

Al Presidente
dell'Assemblea A.I.C.D. Ordinaria/Straordinaria
convocata per il 03 dicembre 2006
BOLOGNA

28 novembre 2006

Oggetto: Attese e desideri d'impostazione del nuovo Regolamento

PREMESSA

Le scelte del Comitato Direttivo e del Comitato Tecnico eletti dalla prossima assemblea di Bologna saranno, nei due anni a venire, di fondamentale importanza per il mantenimento e lo sviluppo della Classe Dinghy 12 p.

I regatanti ed i soci AICD di seguito elencati sottoscrivono il presente documento, redatto a più mani, che rappresenta le loro attese ed i desideri d'impostazione del nuovo regolamento.

RICHIESTE

- Sia preservato il Dinghy classico in legno ai cui disegni costruttivi ed impostazioni tecniche strutturali ci si deve riferire nei casi dubbi anche per le barche in compensato, vetroresina/legno e tutta vetroresina; siano scritti i regolamenti e predisposti i disegni costruttivi separati per i quattro tipi di Dinghy, che dovranno continuare a regatare insieme come nel passato.
- Siano finalmente predisposti il regolamento e disegni del Dinghy in sola vetroresina che tenga conto delle barche ad oggi autorizzate: sarebbe auspicabile che il regolamento per le barche in sola vetroresina fosse scritto in modo che le barche di tutti i cantieri siano il più possibile simili, e si discostino strutturalmente il meno possibile da quelle attuali.
Auspichiamo che in proposito il Comitato Tecnico fornisca un dettagliato rapporto che contribuirà alla formulazione del regolamento specifico che sarà redatto per queste barche.
- Il Comitato Direttivo e il Comitato Tecnico tengano presente nelle loro scelte l'obiettivo del regolamento, che è quello di garantire la maggiore uniformità di prestazioni possibile tra le imbarcazioni di questa classe, in modo che prevalga nei risultati agonistici l'abilità del timoniere, piuttosto che una particolare tecnica costruttiva.

- Tutte le imbarcazioni prodotte dai Cantieri autorizzati ad oggi siano controllate con seste in alluminio di cui la Classe dovrà definitivamente dotarsi, dovendo rimanere il Dinghy un monotipo (come ad es. Snipe, FD, ma non il Laser) le cui dimensioni del guscio devono restare entro le tolleranze ammesse.
- Nella realizzazione dei disegni delle barche di legno, delle barche in compensato, delle barche in vetroresina e legno, e delle barche interamente in vetroresina, nei casi di dubbia interpretazione si faccia riferimento ai disegni originali di Cockshott.
- Per le barche col guscio in vetroresina (e coperta in legno o vetroresina) sarebbe auspicabile che, se dei particolari della coperta vengono realizzati in legno, tutti gli altri siano realizzati nello stesso materiale, mentre se un particolare della coperta è in vetroresina, tutti gli altri siano realizzati nello stesso materiale, così come previsto nella bozza del regolamento che doveva essere approvato.
- E' auspicabile che sia proibito sostituire un elemento della coperta fatto in un materiale con altri di un materiale diverso, e che tutte le barche (in legno, compensato, vetroresina e legno e sola vetroresina) siano mantenute pressoché identiche a come i Cantieri le avevano originariamente costruite.
- Dovranno essere controllate le barche di tutti i Cantieri e, ove sia riscontrato un particolare fuori stazza, si dovrà chiedere che venga corretto per le barche di futura produzione. Il nuovo regolamento non dovrà essere una sorta di sanatoria delle difformità evidenti rispetto al regolamento attuale, che possono invece essere corrette.
- Al fine di tutelare il parco barche in vetroresina esistente il regolamento dovrà consentire la costruzione di barche con rigidità simile a quelle attuali. Allo scopo è auspicabile che siano mantenuti gli spessori minimi oggi previsti, da 2,5 mm a 3mm, con gli spessori massimi di 5mm consentiti solo nelle zone di massima sollecitazione già indicate nel regolamento attuale.
- E' auspicabile che il numero delle centine e dei rinforzi consentiti non sia superiore al numero di quattro, com'è oggi ammesso, e che siano mantenuti i materiali fino ad oggi utilizzati con l'impiego delle sola resina vinilestere e poliestere. Confidiamo che sia richiesto ai cantieri che indichino se hanno usato resina epossidica e su quali barche.
- Ai fini della sicurezza ci auguriamo che, in caso di scuffia, siano valutate e distinte la galleggiabilità dalla sicurezza. Non è infatti provato che il Dinghy che si svuota più velocemente (ed è quindi dotato di maggiori riserve di galleggiamento) sia anche quello che è più semplice da raddrizzare; in caso di scuffia a 180 gradi le casse stagne presenti su tutta la lunghezza della barca generano una spinta idrostatica diretta verso l'alto, che agisce come una forza in contrasto con quella generata dal timoniere appeso alla deriva. Questo gli rende problematico superare, da solo e senza un mezzo d'assistenza, i primi 20-25 gradi di rotazione necessari per riuscire poi a raddrizzare la barca. Noi pensiamo che la sicurezza comporti di essere in grado di raddrizzare da soli la barca senza mezzi d'assistenza.
- E' importante che il Comitato Tecnico valuti che le casse d'aria non abbiano lo scopo di servire come irrigidimento strutturale delle barche.

