco utili tutte quelle manovre che istintivamente si fanno per farlo planare (mi è capitato i primi tempi di fare dei laschi agitandomi come un dannato e di guadagnare poco o nulla rispetto a chi restava immobile o si riposava). Meglio cercare di tenere la barca piatta e di seguire bene le onde.

-Con poco vento il peso maggiore può essere un vantaggio perchè la barca non si ferma subito ma tende per breve tempo a proseguire grazie al suo abbrivio. Bisogna però percepire questo calo del vento e lasciare o poggiare prima che la barca si fermi, perchè una volta fermi ci vuole tempo per ripartire.

-Essendo il peso minimo alto, ci si può permettere di avere un'attrezzatura molto robusta e di portarsi in barca tutte le cerate o bevande che rendano più comoda e piacevole la regata. Meglio avere 5 Kg. in più ed essere ben coperto e dissetato.

2- La pala del timone del Dinghy è grande circa il doppio delle altre pale e di conseguenza:

-bisogna evitare colpi di pala violenti perchè ciò equivale a mettere ogni volta in acqua un remo per fermarsi. Il timone va assecondato come d'altronde tutta la barca.

-di bolina la barca tende a tirare sul timone ed il fenomeno non è mai del tutto eliminabile. A mio parere meglio lasciare di più la randa che dovere tenere sempre il timone tirato verso di se e di conseguenza con la pala di traverso.

-grazie alle sue dimensioni però la pala è un eccellente mezzo di locomozione ed equivale ad un remo tipo gondola(naturalmente...da non usarsi in regata!). Risulta inoltre di grande aiuto in caso di virate lente o mal fatte, infatti basta un paio di colpi di timone per trarsi d'impaccio.

3- L'albero del Dinghy è formato da due pezzi: l'albero vero e proprio ed il picco che è il suo logico prolungamento. La scelta del tipo dell'albero e del picco e cioè se più o meno flessibili dipende da due fattori: il peso del timoniere e la forza del vento. Per gli alberi consiglieri di scegliere la robustezza ed eventualmente di agire sulle sartie mollandole con vento. Un picco flessibile invece permette di scaricare di più il vento nella parte alta della vela(che tra l'altro è quella che determina la maggior forza di ribaltamento).

Un timoniere pesante però può contrastare con il proprio peso la forza di ribaltamento.

La flessibilità del picco è sovente anche legata alla forma della vela(un picco troppo rigido potrebbe non stendere bene la pancia della vela).

4-Il bome è molto lungo ed essendo soggetto a forte tensione bisogna che sia soprattutto robusto e bisogna curare bene gli attacchi. Sui bomi di legno controllare sovente che le viti siano bene avvitate. Porre attenzione a non esagerare con il vang perchè di poppa con vento forte è soggetto a una tensione notevole. Il bome è statisticamente la parte che rompe con più frequenza.

5-La vela del Dinghy è quadrangolare anche se una volta issata assume un aspetto quasi triangolare. La sua forma è piuttosto grassa(panciuta) per avere molta potenza per spingere una barca pesante. È evidente che montandola si può regolare tirandola molto sul bome e sul picco per diminuire il grasso o viceversa per aumentarlo. Per i principianti consiglieri di fissarla saldamente (magari con dei grilli) nei due punti di attacco verso l'albero perchè sono i punti dove si ha la maggior tensione.

In generale con forte vento montare una vela magra, con vento medio ed onda una vela grassa, con poco vento i pareri sono discordi.

La forma della vela dipende, oltre da come è stata montata, anche da quanto si cazza la scotta della randa. Cazzando la randa, non è che il boma rientri molto verso il centro della barca, ma soprattutto si tende la balumina(la parte posteriore della vela)chiudendola. Se si chiude troppo la balumina il vento stenta a uscire dalla vela e ci si ferma. Ho notato che chiunque salga sul Dinghy provenendo da altre derive cazza la randa di un 20/30 cm. di troppo.

Il caricabasso agisce sulla vela togliendo certe pieghe, ma bisogna fare attenzione che tirandolo molto tende a raddrizzare il picco chiudendo così la balumina.

Le vele del Dinghy hanno il grosso pregio che, essendo proibiti materiali strani e costosi, sono molto robuste e restano efficienti per parecchio tempo.

6-Lo scafo del Dinghy può essere costruito sia in legno che in vetroresina. In entrambi i casi è molto robusto e dura parecchio. Scorrendo le classifiche si trovano scafi di più di 10 anni ai primi posti. Lo scafo essendo per regolamento costruito in maniera uniforme in tutte le sue parti, ed essendo sovrastrutturato, non subisce nessun logorio. Di conseguenza anche uno scafo vecchio e strausato può dare degli ottimi risultati in gara(personalmente, il mio primo Dinghy aveva dodici anni ma aveva la medesima velocità di quelli nuovi).

Il peso è forse l'unica cosa da controllare, ma anche in questo caso è molto relativo (il mio Dinghy è circa 10 Kg. sopra il peso minimo ma viene ritenuto da tutti tra i più veloci).

7- Gli amantigli del picco sono due cime che si legano tra la punta del picco (quella verso l'albero) e lo scafo. Esse servono a far passare (tirandole) la punta del picco dal lato opposto quando si vira. Se in virata la manovra non riesce, non è grave perchè la perdita di velocità con il picco dalla parte sbagliata non è rilevante. L'amantiglio si deve tirare nel momento in cui la vela, virando, inizia a sventare. Una volta che la vela ha ripreso vento è inutile insistere tant'è non si ottiene nulla.

8- Nelle strambate (virate di poppa) ricordarsi di tirare il caribasso del boma perchè evita che il picco s'impigli con la drizza. Prima di strambare può inoltre essere necessario in regata far passare la punta del picco perchè altrimenti ci si trova nella successiva bolina con il picco dalla parte sbagliata.

La vela del dinghy non è traditrice e prima di strambare avvisa ampiamente. Anzi per farla strambare bisogna esagerare con la poggiate. Attenzione alla testa anche se a confronto degli altri singoli qui ci si limita ad abbassare il capo e non a sdraiarsi. In caso di vento forte mollate il vang ed il boma passerà alto sulle vostre teste e la strambata, aprendosi di più la vela, sarà più sicura. Il vang comunque con vento forte conviene, per i principianti, di mollarlo nelle andature portanti (poppa lasco) perchè fa alzare il boma, ed evita la possibilità di toccare l'acqua con il boma stesso provocando una scuffia.

9- Nelle regate dei dinghy la tattica di regata e la scelta dei bordi assume un'importanza grandissima. Le barche hanno prestazioni molto simili e comunque essendo la velocità non certo elevata si ha tutto il tempo di ragionare per scegliere il bordo migliore. Non bisogna esagerare nel virare continuamente perchè si rischia, se la virata non è perfetta, di perdere tempo.

Inoltre, non ci si deve scoraggiare se non si ottengono subito delle vittorie perchè essendo il dinghy una barca diversa dalle altre necessita di un certo periodo per familiarizzare.

Ruggero Battistoni - 1987 -

RISCOPERTA DEI TERZARUOLI

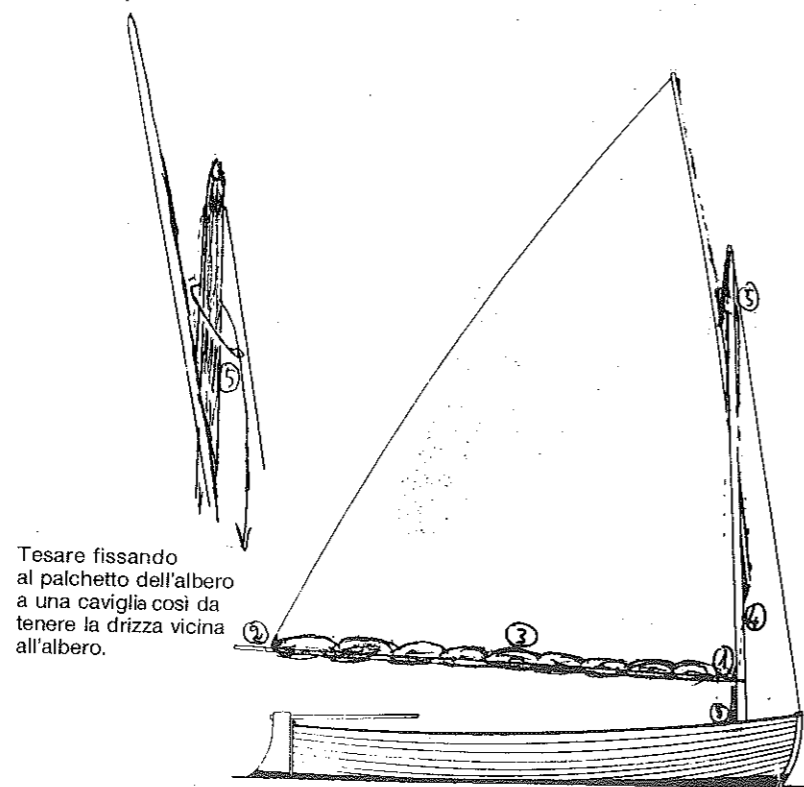
Come è noto, il Dinghy 12 piedi S.I. con i suoi mq.9,29 di tela è piuttosto invelato e il piano velico originale prevede ben due mani di terzaruoli. Ricordo la mia prima vela, una Parovel di cotone, che mi era stata fornita completa di due file di matafioni come dotazione normale. Ricordo anche che una volta provai ad affrontare il «vent», cioè il vento impetuoso che soffia da nord sul nostro lago (quando di solito tutti se ne stanno tranquilli a terra), con entrambe le mani di terzaroli prese: mi portai al largo e iniziai la bolina, ma mi accorsi di avere la deriva bloccata e dovetti rinunciare. Era successo che, mentre ero alla riva intento a legare i matafioni, un po' di ghiaia si era incastrata nella fessura della cassa. Penso che sarebbe interessante riprovare. Da qualche anno, per uscire a passeggio da solo o con la moglie, uso volentieri una vela che terigo sempre pronta con una mano di terzaroli già presa. Con vento medio mi dà un ottimo rendimento e in più mi dà sicurezza e tranquillità perchè in caso di rinforzi improvvisi e di eventuali raffiche la barca è molto più sicura e piacevole da governare.

