



Se la domanda è “Cos’è un Dinghy ? ”, la risposta è semplice: “ un Dinghy è una barca che rispetta il regolamento di stazza della classe Dinghy !”

Ma se la domanda si complica e diventa: “quando due Dinghy sono uguali?” oppure

“quali sono i giusti criteri per definire una barca Dinghy?” allora la risposta diventa complessa.

De jure condito, come dicono i legulei come il nostro Segretario, il problema si riduce al rispetto normativo ed è questo a cui siamo chiamati dalla federazione noi stazzatori chiamati a verificare se una barca rispetti o meno le regole scritte ed approvate dall’AICD. Il livello di interpretazione del regolamento è minimo e solitamente *in dubio pro reo* anche se forse non è corretto paragonare un regatante al reo, ma fa lo stesso.

C’è invero una norma che prevede che, al di là delle specifiche e delle misure, si debba rispettare anche lo spirito del regolamento; ma questa norma ha una valenza per lo più solo etica e non ha praticamente applicabilità coercitiva concreta.



Altra *questio* se trattasi *de jure condendo*, cioè se ci si voglia proporre di ridefinire cos’è un Dinghy e quali siano i parametri per cui un Dinghy debba considerarsi uguale ad un altro Dinghy. Nessuna barca, intendiamoci, è mai del tutto uguale ad un’altra; ma il problema è definire le tolleranza delle diversità; diversità di disegni, di

costruzione, di misure, di performance, di estetica.

Nel secolo scorso si è accettata la differenza più dolorosa: il passaggio dal legno alla “plastica”: in effetti pensare di fare uno scafo con fasciame clinker in vetroresina è teoricamente un assurdo! Nessuna classe di derive, però, ha

dimostrato di essere capace di mantenere la sua “purezza lignea” escludendo l’evoluzione verso la vetroresina: chi ha cercato di resistere è poi sparito dal panorama delle barche che oggi ancora regatano e tra le più anziane, assieme a Star e Snipe, c’è proprio il nostro bel Dinghy.

E’ sempre un piacere rivedere oggi in acqua il compensato di un Vaurien del cantiere Gavazzi o il lamellare di un Flyng Junior del cantiere Galletti, tutti veri stradivari del mare, oppure ancora un Optimist di costruzione amatoriale in compensato! Ma tutte queste barche ormai ahimè sono come delle belle Balille in mezzo al traffico cittadino ...

Per i Dinghy però la situazione è diversa: la costruzione in legno è così più bella e non così penalizzante da portare molti appassionati ad ordinare ai pochi artigiani in grado di ribattere i più di mille chiodi di rame, un Dinghy nuovo costruito come un secolo fa. Peccato poi che le antenne siano magari in alluminio anodizzato, i bozzelli in carbonio e la vela in dacron: ma chi ccti farebbe oggi una vela in cotone ? e chi la userebbe mai in regata ?

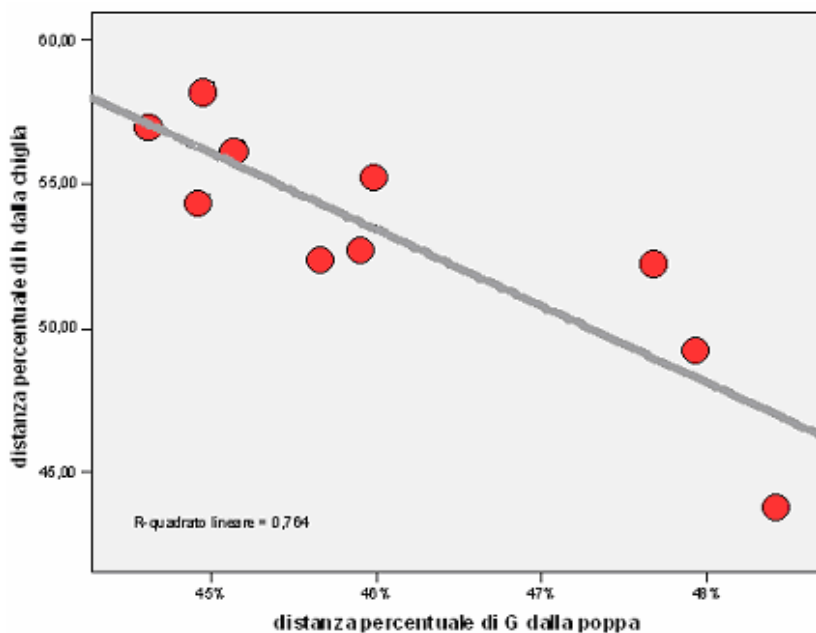


Ma il problema forse più importante, certamente più rilevante sul piano regatistico, è “la questione delle **budelle**”; si tratta di caratteristiche che non si percepiscono guardando la barca con gli occhi e che si possono indagare solo con strumenti talvolta semplici come una bilancia tal’altra un po’ più raffinati come ad esempio quel sensore ad ultrasuoni della foto qui sopra riportata. Il peso

E’ certo comunque che i più vogliono un “Dinghy un po’ più brutto”, o forse solo “un po’ meno bello” ma molto, molto più usabile quale un Dinghy interamente in vetroresina o in vetroresina con rifiniture in legno.