- Per la costruzione dei gusci e dei doppiifondi di tutte le barche in compensato, vetroresina/legno o sola vetroresina, si richiede che sia mantenuta in vigore la regola che quanto non è chiaramente permesso deve ritenersi proibito.
- Si valuti invece se la stessa regola non possa essere abrogata per le manovre (con l'eccezione della regolazione della tensione attraverso kandar o sistemi idraulici delle sartie e del vang), perché fa parte del divertimento armare la propria barca come meglio si crede.
- Nel nuovo regolamento sia recepito il principio, nei limiti concessi dalla FIV, che il regolamento di stazza sia rivedibile ogni anno in assemblea e non ogni quattro anni.
- L'Associazione di Classe ottenga dai Cantieri autorizzati alla costruzione di un Dinghy 12P che sottoscrivano un documento (e qui si dovrà trovare la forma più vincolante) attestante:
 - 1) l'impegno a rispettare il regolamento in vigore, articolo per articolo, laddove sono specificati, spessori, misure, volumetrie, nonché i disegni costruttivi che saranno elaborati;
 - 2) l'accettazione di controlli alle barche prodotte (o in produzione) nei locali adibiti alla costruzione da parte di incaricati dell'AICD, autorizzati a forare il laminato, dove e quando necessario;
 - 3) l'obbligo di abbinare un documento di conformità ad ogni barca fabbricata e controllata con le seste fornite dalla Classe; l'emissione del certificato di stazza sancirà la responsabilità del Cantiere di fronte all'acquirente e il rispetto delle norme previste per lo specifico tipo di barca;
 - 4) l'obbligo del Cantiere ad indicare il luogo dove le barche sono prodotte e/o assemblate, dove si trovano gli stampi della coperta e del doppiofondo e l'accettazione del divieto, senza il consenso della Classe e senza un successivo controllo del Comitato Tecnico, di cedere lo stampo a costruttori non autorizzati dalla classe.

NB. = Il mancato rispetto di una delle sopraccitate regole a giudizio del Comitato Direttivo, potrà comportare l'immediato ritiro dell'autorizzazione alla costruzione.

- In considerazione del tempo che comporterà la messa a punto di uno strumento sperimentale per l'individuazione del baricentro, del metacentro o del momento di inerzia, si ritiene che questi dati non dovranno comunque sostituire, per il momento, il rispetto del regolamento di costruzione in vigore, ma rappresentare solo un controllo ulteriore e finale.
(E' presumibile che questi dati saranno ricavati prendendo come riferimento quelli delle barche in legno e dovranno essere testati nella loro validità prima di diventare vincolanti).
Le barche in legno, se in peso, dovrebbero essere poi esentate da questi controlli.
- Si auspica che i nuovi Comitato Direttivo e Comitato Tecnico, prima dell'inizio della stagione sportiva 2007, riescano a dare chiarimenti in merito ai problemi di stazza discussi e accennati in occasione del Campionato Italiano di Rimini, ed in particolare su:
 - distanza del timone dallo specchio di poppa (la misura minima di 3cm dovrebbe avere una ragionevole tolleranza);
 - spessore della fessura della chiglia di deriva e obbligo di uniformarsi alla stazza;
 - ghirlande che su alcune barche (costruite anche antecedentemente al 2000) non terminano a filo della mastra.

Una presa di posizione in tal senso da parte del Comitato Tecnico permetterebbe di eseguire per tempo i lavori di adeguamento e di evitare il rischio di proteste e di contestazioni, al fine di riportare serenità e certezza nella Classe.

La pubblicazione "Dinghy News" dovrebbe contenere le risposte ufficiali della Classe ai quesiti posti dagli associati che siano di interesse generale.

Letto e sottoscritto

1	Alberto Carmagnani	31	Gigi Croce	61	Roberto Sestini
2	Alberto Vita Samory	32	Gin Gazzolo	62	Sandro Galluzzi
3	Aldo Ferrario	33	Gino Ciriaci	63	Sergio Simonetti
4	Andrea Mariotti	34	Giorgio Pizzarello	64	Stefano Bagni
5	Angelo Bellorini	35	Giulio Alati	65	Stefano Tolotti
6	Angelo Maletto (Commodoro)	36	Giuseppe Vanetti	66	Ubaldo Bruni
7	Angelo Oneto	37	Glauco Briante	67	Umberto Giolli
8	Attilio Carmagnani	38	Guglielmo Starita	68	Vincenzo Penagini
9	Bruno Tosco	39	Liliana De Negri	69	Vittorio d'Albertas
10	Cantiere Sant'Orsola	40	Luca Eufemi	70	Francesco Giordano
11	Carlo Cameli	41	Luca Manzoni	71	
12	Carlo Pizzarello	42	Luigi Ferrario	72	
13	Corrado Cohen	43	Massimo Provini	73	
14	Corrado Isenburg	44	Mauro Belisario	74	
15	Diego Zamorani	45	Maurizio Manzoli	75	
16	Elio Dondero	46	Nanni Coluccini	76	
17	Emilio Carmagnani	47	Nicola Rainusso	77	
18	Enrico Corsi	48	Paolo Corbellini	78	
19	Enrico Papa	49	Paolo Viacava	79	
20	Ettore Delle Piane	50	Pier Marcello Castelli	80	
21	Fabrizio de Feo	51	Pier Paolo Caravaggi	81	
22	Federico Cotta Ramosino	52	Pietro Scrimieri	82	
23	Filippo Jannello	53	Pino Comerio	83	
24	Filippo Zabban	54	Pino Pignolin Viacava	84	
25	Francesca Lodigiani	55	Pinuccio Viacava	85	
26	Francesco Bertolini	56	Pio Cerocchi	86	
27	Franco Paganini	57	Raffaello Napoleone	87	
28	Gian Maria Annoni	58	Renato Lombardi	88	
29	Gianni Castellaro	59	Riccardo Provini	89	
30	Gianni Meschini	60	Roberto Eufemi	90	