Qualche velaio potrebbe forse proporre anche una vela di dimensioni già ridotte rispetto a quella normale (come mi sembra sia stato fatto per il Laser), vela che sarebbe particolarmente adatta per ragazzi e persone leggere.

Qualche esperto di attrezzatura potrebbe invece studiare un sistema più rapido di quello tradizionale per prendere e togliere i terzaroli con manovra veloce e sicura in navigazione.

Frattanto diamo i seguenti:

Consigli per terzarolare la vela del Dinghy 12 p.



1) Fissare al bome il punto di mura, cioè l'occhiello (brancarella) della vela verso l'albero.

2) Fissare al bome il punto di bugna, cioè l'occhiello (brancarella) verso poppa, tesando bene la vela lungo il bome.

3) Se la vela è dotata di matafioni, legarli in modo da raccogliere la vela in eccesso lungo il bome. I matafioni non devono essere tesati: essi servono semplicemente a tenere raccolta la vela in eccesso lungo il bome.

Se invece dei matafioni vi è soltanto una fila di occhielli, far passare a spirale una sagola (cima sottile) dal punto di mura a quello di bugna, così da tenere raccolta la vela in eccesso lungo il bome.

4) Lungo la caduta prodiera, dall'estremità inferiore della pennòla (detta comunemente ma impropriamente picco) al bome (al punto di mura), è bene mettere un cavetto metallico o una cima del tipo prestirato (cioè non elastica) che, a vela issata, sia in tensione, per evitare un eccessivo e dannoso sforzo sulla vela.

5) È molto importante fare in modo che la pennòla, una volta issata la vela, sia tenuta vicina all'albero. Ciò si può ottenere con una cima che formi un laccio (nodo scorsoio), che prenda albero e drizza, da tesarsi a vela alzata. Questa cima può essere fissata a una delle caviglie del palchetto dell'albero.

F.B.

DINGHY NON AGONISTICO - I REMI -

È fuori dubbio che la stagione velica '87 non sia stata generosa di vento per i velisti del lago di Como, e, a quanto si dice, anche altrove in Italia.

I dinghisti, che non sono marziani, sono stati coinvolti dalla bonaccia pure loro, ma ecco rivelarsi una risorsa insperata e determinante per potersi ugualmente concedere un divertimento in alternativa a chi si trova a galleggiare per ore con la vela sgonfia.

Una risorsa, oltre tutto, solo nostra: il dinghy è nato per muoversi con due ed anche con **quattro** remi; proprio su questa seconda possibilità vale la pena di spendere qualche parola.

I piani di costruzione prevedono, caso unico per una classe velica di tradizioni e diffusione ragguardevoli, due coppie di alloggiamenti per scalmi, quindi per remi; disposti in posizione appropriata rispetto alle panche trasversali senza dimenticare che i pesi sono distribuiti diversamente per l'averne uno oppure due vogatori.

La «messa a punto» della propulsione di tal genere non è poi così banale ed è ricca di soluzioni che il dilettante del remo si trova a dover ricercare.

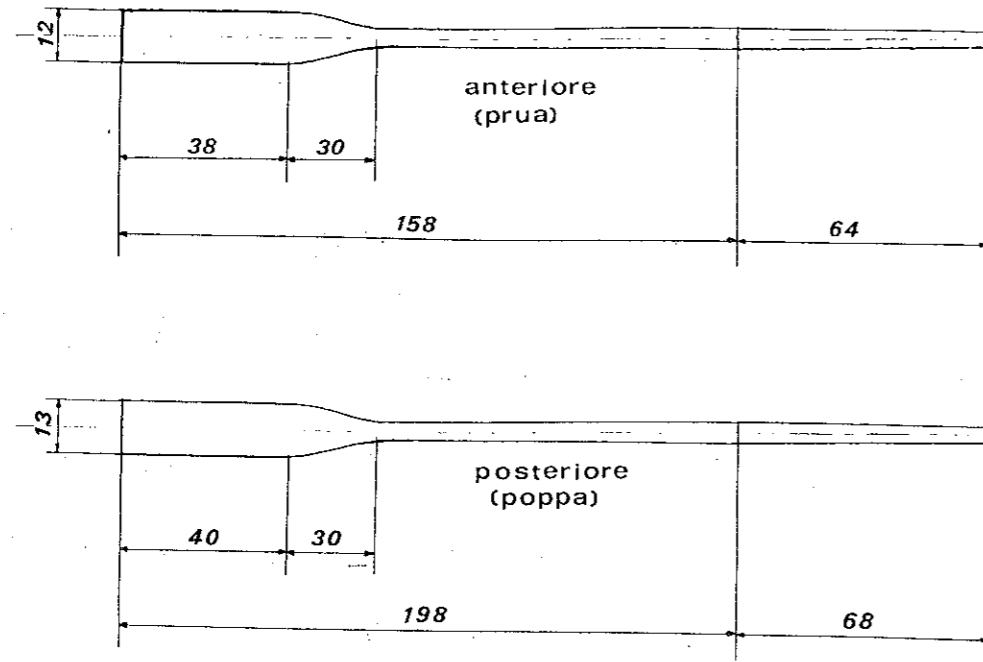
Prima di tutto i remi vanno scelti «ad hoc» se non addirittura prodotti su misura, remi recuperati od usati senza criterio vanno bene per brevi passeggiate sotto costa o per la pesca, ma non per esercizio sportivo.

Non è più così facile, ad onor del vero, trovare artigiani in grado di realizzare remi con la pala concava nè è consigliabile produrseli in casa se non si è più che provetti: si tratta di una lavorazione piuttosto raffinata che è soggetta ad errori talvolta irrimediabili. Personalmente nel commissionare i remi ho seguito alcuni principi dettati dall'esperienza:

A) DIMENSIONI DEI REMI

Posto che di norma i remi, o meglio le «manopole» dei remi, debbono incrociarsi per aumentare la leva attiva, si può pensare che ogni remo possa essere più lungo di due o tre centimetri rispetto alla lunghezza che consentirebbe loro di toccarsi appena sono allineati, in definitiva «l'incrocio» sarebbe di circa sei centimetri. Per la parte di asta lato pala ci si deve regolare in base al modo in cui la pala entra in acqua, in modo tale che la medesima non affondi troppo oppure non sfugga durante la fase di spinta.

Le dimensioni dell'asta con pala possono essere le seguenti:



ed è bene non scostarvisi molto, in particolare per la pala in quanto per un normale rematore costituiscono la giusta via di mezzo tra possibilità di spinta e capacità di resistenza allo sforzo.

Quanto detto sopra vale sia per i remi anteriori che per i posteriori e le misure assolute, comunque poco variabili, sono in relazione a quelle del mio scafo.

Gli scalmi, o forcole, possono essere di inox o di ottone, sono forse migliori le prime perchè sono adattabili per deformazione a sezione del remo e più resistenti nei punti di frizione contro metallo, anche se è bene ingrassare sempre il perno e portarsi appresso un barattolino di grasso; le forcole inox sono anche più precise nell'inserimento nella sede in quanto realizzate partendo dal tubo saldato.

B) DISTRIBUZIONE DEI PESI NELLO SCAFO

Di norma è bene che il vogatore più a poppa sia di corporatura e potenza muscolare superiore rispetto all'altro, non solo per la maggiore dimensione e peso dei remi posteriori ma anche perchè la dislocazione delle panche di voga porta ad un appruamento eccessivo della barca, (di fatto progettata principalmente per essere spinta da una sola persona), che in tal modo può essere limitato.

Come riequilibrare? E' ovvio che occorra un peso a poppa, potrebbe essere un comodo passeggero, meglio non oltre i 60 kg di peso, oppure tutta l'attrezzatura di bordo (unita ad un buon numero di panini!); il maggior peso totale che ne deriva non sarà un danno se si considera il miglioramento davvero grande nell'avanzamento.

