

Dott. Ing. **GIUSEPPE COMERIO**

Busto A. 08.10.1997

21052 BUSTO ARSIZIO (Italy)  
Via Castellanza, 100 Tel. 0331 1  
Tel. 0331-488411

P.O. Box 342- Tlx 330586 COMERC I  
Telegr. COMERCOLE Bustarsizio  
Fac-simile 0331/488421

Privato: Via M. D'Azeglio, 25  
Tel. 0331-625292

Spett.le  
**GRUPPO DI LAVORO STAZZE**  
FIV Federazione Italiana Vela  
Viale Brigata Bisagno, 2/17  
16129 - GENOVA

**C.a. Ing. Luca TADDEI**

OGGETTO: *CLASSE DINGHY 12 P.*

Il sottoscritto, *tesserato FIV n. 106083* Socio della Associazione Velica Alto Verbano  
*Tessera AICD n. 7011 Anno 1997*, proprietario del Dinghy 12p IT A-1781 nome Gullisara

**CHIEDE** cortesemente che questo spettabile Gruppo di Lavoro Stazze:

#### **A) SI ESPRIMA**

sulla compatibilità delle imbarcazioni Dinghy cosiddette autovuotanti, costruite dal Cantiere Lillia -Musso a partire dal 1983 (vedi depliant illustrativo allegato, risalente all'epoca), con il disposto dell' Art. 1 del Regolamento di Costruzione in vigore per la Classe Dinghy 12p che si prefigge di "raggiungere la maggior uniformità possibile tra le imbarcazioni di questa classe in modo che prevalga l'abilità del timoniere, piuttosto che la particolare tecnica costruttiva di un cantiere".

Si fa rilevare che :

**1).**La caratteristica di autosvuotabilità stravolge completamente la filosofia progettuale con la quale il Dinghy 12p è nato - ed è giunto sino a noi -, ponendo le imbarcazioni che ne sono dotate su un piano di competitività assai diverso da quello di tutte le altre, perché:

le conseguenze di una eventuale scuffia vengono così minimizzate, tal che al timoniere è consentita una condotta di regata ben più aggressiva e, se abile, un piazzamento ancora onorevole rispetto alla posizione che occupava prima del fatto. Per la stragrande maggioranza dei Dinghy 12p in circolazione (l'85%, vedi statistiche 1996/97 allegate), costruite da decine di cantieri diversi, la scuffia, per contro, comporta l'immane DNF ed una condotta di regata comunque più prudente.

L' Art.5.2 d l°capoverso del Regolamento di Costruzione agli scafi di vetro resina impone, è vero, "casse stagne e/o doppi fondi", ma atti unicamente ad assicurare la "non affondabilità in pieno assetto di regata, con l'equipaggio a bordo", tant'è che questo concetto viene poi ribadito alle Norme Particolari, Art.3.

**2).** "Lo scopo di raggiungere la maggiore uniformità possibile tra le imbarcazioni di questa Classe" viene certamente vanificato dalle costruzioni del Cantiere Lillia stante che la normativa di stazza è riconducibile a sole sette righe del Regolamento in vigore (Art.5.2.c,d), con nessun disegno specifico e piani d'appoggio.

Il bordo .di seduta alla falchetta arrotondato e l'assenza di braccioli all'estremità del banco di voga centrale favoriscono una comoda posizione anatomica del timoniere.

La mancanza delle scalmiere, il non aver realizzato in legno parti strutturali e caratteristiche della barca come bottazzo, falchetta, mastra, ghirlanda, braccioli (12), banchi voga (2), panchette laterali (2), panchina

di poppa, comporta un cospicuo risparmio di peso in posizione relativamente alta, stimato in Kg.20, che in quella costruzione viene distribuito altrimenti. Tutti accorgimenti, questi, non operati dagli altri Costruttori, che si sono attenuti alle direttive delle commissioni tecniche ed ai piani di costruzione (vedi disegni allegati) di cui all' Art.2 del Regolamento.

## **B) VERIFICHI**

1) l'avvenuta acquisizione agli atti della Associazione Italiana Dinghy 12p della stazzatura del Prototipo di Dinghy del Cantiere Lillia costruito nel 1983, quantunque la stessa -perché abbia un qualche valore -, doveva essere suffragata da un'ispezione del Comitato Tecnico dell'Associazione in carica all'epoca e poi avallata dal Segretario di Classe, come recita l'Art. 5.2 b 1°capoverso.