La **pelle** del dinghy, cioè il suo aspetto esteriore, la sua estetica, il suo charme, il suo stile tradizionale è ormai molto aggredito e noi ci siamo “divertiti”, a titolo di esempio a fotografare a Formia nove prue, una praticamente di foggia differente dall’altra. Il disegno della prua allora deve o non deve essere regolamentato? Questo è solo un esempio, ma per ogni sistemazione si potrebbe fare un discorso simile: si pensi alle panchette, agli scalmi, all’alloggiamento del remo per il bratto (chi sa ancora remare a bratto? chi vuole imparare? siamo disponibili ...), alle caviglie a piede d’albero, ai terzaroli, ecc. ecc.

Quanto di tutto ciò il nuovo regolamento deve occuparsi cercando di definirne gli elementi caratterizzanti in modo restrittivo? Questo è il problema che chiamiamo “questione di **pelle**”.



della barca è certamente un elemento indispensabile e forse sarebbe bene scindere il peso dello scafo nudo da quello del timone, precisare i limiti di peso della deriva e delle antenne e magari poi introdurre anche un peso minimo della barca in assetto completo da regata. Ma ci sono altri due elementi più nascosti rispetto al peso e non per questo meno determinanti, anzi! Sono la posizione

del baricentro (**G**) e il valore del raggio di inerzia (ρ):

La posizione longitudinale di **G** è semplice da individuare: è il punto in cui la barca rimane sospesa in equilibrio tra prua e poppa. La posizione trasversale è ovviamente banale data la simmetria della barca e si trova al centro tra dritta e sinistra.

L'altezza di **G** è invece più difficile da determinare: ci sono dei metodi più grossolani di tipo "statico" che consistono nell'appoggiare la barca su un fianco o sulla poppa e nel cercare la posizione in cui rimane teoricamente in equilibrio senza cadere né da una parte né dall'altra: **G** è sulla verticale del punto di appoggio. Ma questi metodi sono imprecisi e di difficile applicazione.

E' per questo che è stato inventato il test del pendolo (o prova di Lamboley) che rilevando la durata dei cicli di pendolamento permette di stimare la posizione di **G** e di ρ , cioè del raggio di inerzia. Chi vuol saperne di più può consultare ad esempio il sito della classe FINN che sin dal 1974 lo ha adottato: www.finnclass.org/interestingstuff/swingtest.htm

Il raggio di inerzia è minore se i pesi sono concentrati verso **G** ed è maggiore se invece si disperdono lontano da **G**. Posizione di **G** e valore di ρ sono parametri che definiscono caratteristiche importanti della performance degli scafi.

Il grafico sopra riportato dà i valori della posizione longitudinale e verticale di **G** per dieci imbarcazioni.

Sono stati sperimentalmente misurati durante la regata Dinghy che si è svolta a Padenghe del Garda dal 13 al 15 di aprile.

I primi commenti sono evidenti: chi ha cercato di far abbassare **G** lo ha anche fatto avanzare verso prua in misura pressoché linearmente proporzionale. C'è da chiedersi se ciò sia conveniente ma la risposta probabilmente è sì anche se nelle andature di poppa chi ha un **G** troppo appruato dovrà più faticare portando il proprio peso a poppa per evitare gli ingavonamenti.

Nelle barche analizzate il valore di ρ è risultato non eccessivamente variabile tranne che per le due barche per le quali è invece

emerso come decisamente favorevole. E proprio in queste due, oltretutto, la distanza tra il bordo inferiore della chiglia ed il bordo superiore della falchetta risulta inferiore ai

565 mm previsti dai disegni nella sezione a 1728 mm dalla poppa ma probabilmente mai misurati in quanto non è un valore canonico da riportare sul certificato.

Queste due barche "anomale" (e beninteso a tutt'oggi *nulla questio* sul loro valore di ρ che non è regolamentato) hanno certamente per questo aspetto delle performances diverse

e migliori degli altri. La verifica di ρ permette di valutare la distribuzione dei pesi e rende meno essenziale la misura precisa dello spessore di laminazione che può essere fatto solo forando lo scafo come ha subito ad esempio il nuovo scafo della Treesse di Donaggio al momento della stazza in cantiere.

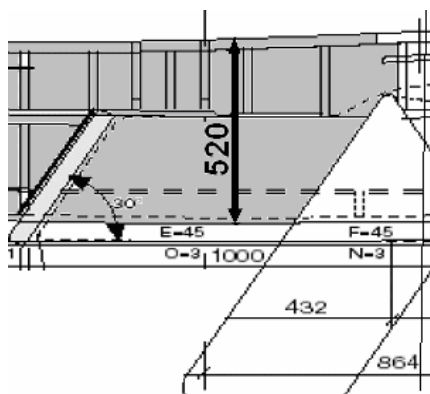
In conclusione bisogna decidere se valori e

posizioni così diversi di **G** e di ρ siano o no compatibili con una corretta omogeneità della flotta.

Il nostro parere è che non lo siano e che perciò sia auspicabile che nel nuovo regolamento siano definiti i limiti della posizione di **G** e dei valori di ρ . In tal caso si dovrà

procedere in un congruo lasso di tempo a rimisurare tutte le barche, vecchie e nuove ed a regolarizzare quelle "estreme". Questa è la nostra idea ma sarà comunque l'assemblea, che è sovrana, a decidere sul da farsi!

P.S. - Abbiamo scritto "budelle" e non "budella" : è un errore di ... stazza ma quando si vuol far vincere a tutti i costi la rima con "pelle" non si dà molta importanza all'ortografia e si tarocca il testo senza troppi scrupoli. Ma prima o poi qualcuno se ne accorge e ti dà dell'illetterato. Chi ha orecchie per intendere, intenda!



particolare del disegno dello scafo