PRESTAZIONI OTTENUTE

Dipendono dai muscoli!

In effetti la scelta oculata dei remi è determinante e grazie a tali accorgimenti due rematori di medie capacità possono affrontare anche serie condizioni di lago o mare mossi, favoriti da uno scafo adatto come pochi altri ad affrontare senza vela le insidie delle onde.

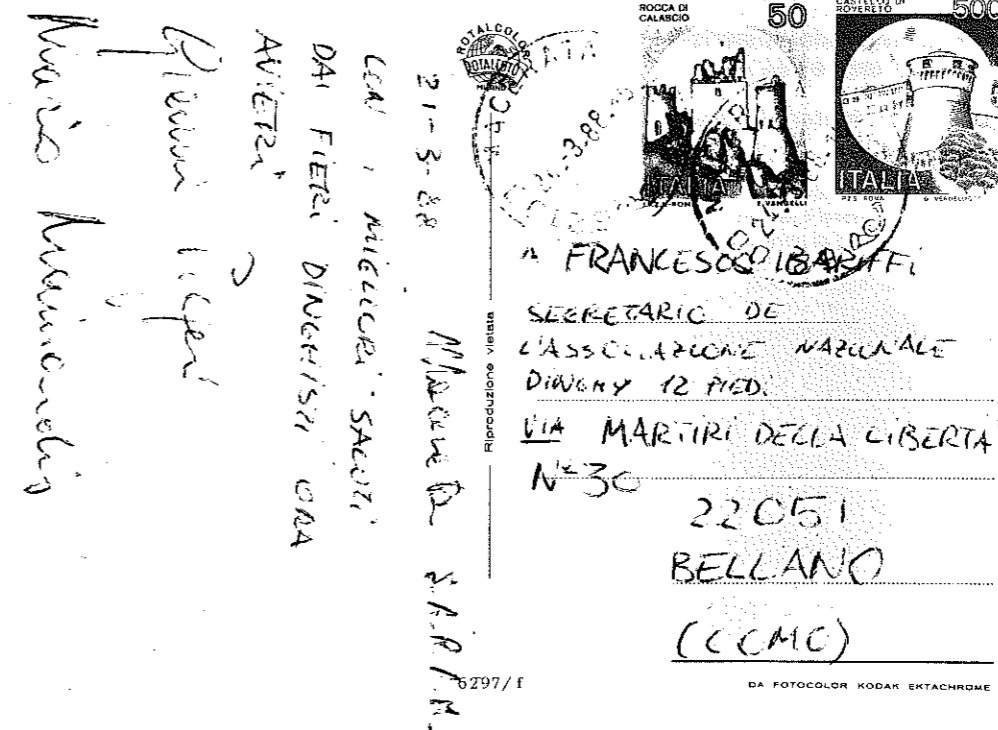
In condizioni di «calma» è possibile navigare spinti da quattro remi a 2,5 metri/secondo (base cronometrata di m. 3000 percorsi in 20'), mantenendo tale ritmo anche per sei chilometri e più.

M. GOZZI

VITA SOCIALE

Tesseramento

Gli iscritti in regola con il versamento delle quote 1987 hanno raggiunto il totale di 139 (119 Ordinari, 17 Juniores 3 Sostenitori), con una leggera flessione rispetto al 1986, anno nel quale eravamo arrivati a 144 (118 Ordinari, 18 Juniores, 8 Sostenitori). Dal 1978 (quando ci furono soltanto 39 soci in regola) le iscrizioni erano andate sempre aumentando e pensiamo che la battuta di arresto sia dovuta ad alcune dimenticanze e all'aumento delle quote sociali deliberato dall'Assemblea dei Soci del Novembre 1986. Comunque è da notare che nell'87 abbiamo avuto ben 19 nuovi Soci. Il tesseramento 1988 finora è andato bene: rispetto allo stesso periodo dello scorso anno siamo in vantaggio di circa 20 iscritti, di cui i nuovi sono già 14. In aumento anche i soci Sostenitori! Speriamo che questo andamento prosegua e che si raggiunga e si superi il traguardo dei 150! Crediamo che ciò si possa ottenere se vi sarà un po' di «attivismo» da parte nostra. L'interesse per il Dinghy è confermato dalle richieste di informazioni che continuano a pervenire alla Segreteria da ogni parte d'Italia. Vi sono inoltre molti proprietari che ancora non aderiscono all'Associazione perchè non la conoscono o perchè non sufficientemente motivati. Tra chi procurerà iscritti entro il 30/9/88 verranno estratti a sorte interessanti libri di argomento nautico.



Auguri e saluti dall'A.I.C.D. a Gianni e Mario in servizio militare!
Speriamo in una licenza per il Campionato Italiano a Chioggia!

QUOTE SOCIALI 1988

Sono invariate rispetto al 1987 per decisione dell'Assemblea del Novembre 1987:

| | |
|--|-----------|
| Socio ordinario (con abbonamento al Giornale della VELA) | L. 40.000 |
| Socio familiare (senza il Giornale della VELA) | L. 25.000 |
| Socio Junior (fino a 21 anni - con il Giornale della VELA) | L. 20.000 |
| Socio Junior familiare (senza il Giornale della VELA) | L. 10.000 |
| Socio Sostenitore (con il Giornale della VELA) | L. 70.000 |

Richiesta di numero velico per i già soci L. 10.000
Passaggio di proprietà con riemissione del certificato di stazza, per i già soci L. 5.000
(i non soci devono versare anche la quota di iscrizione)

Il Giornale della VELA pubblica anche per l'88 il nostro bollettino mensile. L'abbonamento annuale, incluso nella quota sociale, decorre da Febbraio (in Gennaio la Rivista non esce). Chi versa la quota sociale ad anno iniziato riceverà tutti i numeri arretrati. In caso di eccessivo ritardo o di mancato ricevimento della Rivista si prega di informare la Segreteria dell'Associazione.

I versamenti delle quote possono essere effettuati mediante il conto corrente postale n. 12170221 intestato all'Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p. - Via Martiri della Libertà 30 - 22051 Bellano CO, oppure con assegno bancario o vaglia postale.

Per le domande di iscrizione, numero velico e passaggio di proprietà, v. moduli a pag. 32 e seguenti.

Materiale disponibile presso la Segreteria dell'Associazione

| | |
|--|--|
| Regole di Classe (regolamento di costruzione e di stazza) | L. 2.000 compresa spedizione (non soci L. 3.500) |
| Piani di costruzione (4 tavole) | L. 30.000 compresa spedizione (non soci L. 40.000) |
| Consigli sul modo di attrezzare e condurre un Dinghy (G. Pifferi) | L. 4.000 compresa spedizione (non soci L. 6.000) |
| Distintivo dell'Associazione | L. 8.000 (in metallo) compresa spedizione |
| Distintivo dell'Associazione | L. 30.000 (d'argento) compresa spedizione |
| Bandiera dell'Associazione (cm. 30x45) | L. 10.000 compresa spedizione |

Cariche Sociali

| | | |
|-----------------------|---|---|
| Segretario nazionale | Francesco Bariffi | Via Martiri della Libertà 30 22051 Bellano CO Tel. 0341/821840 |
| Vicesegretario | Carlo Marietti | Piazza S. Sepolcro, 2 20123 Milano Tel. 02/871522 ab. 02/864169 uff. |
| Consiglio Direttivo | è formato dal Segretario, dal Vicesegretario, dal membro effettivo Stefano Mauri e dai membri supplenti Fernando Marafante e Mauro Pedroni. | |
| Comitato tecnico | Dirk Willemsse, Paolo Castelli, Massimo Gozzi | |
| Revisori dei Conti | Lauro Bello e Filiberto Vago effettivi, Gianfranco Sambo supplente. | |
| Fiduciario per il Sud | Liborio De Donatis | Via Kennedy, 14 73014 Gallipoli - LE - Tel. 0833/476872 |

ASSEMBLEE

Nel 1987 si sono tenute due Assemblee dei Soci, una ad Andora il 28 Agosto in occasione del Campionato Italiano e l'altra, quella ordinaria annuale, a Milano il 15 Novembre. Entrambe sono state interessanti e positive. A Milano in particolare numerosa è stata la partecipazione. I relativi verbali vengono pubblicati sul Giornale della VELA. Purtroppo, come già rilevato nella lettera ai Soci del 10/12/87, rimane il rammarico per la scarsità del tempo a disposizione che anche in occasione dell'ultima Assemblea di Milano ha impedito un più disteso svolgimento dei lavori e ha penalizzato un po' quegli incontri tra vecchi e nuovi amici che sono una componente essenziale della nostra vita associativa. Nella lettera sopra citata si presentava l'ipotesi di dedicare all'Assemblea annuale ordinaria 1988 un week-end, con invito esteso alle mogli, e si chiedeva il parere dei Soci, ma a tutt'oggi nessuno ha fatto sapere alla Segreteria la sua opinione. Rinnoviamo la richiesta di parere, accompagnandola con un'ipotesi di programma, sulla quale tutti i Soci sono invitati a esprimere il loro assenso o dissenso ed eventuali proposte di modifiche e di alternative:

epoca: seconda metà di Novembre

località: S. Margherita Ligure o Rapallo (dove venne fondata la nostra Associazione nel 1969)

sabato pomeriggio: arrivo partecipanti, inizio Assemblea, tempo libero; sera: cena, celebrazione del 75° della Classe, proiezione film e diapositive sul Dinghy, premiazione Soci.