2) che esista presso la Segreteria di Classe - come previsto dall' Art.5.2 b 3°capoverso - la "Dichiarazione di Conformità al Prototipo" rilasciata dal Cantiere Lillia per ogni Dinghy da esso costruita oggetto di emissione di Certificato di Stazza Dinghy 12.

3) la regolarità dell'emissione dei medesimi Certificati di Stazza a fronte di imbarcazioni costruite da quel Cantiere dal 1983 ad oggi, affatto uguali al Prototipo ed anche diverse tra di loro (vedi elenco allegato), considerato che "Ogni variazione alla costruzione dello scafo in serie, rispetto a quello presentato come prototipo, comporterà la necessità di una nuova stazzatura del prototipo " (Art. 5.2 b 2°capoverso).

## **C) VALUTI NEL MERITO**

La mancata osservanza delle indicazioni della Segreteria di Classe e del Comitato Tecnico come da lettera del 11.03.97 allegata

E' chiaro che non mi è possibile adire ad una regolare protesta di stazza nel corso di una regata, in quanto lo Stazzatore Federale chiamato a dirimerla si limiterebbe ad operare nell'ambito del suo Measurement Form e pertanto non sarebbe mai possibile rilevare quanto da me esposto ai punti A) e B).

Pertanto questa mia istanza, nella speranza che, in base al Vostro documentato ed urgente responso, si riesca ad iniziare a porre rimedio al problema esposto al punto A), e si configuri per la Classe Dinghy 12p una normativa di costruzione più ortodossa e, non ultima, una gestione delle Stazze più consona alla dignità di questa barca.

Con ossequi

P. S. Il sottoscritto per quattro anni è stato membro attivo (dal 1993 al 1996) del Comitato tecnico Classe Dinghy 12 p., evidenziando la difficile situazione che si stava creando nella Classe e proponendo soluzioni non recepite.

-Eventuali costi ed oneri relativi alla istruzione della presente pratica saranno sostenuti dallo scrivente, previa opportuna comunicazione.

## ALLEGATI:

1. - Regole di Classe/Regolamento di Costruzione
2. - Piani di Costruzione (n.4 disegni parte integrante di quanto sopra) e Tavole di riferimento (n.6)
3. - Statuto dell'Associazione Italiana Classe Dinghy 12p IA.IC.D.
4. - Depliant Dinghy Cantiere Lillia
5. - Statistiche Campionati Nazionali di Classe 1996/1997
6. - Elenco di alcune imbarcazioni Lillia diverse tra di loro
7. - Measurement Form della Classe - Certificato di Stazza
8. - Organigramma A.I.C.D.
9. - Elenco degli Stazzatori Federali abilitati a stazzare Dinghy 12p.
- 10.- Lettera Assoc. Italiana Classe Dinghy 12 p. del 12.03.97

## CONSIDERAZIONI AGGIUNTIVE:

**1)** Lo Stazzatore Federale, si sa, non ha fra i suoi compiti quello di addentrarsi nelle pieghe di un Regolamento di Costruzione che si è dato ad una Classe; si limita a compilare il Measurement Form che gli hanno predisposto (vedi esempio allegato). Per il Dinghy 12p. in questo documento non appare alcun riferimento alle Regole di Classe/Regolamento di Costruzione AICD, ed ai piani di costruzione che ne sono parte integrante. Inoltre nessuna attestazione di controllo degli spessori della vetroresina che "devono essere distribuiti uniformemente", e neppure le linee d'acqua dello scafo vi sono prese in considerazione in qualche maniera.

**2)** Il Segretario di Classe, una volta in possesso di questo Measurement Form, si fa obbligo di emettere automaticamente il Certificato di Stazza, attenendosi al dettato dell'art. 3 del Regolamento dove si legge che solo su segnalazione di uno Stazzatore o di un Comitato di Regata si può addivenire ad un mancato rilascio o ritiro del medesimo.

Il Certificato di Stazza a sua volta, non fa alcun riferimento alla Dichiarazione di Conformità del Prototipo rilasciato dal Costruttore come sancito dall'art. 5.2b -3° capoverso del Regolamento.

**3)** Il Comitato Tecnico in seno alla Associazione Italiana Classe Dinghy 12p., è un organo meramente consultivo del Segretario di Classe, come si evince dallo stesso Art. 14 1° capoverso. Questo pregiudizio è ribadito anche dal Regolamento di Costruzione all' Art. 4 \_1° capoverso, per cui l'organismo è del tutto ininfluenza quando i suoi orientamenti interpretativi non fossero condivisi dal Segretario di Classe del momento.