Domenica mattina: ripresa lavori Assemblea, tempo libero

mezzogiorno: pranzo, saluto ai partecipanti.

Naturalmente anche quest'anno è prevista un'Assemblea in occasione del Campionato nazionale a Chioggia. Preciseremo il giorno e l'ora con avviso sul Giornale della Vela.

Lutti

Purtroppo il 1987 è stato funestato dalla gravissima sventura che ha colpito la famiglia Ravagnan con la perdita del figlio Piero. Il padre Dino e la madre Signora Emma hanno sostenuto con coraggio e forza d'animo la terribile prova. Gli amici della Classe Dinghy sono sempre loro vicini. Piero a soli 16 anni nel 1984 aveva vinto il nostro Campionato assoluto nazionale.



Piero Ravagnan

Nell'87 un altro Socio ci ha lasciato prematuramente, l'amico Geom. A. Giacobbi, Presidente del C.N. Albenga, che si era prodigato a favore della nostra Classe.

1913-1988 75 anni di Classe Dinghy
1969-1989 l'A.I.C.D. compie vent'anni

Il disegno del Dinghy 12 p. di G.Cockshott è datato Giugno 1913. La Classe fu Olimpica nel 1920 e nel 1928. In Italia i primi due dinghy furono costruiti nel 1929 dal Cantiere Nicolò Depangher di Capodistria (prezzo L.1.380 l'uno compresa attrezzatura e vela): proprietari il Marchese Nicolò Reggio, che l'acquistò per il figlio Pierino e il Sig.Rag.Enrico Pomi. Il primo Campionato italiano si disputò nel 1931. Per celebrare il 75° compleanno della Classe e il 20° dell'Associazione è stato formato un Comitato composto dai Soci A.Gagliolo, F.Marafante, S.Saione, D.Willemse e da L.Spanghero, comitato che collaborerà allo scopo con la Segreteria della Classe. Penseremo di tenere la celebrazione ufficiale in occasione dell'Assemblea annuale, nel mese di Novembre. L'iniziativa di pubblicare per l'occasione un libro sul Dinghy procede, anche se gli impegni che ognuno di noi ha hanno provocato qualche ritardo. Si tratta di un grosso impegno anche finanziario. Faremo il possibile affinché l'opera possa uscire prima di Natale.

Appunti di storia

Il Dinghy 12 p.S.I. nella storia del Circolo Vela Como

Il Dinghy 12 p.S.I. occupa un posto di rilievo nella storia del C.V.C., come è dimostrato dal volume «1932-1982» edito a celebrazione del cinquantenario di fondazione del C.V.C. stesso.

Nel 1933 si disputò un Campionato sociale, vinto da Giussani-Bianchi: curioso il fatto che l'equipaggio fosse di due persone, mentre per il singolo esistevano altre due classi: la «Serie Laghi» e la «Serie Golfo del Tigullio» (detta anche «il Balilla del Mare» in armonia con il regime politico del tempo). Comunque già nel 1934 anche il Dinghy appare in regata come singolo. Tra i timonieri primeggia Clavenzani su Mina; suoi avversari sono Giussani su Giamar (vittorioso nel '35), L.Guggiari su Mimmina, A.Ayala su Serbrusil e altri. Nel '39 fu vittorioso Padovani su Furio. La flotta Dinghy del C.V.C. nel 1940 era di 18 barche, salite a ben 33 nel 1942. Nel 1941 si disputò a Menaggio il 10° Campionato Italiano della Classe, con vento fortissimo, vinto da Livio Spanghero di Monfalcone su Italo Nino, quinto il lariano Ponci su Foscarin, seguito da Ayala (che nello stesso anno vinse un'altra regata a Menaggio) e da Padovani.

Nel 1942 predominio di vittorie di Ayala, seguito da C.Cito Filomarino su Egi I e da L.Zamburlini su Mandi.

Nel 1946, quando si riprese a regata a Menaggio dopo la fine della guerra, A.Ayala, in regate svoltesi con tempo pessimo, fu ancora tra i migliori, con L.Brambilla. Si riprese in quell'anno anche la tradizionale sfida a squadre tra il C.V.C. e il R.E.C.I. (Regio Elice Club Italiano): quattro Dinghy per il C.V.C. contro quattro «Serie Laghi» per il R.E.C.I., con vittoria della squadra del C.V.C..

Nel 1947 ancora a Menaggio si disputò il 12° Campionato Italiano Dinghy, vinto da Della Casa. Per i lariani piazzamenti ottimi di L.Brambilla e G.Moschioni. A Menaggio anche negli anni successivi si svolsero importanti regate per Dinghy. Le ottime qualità del Dinghy gli meritano di essere adottato nella Scuola Allievi Timonieri che il C.V.C. iniziò nel 1950 con istruttori A.Pelloli, L.Ponci, S.Ayala, G.Moschioni.

Il Dinghy fu presente anche nella manifestazione iniziata nel 1949 denominata «Settimana velica del Lario» e nelle regate che in quegli anni e nei successivi si svolsero a Musso, con la collaborazione di Gianni Lillia, forte timoniere nei singoli, distintosi poi anche nella Classe Star.

Ripresa l'attività agonistica del Dinghy sul Lario nel 1977 dopo una pausa di alcuni anni, il C.V.C. nel 1981 organizzò a Pianello Lario il 45° Campionato nazionale della Classe, vinto da A.Quarti su Magilla.

ATTIVITÀ AGONISTICA 1987

Ad Andora Angelo Oneto vince per la sesta volta il Campionato Italiano Dinghy 12p.

Ad Andora (Riviera ligure di Ponente) si è svolto dal 24 al 29 Agosto il 51° Campionato nazionale italiano della Classe Dinghy 12p. Le condizioni di vento sono state molto varie: dalla bonaccia al vento teso, e similmente le condizioni del mare, da calmo a mosso. Una prova è stata interrotta e un'altra ridotta per l'eccessiva forza del vento e del moto ondoso, mentre l'ultima prova è stata ridotta per mancanza di vento. In complesso comunque le regate sono state interessanti, anche se la lotta per il primato, che dopo la terza prova si presentava ancora aperta, si è presto risolta a favore di Oneto.

Ottima l'accoglienza e l'ospitalità del Circolo Nautico Andora (ringraziamo in particolare il Com.te Cosulich e Ambrogio Gagliolo). Assai indovinata è stata l'iniziativa di procedere alla premiazione dei primi di giornata tutte le sere nel giardino di Villa Laura, con originali riproduzioni del Dinghy in legno d'olivo (offerte dai Cantieri Bonaldo, Colombo, Lillia e Patrone) e rinfresco Gancia. Altre simpatiche manifestazioni collaterali sono state il ricevimento di benvenuto, il concerto nella medioevale Chiesa dei S.S. Giacomo e Filippo, la cena al «Posto» offerta dalle Assicurazioni «L'Italica», la serata dell'Amicizia Italo-Norvegese (incontro con Thor Heyerdahl) e la serata della premiazione finale.

I controlli di stazza sono stati effettuati dagli Stazzatori federali Notari e Leuzzi con solerzia, attenzione e cortesia, e non vi sono stati particolari problemi.

Le regate:

26/8 mattino: 1a prova iniziata con vento di 3/4 metri/sec. che è andato poi aumentando particolarmente nel lato di poppa e nell'ultima bolina fino a circa 8/9 m/sec. Oneto praticamente sempre in testa. Battistoni gli stava vicino, ma cedeva con l'aumentare del vento, così come Bariffi (che era terzo alla fine della 1a bolina). Gotuzzo, inizialmente vicino a Oneto, finiva quinto. Recuperavano invece Gasparini, Ballarin e Mignani. Emanuelli rompeva il bome.

26/8 pomeriggio: dopo la 1a prova, con mare e vento in aumento, alcuni concorrenti rientravano in porto, ma il Comitato di Regata dava ugualmente la partenza della 2a prova. La situazione si faceva presto difficile: alcuni rovesciamenti e difficoltà per il servizio di assistenza. La regata veniva interrotta.

27/8 mattina: il vento è sui 5 m/sec. e il mare 2, ma la situazione meteo si presenta preoccupante: cumulo-nembi all'orizzonte fanno temere il peggio e un telegramma della Prefettura di Savona mette in guardia circa la pericolosità delle condizioni meteo. Tutti i concorrenti rimangono a terra in attesa che la prova possa svolgersi in condizioni più affidabili. Il Regolamento I.Y.R.U. ammette la possibilità di differimento e a tutti sembra ovvio che, al fine di garantire, per quanto possibile, la regolarità e validità tecnica della prova e la sicurezza dei concorrenti, questa facoltà venga usata dal C.d. Regata. Purtroppo quest'ultimo è di diverso avviso, dà la partenza e classifica tutti DNC (cioè non partiti). Il maltempo arriva subito dopo puntualmente, anche se non con la violenza che si poteva temere; trombe d'aria di rara violenza si verificano però altrove sulla costa ligure, a dimostrazione che i timori non erano infondati.

27/8 pomeriggio: si disputa la terza prova in condizioni di vento analoghe alla 1a. Gasparini la spunta su Oneto, Ballarin soffia per poco il terzo posto a Gagliolo, Emanuelli deve ritirarsi perché il bome si rompe ancora.

28/8 mattina: 4a prova con vento di 4 m/sec. in aumento. Oneto vince con Marafante ottimo secondo.

28/8 pomeriggio: 5a prova. Percorso ridotto alla fine della seconda bolina causa vento e mare. Dietro Oneto, Ballarin e Gasparini è Guerrino Pifferi. Tra i ritirati Gotuzzo, che gareggiava con una riparazione di fortuna al palchetto dell'albero. 29/8 mattina: vento di soli 2 m/sec. alla partenza, poi diminuito così da provocare la riduzione del percorso con arrivo alla fine della seconda bolina. Oneto supera Ballarin che aveva condotto in testa buona parte della regata. La corrente favorisce alcuni a danno di altri.

Classifica finale (con lo scarto di una prova che per tutti è quella...non disputata):

| | | |
|-----------------------|--|--------|
| 1° Angelo Oneto | - L.N.I.S.Margherita L.(1-DNC-2-1-1-1) | p. 3 |
| 2° Mario Gasparini | - D.V.Veneziano (2-DNC-1-3-3-4) | p.22,4 |
| 3° Roberto Ballarin | - C.N.Chioggia (3-DNC-3-4-2-2) | p.25,4 |
| 4° Fernando Marafante | - C.N.Chioggia (7-DNC-8-2-6-7) | p.54,7 |
| 5° Ambrogio Gagliolo | - C.V.Bellano (8-DNC-4-12-5-3) | p.55,7 |

Seguono nell'ordine: Mignani, Pifferi, Battistoni, Triglia, Gotuzzo, Saione, Bariffi, Emanuelli, Penso.

Scafi e vele dei primi cinque classificati:

| | | | |
|---------------------|----------------|-----------|--------------------------|
| 1° scafo Patrone | vetrosesina/l. | anno 1982 | vela SergioSails |
| 2° scafo Patrone | legno | anno 1974 | vele Parovel - Pittaluga |
| 3° scafo Bonaldo/B. | vetrosesina/l. | anno 1981 | vela Ballarin |
| 4° scafo Russo | legno | anno 1966 | vele Raudaschl - Parovel |
| 5° scafo Colombo | legno | anno 1987 | vela Hood |

Società veliche rappresentate:

C.N.Bogliasco, L.N.I.GE-Sestri, L.N.I.S.Margherita L.,C.V.Erix Lerici, D.V.Veneziano, C.N.Chioggia, Soc.Triestina d. Vela, F.V.Malcesine, C.V.Bellano.

Zone FIV rappresentate:

I, II, XI, XII, XIII.

TROFEO A.I.C.D. 1987

1a Regata - Trofeo S.Biagio - Varenna, 13/14 Giugno

Classifica finale; 1°P.Castelli - C.N.Varenna (4-1) p.8; 2° R.Battistoni - C.V.Bellano (2-3) p.8,7; 3° S.Gotuzzo - LNI GE-Sestri (1-5) p.10; 4° R.Ballarin - C.N.Chioggia (3-4) p.13,7; 5° F.Marafante - C.N.Chioggia (DNS-2) p.24. Seguono nell'ordine: Emanuelli, Bariffi, Grassi, Gozzi, Marietti, Gagliolo, Ravasio, Greppi-Tamburrino.

Circoli velici rappresentati:

| | | |
|---------------|---------------|------------|
| LNI GE-Sestri | I Zona FIV | n.barche 1 |
| CN Chioggia | XI Zona FIV | 2 |
| CV Bellano | XIII Zona FIV | 6 |
| CN Varenna | XIII Zona FIV | 3 |
| CV Dervio | XIII Zona FIV | 1 |
| LNI Mandello | XIII Zona FIV | 1 |

Materiali usati dai primi 10 classificati:

| | | |
|---------------------|----------|---------------------------|
| 1° scafo Lillia | vetr./l. | vela SergioSails |
| 2° scafo Bonaldo | vetr./l. | vela SergioSails |
| 3° scafo Patrone | legno | vela Lami |
| 4° scafo Bonaldo/B. | vetr./l. | vele Raudaschl - Ballarin |
| 5° scafo Russo | legno | vela Raudaschl |
| 6° scafo Lillia | vetr./l. | vela Parovel |
| 7° scafo Patrone | legno | vela SergioSails |
| 8° scafo Lillia | vetr./l. | vela Parovel |
| 9° scafo Bonaldo | vetr./l. | vela Raudaschl |
| 10° scafo Colombo | legno | vela Carozzo |

2a - Regata Trofeo dell'Adriatico - Chioggia, 27/28 Giugno

La XX Edizione del Trofeo dell'Adriatico, organizzata dal C.N.Chioggia, ha visto 17 Dinghy in gara, appartenenti alle Flotte di Bellano e Varenna (CO), Lerici(SP), Malcesine(VR), Trieste, Venezia e naturalmente Chioggia.

Solo due delle tre prove in programma sono state disputate in quanto il vento leggero ha obbligato la Giuria a sopprimere la terza. Ciononostante la classifica è sufficientemente veritiera per quanto riguarda i valori in assoluto. Ha vinto Ezio Donaggio (3 le sue vittorie), aggiudicandosi anche il Trofeo Albano Bertotto alla sua terza edizione. Sul podio i soliti Mario Gasparini e Roberto Ballarin.

Classifica generale:

| | | |
|---------------------|-------|------------|
| 1°E.Donaggio - CNC | (3-1) | punti 5,7 |
| 2°M.Gasparini - DVV | (1-8) | punti 14 |
| 3°R.Ballarin - CNC | (2-7) | punti 16 |
| 4°P.Bello - CNC | (8-2) | punti 17 |
| 5°F.Marafante - CNC | (7-3) | punti 18,7 |

Seguono nell'ordine: Bonaldo, E.Bertotto, A.Ballarin, S.Bertotto, G.Pifferi, Mignani, Sambo, Castelli, Tiozzo, Gagliolo, (Penso e Rossetti non partiti).

Una citazione particolare per l'amico Guerrino Pifferi sempre presente alle 20 edizioni del Trofeo. Grazie anche per il futuro.

A terra le cose sono andate decisamente meglio con pesce, vino e allegria abbondanti.

F.M.

3a - Regata Coppa Biagioni - Lerici, 1-2 Agosto

Classifica finale:

| | | | |
|-----------------|-----------------|-------|------------|
| 1° S.Gotuzzo | LNI GE-Sestri | (4-1) | punti 8 |
| 2° R.Ballarin | CNC-Chioggia | (3-2) | punti 8,7 |
| 3° F.Imbrioscia | CdV Erix Lerici | (2-3) | punti 8,7 |
| 4° P.Rolla | CdV Erix Lerici | (1-6) | punti 11,7 |
| 5° F.Marafante | CNC Chioggia | (5-5) | punti 20 |

Seguono nell'ordine: S.Saione, G.Triglia, E.Mignani, L.Aiello.

CLASSIFICA FINALE DEL TROFEO A.I.C.D. 1987

| | | |
|-----------------------|-----------------|------------|
| 1° ROBERTO BALLARIN | C.N.Chioggia | punti 38,4 |
| 2° FERNANDO MARAFANTE | C.N.Chioggia | punti 62,7 |
| 3° SILVIO GOTUZZO | L.N.I.GE-Sestri | punti 64 |
| 4° PAOLO CASTELLI | C.N.Varenna | punti 90 |
| 5° EZIO DONAGGIO | C.N.Chioggia | punti 97,7 |

6° R.Battistoni, 7° F.Imbrioscia, 8° P.Rolla, 9° M.Gasparini, 10° E.Mignani. Seguono altri 22 timonieri.

67a SETTIMANA VELICA DI KAAG (Olanda)

18-22 Giugno 1987

Partecipazione di Mario Gasparini nella Classe Dinghy 12 p.

Le regate si sono svolte in un grande lago ricco di isole poste sotto il livello del lago stesso e circondate da alti argini sui quali sorgono caseggiati e grandi mulini a vento che pompano all'esterno l'eccesso di acqua. Nelle isole coltivate a prato pascolano numerose mandrie di bestiame che contribuiscono con le fattorie e con i mulini a vento a formare il tipico paesaggio olandese.

Warmond è il villaggio più grande a Ovest del lago e vicino si trova la Società Sportiva Kaag, con una grande sede ricavata da una vecchia fattoria.

Il percorso delle regate si svolge tra le isole, lo stesso varia con la direzione del vento e con le categorie ammesse, che sono numerose e precisamente: Cadet, Optimist, Laser, Jole 0, 420, 470, Yngling, Pampus, Europa, Jeugd, Dinghy 12 p., Valk, Draak, Regenboel. Ho calcolato che in ogni giornata si trovavano in acqua oltre cinquecento imbarcazioni raggruppate con percorsi diversi.

Prima di ogni partenza veniva esposto un numero progressivo corrispondente alla categoria interessata e una lettera alfabetica relativa a un dato percorso indicato da boe; ogni concorrente disponeva di un libretto di istruzioni, dove su ogni pagina sotto la lettera cercata era segnato il tracciato del percorso, il tutto esposto in forma molto semplice e chiara.

In Olanda il tempo è molto variabile, nella stessa giornata si può avere vento forte, pioggia, sole e bonacce.

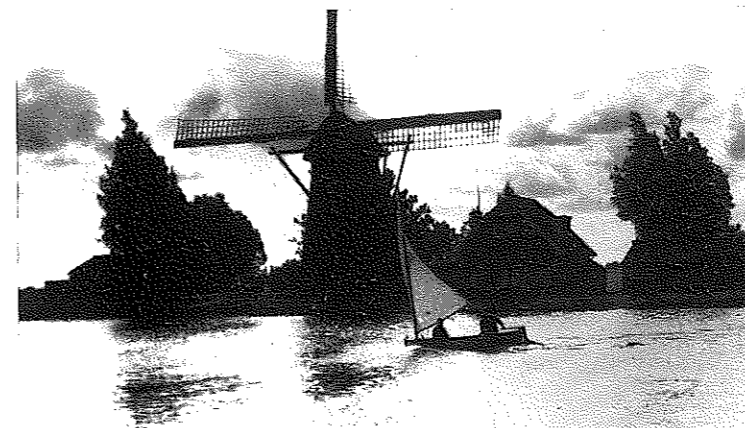
In considerazione del vento molto forte, la prima prova e molte delle successive le ho disputate con mia moglie prodiere (la Classe ammette un equipaggio di due persone al massimo). Le difficoltà che ho incontrato erano molte, sia per trovare il percorso consultando il nominato libretto, sia per il gran numero di barche che si trovavano sul campo di regata con diversi percorsi. In quella prova arrivai 15° su 22 Dinghy in gara, le altre non andarono meglio ad eccezione dell'ultima svolta con vento moderato e quindi da solo sull'imbarcazione. Durante questa regata riuscii a mantenermi tra i primi per tutto il percorso classificandomi infine ottavo.

Sono rimasto molto soddisfatto della serietà e precisione organizzativa delle regate e della cortese attenzione offertami dai dinghisti olandesi e dal mio bravo amico Maarten che mi ha iscritto alla gara e mi ha preparato sul posto un bel Dinghy 12 p. In conclusione, una esperienza molto positiva e consigliabile agli appassionati italiani della categoria.

Mario Gasparini



M. Gasparini
alla 67^a KAAGWEEK
in Olanda.



Tipico paesaggio
Olandese,
e un Dinghy con
troppo peso a prua!!

ALTRE REGATE 1987

Adriatico

6/7/1987 Chioggia «Coppa dell'Amicizia» 3a Edizione (girante perpetua - offerta dall'amico M. Merlin)

Classifica: 1° R. Ballarin(1-1); 2° F. Marafante(2-3); 3° S. Penzo(4-2); 4° D. Bonaldo(3-4); 5° F. Sambo(5-5); 6° D. Ravagnan(6-6); 7° A. Ballarin(7-7); 8° F. Frizziero(9-8); 9° G. Pivetta(8-9).

**Albo d'oro: 1985 - Gianni Rossetti
1986 - Danilo Bonaldo
1987 - Roberto Ballarin**

Chioggia, 5-6/9/1987 Trofeo girante perpetuo «Franco e Nadia Malieni» 4a Edizione
Classifica: 1° F. Marafante(1-4); 2° R. Ballarin(5-2); 3° E. Tiozzo(4-R); 4° A. Ballarin(R-3); 5° P. Bello(2-DNC); 6° F. Sambo(R-5); 7° S. Bertotto(3-DNC); 8° E. Bertotto(R-DNC); 9° F. Frizziero(R-DNC).

Esclusi dalla Classifica generale L. Bello e D. Ravagnan per avere corso con la stessa imbarcazione una prova ognuno.

**Albo d'oro: 1984 Gianni Rossetti
1985 Aldo Ballarin
1986 Roberto Ballarin
1987 Fernando Marafante**

Circolo Nautico Chioggia - Campionato sociale Dinghy 1987

Classifica:

| | | |
|-----------------------|-------------------|-----------------------|
| 1° Fernando Marafante | (1-3-2-3-1-4) | con uno scarto p.14,4 |
| 2° Roberto Ballarin | (DNC-2-1-1-5-2) | p.16 |
| 3° Aldo Ballarin | (2-1-7-7-R-3) | p.34,7 |
| 4° Franco Sambo | (5-7-5-5-R-5) | p.53 |
| 5° Danilo Bonaldo | (DNC-4-3-4-R-DNC) | p.60,4 |

(la sesta prova è stata vinta brillantemente da Dino Ravagnan)
L. Bello, P. Bello, D. Ravagnan, S. Penzo, E. Rossetti, F. Frizziero, G. Pivetta, E. Bertotto, S. Bertotto non sono stati classificati perchè non hanno partecipato ad almeno 4 prove (con la stessa imbarcazione).

LIGURIA

Coppa Tre Porti - S.Margherita L., 5 Luglio 1987

Organizzata dal Circolo Velico, la tradizionale regata si è svolta con vento di circa 3 m/sec. e mare calmo.

Classifica:

- 1° Angelo Oneto - LNI S.M.L.
- 2° Angelo Turrin - CV S.M.L.
- 3° Silvio Gotuzzo - LNI Ge-Sestri
- 4° Giovanni Triglia - CN Bogliasco
- 5° Mario Cupido - CV S.M.L.
- 6° Francesco Pennino - CV S.M.L.

LAGO DI COMO

Corenno, 9 Agosto 1987

Anche nel 1987 a Corenno si è svolta la caratteristica regata di Agosto, giunta alla settima edizione della nuova serie (la precedente serie risale agli anni '50/'60' e allora la partenza veniva data dalla darsena dei Signori Marietti). Le case ospitali delle famiglie Mauri e Valentini si sono aperte come sempre agli amici, regatanti e simpatizzanti. Il Centro Vela Dervio ha predisposto ottimamente il campo di regata e il servizio di assistenza in acqua e ha messo a disposizione un qualificato Comitato di regata, con Viganò Presidente, componenti Bossi (Presidente del C.V. Dervio) e Pipani (Segretario dello stesso). Ricca la dotazione di premi: cinque coppe di classifica, offerte da Carlo Marietti, una coppa offerta dal C.V. Dervio (che sarà assegnata al concorrente più giovane) e la coppa alla memoria del Sig. Benny Corno, triennale non consecutiva, riservata ai timonieri corennesi. Come sempre gentilissima Segretaria la Signora Vittoria Marietti.

Ben sei i Dinghy provenienti da Varenna, uno da Dervio, uno da Crema (dove ha il suo «porto d'armamento» il nostro socio ed amico olandese Dirk Willemse) e tre di Corenno. Notata l'assenza dei Bellanesi, che evidentemente si sono lasciati influenzare dal tempo poco promettente (non pensando che a Corenno val sempre la pena di esserci!). La scarsità di vento, eccezionale per Corenno, ha permesso l'effettuazione di una sola delle due prove in programma. La partenza veniva data alle ore 14.37 con vento debole da Nord. Il gruppo girava abbastanza compatto la prima boa, ad eccezione di due barche, INDRA II di C. Marietti (che pure era partito bene) e quella del giovanissimo Francesco Marietti, rimaste staccate in una zona di piatta. In circa un'ora era completato il primo giro, con alcune variazioni notevoli di posizioni. Il vento si manteneva debole e in certi momenti sembrava esaurirsi completamente. A questo punto Grassi si ritirava. Gli altri riuscivano invece, sebbene a fatica, a terminare anche il secondo giro. Primo applauditissimo alle ore 16.11 arrivava il Dr. Filiberto Vago, al timone della nuova barca, interamente in legno, costruita da Leopoldo Colombo e con vela Parovel. A pochi metri l'Arch. Paolo Castelli, con il vecchio Lillia in vetroresina e vela Sergio. Un po' più staccati, ma vicinissimi l'uno all'altro, Stefano Mauri (3°) e M. Castelli, giovane alla sua prima regata in Dinghy. Buon quinto era D. Willemse. Seguivano: Greppi, alquanto sfortunato, Tamburrino, autore di una buona prova con il ben restaurato ma pesante Judy, Gozzi, e i tenacissimi Carlo e Francesco Marietti. Stefano Mauri, grazie al piazzamento ottenuto, conquistava per la terza volta e quindi definitivamente la Coppa riservata ai concorrenti corennesi.

F.B.



Il Gruppo dei Dinghisti di Varenna con F. Mauri da sinistra: F. Mauri, F. Greppi, G. Grassi e davanti a lui F. Vago, M. e P. Castelli, F. Tamburrino.



Stefano Mauri con la Coppa triennale dei timonieri di Corenno vinta definitivamente.



F. Vago riceve da Firmino Mauri la Coppa di vincitore della Regata di Corenno 87.

8a COPPA RAFFAELE MANARA - Bellano, 12-13 Settembre 1987

Il vento debole (caratteristica negativa stagionale) ha permesso l'effettuazione di soltanto due delle tre prove in programma.

Classifica:

1° R. Battistoni (1-3) p. 5,7

2° F. Bariffi (4-2) p. 11

3° M. Gozzi (7-1) p. 13

4° Cito Filomarino (2-6) p. 14,7

5° A. Gagliolo (3-8) p. 19,7

Seguono nell'ordine: Vago, P. Castelli, P. Corbellini, A. Ravasio, L. Dragonetti, C. Marietti, G. Ravasio, G. Grassi-Greppi.

CAMPIONATO 1987 XIII ZONA F.I.V.

La Coppa Manara era valida anche per il Campionato Zonale FIV, che pertanto vede ai primi posti:

1° **Ruggero Battistoni del Circolo Vela Bellano**

2° **Francesco Bariffi del Circolo Vela Bellano**

3° **Massimo Gozzi del Centro Vela Dervio**

TROFEO GILLETTE - Dervio, 20 Settembre 1987

È una regata su prova unica, aperta a tutte le classi di derive e di catamarani, con ricca dotazione di premi e attraente rinfresco, a chiusura della stagione velica dell'attivissimo Centro Vela Dervio.

Classifica della Classe Dinghy:

1° F. Bariffi; 2° A. Gagliolo; 3° R. Battistoni; 4° C. Marietti; 5° L. Dragonetti; 6° M. Gozzi.

TROFEO DEL LARIO 1987

| Classifica | Trofeo S. Biagio | Coppa Corenno | Coppa Manara | Trofeo Gillette | Punteg. fin. (1 scarto) |
|--------------------|-----------------------|---------------|-----------------------|-----------------|-------------------------|
| 1° R. Battistoni | 1° p. 11 1/4 2° p. 10 | - | 1° p. 15 1/4 3° p. 13 | 3° p. 4 | p. 53,5 |
| 2° P. Castelli | 2° p. 10 1° p. 11 1/4 | 2° p. 10 | 8° p. 8 4° p. 12 | - | 51,25 |
| 3° F. Bariffi | 4° p. 8 7° p. 5 | - | 4° p. 12 2° p. 14 | 1° p. 6 1/4 | 45,25 |
| 4° M. Gozzi | 5° p. 9 9° p. 3 | 8° p. 4 | 7° p. 9 1° p. 15 1/4 | 6° p. 1 | 40,25 |
| 5° A. Gagliolo | DNC p. 0 3° p. 9 | - | 3° p. 13 8° p. 8 | 2° p. 5 | 35 |
| 6° F. Vago | - | 1° p. 11 1/4 | 5° p. 11 5° p. 11 | - | 33,25 |
| 7° Cito Filomarino | - | - | 2° p. 14 6° p. 10 | - | 24 |
| 7° C. Marietti | 7° p. 5 6° p. 6 | 9° p. 3 | 10° p. 6 12° p. 4 | 4° p. 3 | 24 |
| 9° A. Ravasio | 8° p. 4 8° p. 4 | - | 9° p. 7 11° p. 5 | - | 20 |
| 10° P. Corbellini | - | - | 6° p. 10 9° p. 7 | - | 17 |
| 10° G. Grassi | 6° p. 6 5° p. 7 | Ret. p. 1 | DNF p. 3 DNC p. 0 | - | 17 |
| 12° E. Emanuelli | 5° p. 7 4° p. 8 | - | - | - | 15 |
| 13° L. Dragonetti | - | - | 11° p. 5 10° p. 6 | 5° p. 2 | 13 |
| 14° F. Greppi | DNF p. 1 DNC p. 0 | 6° p. 6 | DNF p. 3 DNC p. 0 | - | 10 |
| 15° S. Mauri | - | 3° p. 9 | - | - | 9 |
| 16° G. Ravasio | - | - | DNC p. 0 7° p. 9 | - | 9 |
| 17° M. Castelli | - | 4° p. 8 | - | - | 8 |
| 18° D. Willemse | - | 5° p. 7 | DNC p. 0 DNC p. 0 | - | 7 |
| 19° F. Tamburrino | DNF p. 1 DNC p. 0 | 7° p. 5 | - | - | 6 |
| 20° F. Marietti | - | 10° p. 2 | - | - | 2 |

CANTIERE LILLIA

22010 MUSSO LAGO DI COMO

TEL. 0344/81.223

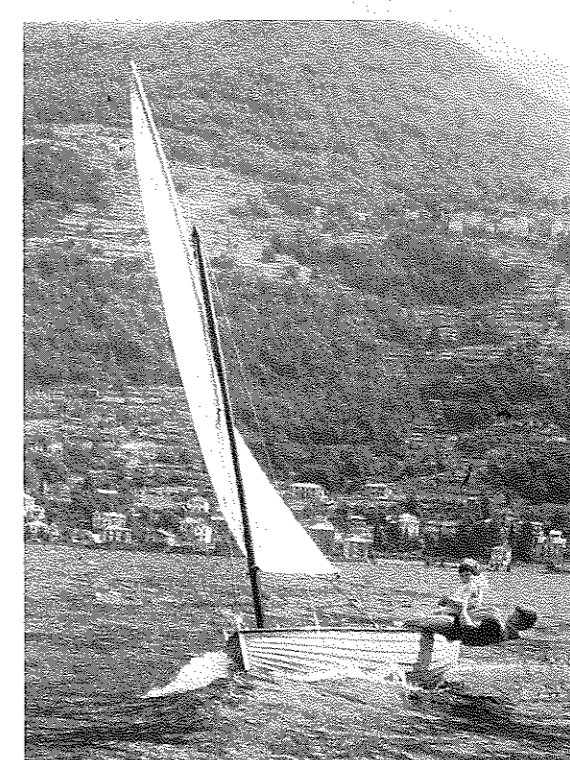
DINGHY 12 p. pronto alla vela

Modello autovuotante in vetroresina

Un Dinghy nuovo nella struttura, con scafo molto rigido e raddrizzabile in caso di rovesciamento.

Barca polivalente come il Dinghy tradizionale:

vela, remi, motore, regata o semplice diporto; è stazabile a norma del regolamento di classe in vigore (numero velico e certificato di stazza).



CARATTERISTICHE: lunghezza m. 3,66 - larghezza m. 1,42 - puntale m. 0,52 - peso di stazza (scafo più timone con barra) Kg. 115 min. vela mq. 9,29

Attrezzatura inox - vela dacron - 2 remi - timone a pala alzabile.

Dotazioni opzionali: invasatura - telone copriimbarcazione - rinforzo - specchio di poppa per motore.

CAMPIONE ITALIANO CLASSE DINGHY 12 p. 1981

CAMPIONE XIII ZONA FIV 1985 - 1986

Veleria SERGIOSAILS

Le vele che hanno vinto il Campionato Italiano
Classe Dinghy 12 p. negli anni 1983, 1985, 1986 e 1987

Via PR. F.III Castagneto, 19/1p
16035 RAPALLO (GE)
Tel. 0185/27.30.90

Colombo Leopoldo s.n.c.

di L. Colombo e C.

COSTRUTTORE DI BARCHE

22011 CADENABBIA - GRIANTE (Como)

Tel. 0344/40.338 abt. - Tel. 0344/41.4.28 Cantiere

Il Dinghy 12 p. viene da noi costruito tutto in legno:
fasciame in mogano o cedro; rifiniture interne in rovere

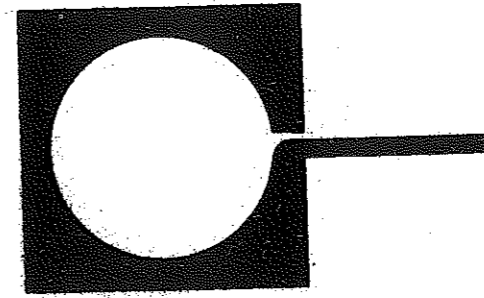
Il Cantiere **Colombo** costruisce anche:

DINGOTTO 5.50 con motore E.B o F.B.

OPTIMIST - EUROPA

e IMBARCAZIONI in legno pregiato di ogni tipo

SIDIM



S.R.L.

**SERVIZI DI
INFORMATICA**

20121 MILANO - Via Tommaso da Cazzaniga, 9/6
Tel. 65.48.18 - 65.90.749 - 65.90.169 - 65.90.441

- Vendita di elaboratori I.B.M.
- Studio di fattibilità e macroanalisi con scelta dell'hardware e del software.
- Progettazione di sistemi informativi con reti di elaboratori e terminali remoti.
- Installazione e personalizzazione packages. (sia I.B.M. sia di nostra realizzazione).
- Assistenza ed interventi di tipo sistemistico.
- Studio e realizzazione di "Software" su misura.
- Corsi di istruzione del personale.
- Per informazioni Dott. Ruggero Battistoni.

VELERIA PAROVEL

Via Bagni, 3 - 34074 MONFALCONE (Go)
Telefono 0481/711.635



**Vele per la Classe Dinghy 12 p da sempre
Esperienza - Qualità - Convenienza
sconto 10% per gli iscritti all'Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p**

Una vela Parovel nuova sarà messa in palio al Campionato Nazionale Dinghy 1988, offerta dal figlio alla memoria di Giuseppe Parovel, velaio, che fu uno dei migliori timonieri dell'Adriatico.

AREA

CONSULENZA ASSICURATIVA

TUTTI I RISCHI

CARLO MARIETTI

Piazza S. Sepolcro, 2 - Tel. 02/86.41.69 uff. - 87.15.22 abit

20123 MILANO

ASSISTENZA PARTICOLARE

per i soci dell'Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p.

PICCOLI ANNUNCI

Posseggo un portabarca tipo LP molto robusto, con doppi morsetti di fissaggio al tetto dell'auto.
Lo metto a disposizione temporaneamente dei soci per trasporto del Dinghy. Tel. 02/3538498

Vele Dinghy d'occasione. Tel. 041/400963

Metto a disposizione temporaneamente dei soci, per partecipazione a regate, rimorchio stradale per Dinghy. Tel. 0341/821840

Vendo picco di legno, adatto per inferitura con canaletta o tradizionale. Tel. 0341/821840

MODULI - SI PREGA DI FOTOCOPIARE E DI COMPILARE A MACCHINA O IN STAMPATELLO

PER L'AGGIORNAMENTO DELLO SCHEDARIO ANCHE I GIÀ ISCRITTI SONO PREGATI DI COMPILARE E SPEDIRE CON CORTESE SOLLECITUDINE ALL'ASSOCIAZIONE LA SEGUENTE SCHEDA:

ASSOCIAZIONE ITALIANA CLASSE DINGHY 12 p.

SCHEDA SOCIO

Nome Cognome
nato a Provincia il
abitante a Provincia c.a.p.
Via o Piazza N. Telefono
iscritto all'Associazione Italiana Classe Dinghy dall'anno
iscritto alla Società velica Tessera FIV N.
1 Proprietario del Dinghy 12 p. con Numero velico
Nome barca Costruttore Luogo di costruzione ..
Anno di costruzione Materiale di costruzione Numero e
data del certificato di stazza
Località in cui si usa maggiormente la barca
2 Non Proprietario
3 Attività agonistica svolta nella Classe Dinghy (precisare regate e risultati più
importanti)
.....
.....
4 Attività agonistica svolta eventualmente in altre Classi
.....
.....
5 Svolge ancora attività agonistica nella Classe Dinghy
6 Svolge ancora attività agonistica in altre Classi (specificare quali)
.....
7 Ha svolto e svolge ancora attività anche/soltanto non agonistica a vela
(semplice diporto-pesca-piccole crociere-campeggio nautico)
a remi (specificare come sopra indicato)
a motore (specificare come sopra indicato)

8 Ha ricoperto cariche sociali nella Classe Dinghy o in altre Classi (specificare
quali e quando)

9 È disponibile a collaborare per lo sviluppo della Classe Dinghy nel settore:
 organizzativo (cariche sociali); tecnico; agonistico; stampa, radio, TV, cine-
foto; Pubbliche relazioni, pubblicità, sponsorizzazioni; non agonistico.

A livello locale; zonale; nazionale; internazionale.

10 Altre eventuali informazioni e comunicazioni
.....
.....
.....

Data

Firma

NB. Barrare le caselle che interessano. Cancellare ciò che non interessa. Scrivere a macchina o in stampatello. In caso di successive variazioni, comunicarle all'Associazione. Grazie

Modulo di iscrizione all'A.I.C.D.

Alla Segreteria dell'Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p.

Il sottoscritto
nato a Prov. il
chiede di essere iscritto all'A.I.C.D. in qualità di Socio Ordinario-Junior-
Sostenitore (cancellare ciò che non interessa).
Versa la quota di L. mediante (indicare il modo di versamento) ...
.....

ALLEGA LA SCHEDA SOCIO debitamente compilata.

Data

Firma.....

MODULO PER LA RICHIESTA DI NUMERO VELICO

Alla Segreteria dell'Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p.

Il sottoscritto nato a il
abitante a Prov. c.a.p.
Via o Piazza N. Tel.
iscritto all'Associazione Italiana Dinghy tessera n.
iscritto alla Società velica tessera FIV n.
chiede l'assegnazione del numero velico per il Dinghy 12 p. (nome barca)
..... costruito a da nell'anno
materiale di costruzione
Si impegna a fare stazzare la barca al più presto e comunque entro sei mesi
dall'assegnazione del numero velico, e a spedire entro tale termine il verbale di
stazza alla Segreteria dell'Associazione.
Versa la somma di L. mediante
Data Firma

MODULO PER PASSAGGIO DI PROPRIETÀ

Alla Segreteria dell'Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p.

Il sottoscritto nato a il
abitante a Prov. c.a.p.
Via o Piazza n. Tel.
iscritto all'Associazione Italiana Dinghy tessera n.
iscritto alla Società velica tessera FIV n.
chiede la riemissione del certificato di stazza per passaggio di proprietà del Dinghy
12 p. con numero velico da intestare al richiedente. Il precedente
proprietario era: (nome e indirizzo del precedente proprietario)
.....
Nome della barca (precisare se viene confermato o cambiato)
Porto di armamento
Allega il vecchio certificato di stazza e versa la somma di L.
mediante
Data Firma

Iscrizioni al Campionato nazionale 1988

Dovranno essere inviate con Raccomandata postale al Circolo Nautico Chioggia entro il giorno 16 Agosto (farà fede il timbro postale di partenza), usando il seguente modulo (che preghiamo fotocopiare) in triplice copia:

F.I.V. - Federazione Italiana Vela - Genova

Modulo di iscrizione

Al Segretario del Circolo Nautico Chioggia, Calle S. Croce 1221/A - 30015
CHIOGGIA (VE)

Prego iscrivere lo yacht (nome barca) Classe Dinghy 12 p.
per la regata Campionato Nazionale del 29 Agosto/3 Settembre 1988
la bandiera del suo proprietario è, il numero velico e
la sua lettera sulla vela sono, il colore dello scafo è
....., certificato di stazza n. emesso il

Accetto di sottopormi al Regolamento di Regata della I.Y.R.U., alle
disposizioni della Federazione Italiana Vela sotto la Giurisdizione della quale
la presente regata viene corsa, alle Istruzioni di Regata ed al Regolamento di
Classe. Il sottoscritto dichiara esplicitamente di assumere a proprio carico
ogni e qualsiasi responsabilità per danni che dovessero derivare a persone od
a cose di terzi, sia in terra che in mare, in conseguenza della partecipazione alla
regata alla quale con il presente modulo si iscrive.

Timoniere (Cognome e Nome) (Se junior, indicare la data di nascita)

Tessera F.I.V.

Indirizzo Città Tel.

Società Velica

Flotta

Acclusa tassa di iscrizione SI/NO

FIRMA

E' consentita l'iscrizione a mezzo **telegramma** (in sostituzione del modulo di
iscrizione) entro lo stesso termine sopra indicato. Il telegramma dovrà conte-
nere i seguenti dati: cognome e nome. N° tessera FIV, data di nascita (obbliga-
toria per Juniores) Società velica di appartenenza, Classe velica, Numero
velico, richiesta di iscrizione al Campionato nazionale Dinghy 12 p.

Contributi spese per la partecipazione al Campionato nazionale e alle regate del Trofeo Associazione Italiana Classe Dinghy.

Per ricevere i contributi gli interessati dovranno farne richiesta entro 10 giorni dal termine della manifestazione con il seguente modulo:
(per più richieste si prega di fotocopiarlo)

All'Associazione Italiana Classe Dinghy 12p.
Via Martiri della Libertà, 30
22051 Bellano (CO)

Il sottoscritto nato a il
residente a Prov. c.a.p.
Via Telefono N° Velico

Chiede i previsti contributi spese di trasferta per la partecipazione a

Km. percorsi: Andata Ritorno Mezzo usato

Soggiorno presso per giorni

Nel caso di non partecipazione a tutte le prove in programma, precisare i motivi:

Data Firma

Tessera A.I.C.D. n. Tessera F.I.V.

NB. Il contributo per il soggiorno spetta solo ai provenienti da oltre 100 Km.

Non saranno assegnati contributi a chi non prenderà parte a tutte le prove in programma senza giustificato motivo e a chi sarà squalificato per infrazioni di stazza.

Ringraziamo gli sponsor che hanno dato un contributo per questa pubblicazione:

Area - Consulenza Assicurativa
Cantiere Nautico Lillia
Colombo Leopoldo & C. Costruttore barche
Veleria Sergiosalls
Sidim - Servizi di informatica
Veleria Parovel