

IL DIVENIRE DEI REGOLAMENTI DI COSTRUZIONE DEL DINGHY 12 p IN ITALIA

Il Dinghy 12 p., progettato nel 1913 da George Cockshott, ottenne lo Status di Classe Internazionale nella riunione dell'ottobre 1919 dell' International Yacht Racing Union, a Londra, con decorrenza dal 1° gennaio 1920, senza modificazioni ai piani costruttivi originali di Cockshott (estratto da 'La leggenda del Dinghy 12piedi - Rastrelli - p. 12).

Col Regolamento costruttivo approvato nel 1920 furono costruiti, dal Cantiere tedesco Abeking e Rasmussen, i 20 Dinghy 12p S.I. che parteciparono ai Giochi Olimpici del 1928 ad Amsterdam.

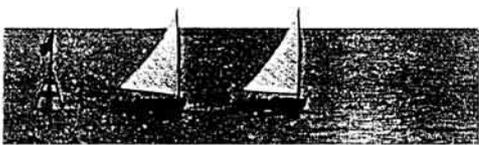
Il marchese Emilio Nicolò Reggio, spettatore ai Giochi di Amsterdam, ed Enrico Pomi nel 1929 - dopo essersi procurati disegni e Regolamento di Costruzione - fecero costruire dal Cantiere Depangher di Capodistria i primi due dinghy italiani, che vennero adottati come singolo dal Club Nautico Ligure.

_____ § _____ § _____

Il 30 giugno 1930, la neonata 'Federazione Italiana della Vela' [il "13 aprile 1927, il CONI investe il Regio Yacht Club Italiano della qualifica di Federazione Italiana della Vela con sede a Genova" - da FIV 1928 - 1937] firma con l'Unione Internazionale dello Yachting il primo 'Regolamento di Costruzione Dinghy 12 piedi S.I.' che viene pubblicato sulla rivista mensile "La Vela e il Motore".

Il Primo Regolamento di Costruzione Italiano 30 giugno 1930

della S. N. Pietas Julia - Pola 261

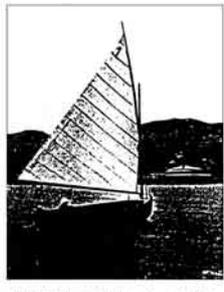


Alto regata del Club Nautico di Stabia. Partenza del Dinghy „Ladriotti“ del sig. M. Pomi e „Pietas“ del march. Reggio.
Fot. con. Agnola

Regolamento costruzione Dingy 12 piedi S. I.

NORME GENERALI: Ciascuna imbarcazione deve essere costruita accuratamente in stretta corrispondenza ai piani e alla specifica previsione e si potrà la massima cura nel far sì che tutte le imbarcazioni risultino per quanto possibile uguali l'una all'altra in tutto e per tutto. Varianti di minor conto rispetto al Modello-tipo potranno venir consentite a discrezione dell'Autorità Nazionale, con ciò per altro che tutte le imbarcazioni destinate a formare la classe di un medesimo Club dovranno essere perfettamente uguali. In nessun caso poi potrà venir concesso di scostarsi dai piani per quanto riguarda la forma ed il peso; nel caso che venisse consentita l'impiego di materiali facoltativi rimarrà fermo il principio che il peso dell'imbarcazione finita non dovrà essere inferiore a quello del Modello-tipo, in chg. 112 (scavo, taglioli e timone con barra, senza deriva, né remi, ecc.). Ad ogni possibilità di errori od omissioni nei disegni e nella specifica ciascuna imbarcazione dovrà venir costruita, attrezzata e finita a regola d'arte sotto ogni riguardo ed in modo tale da poter essere impiegata come un vero e proprio "dinghy da yacht" munita di chiglia mobile. A meno che non sia fatta esplicita menzione in senso contrario tutte le imbarcazioni dovranno rimanere accessibili all'ispezione da parte di qualsiasi persona a cui delegata dall'Autorità Nazionale, e a tale persona sarà riservata la facoltà di prendere quelle misure e di rilevare quei particolari che riterrà opportuni per verificare la accuratezza del lavoro. Ciascuna imbarcazione dovrà venir costruita sopra sagome rilevate dai piani in grandezza naturale all'uopo forniti ed il fascione dovrà aderire alle sagome esattissime e con linee avvilate dispartite. Ogni imbarcazione finita dovrà presentare la visita della persona incaricata dall'Autorità Nazionale prima della consegna formale.

DIMENSIONI: Lunghezza fuori tutto 12', larghezza massima 4'8". Puntale 1'8 1/2". Superficie velica 100 piedi quadrati.



La „Pietas“ al comando del figlio del marchese Reggio

CHIGLIA: Oltro omogeneo o pitch-pine per acqua dolce (Tip. Maz. - Ravere). Sincroscora Z° al centro e all'altezza dell'apertura per la chiglia mobile, ristretta a 1 3/4" avanti e 1 1/2" indietro. Forma corrispondente al disegno rastrenato da 7° adietro

268 La Vela e il Motore - Rivista Mensile

desiderato dal proprietario, il fondo sarà pitturato con tre mani di colore, più una di pittura sottomarina o di smalto estromarinale e internamente con tre mani di pittura). Il nome o il numero sarà scritto in foglietti d'oro e ombreggiato sul quadro, o come desiderato.

ATTREZZI: Uno paio di remi adatti, a pala piana o curva. Barbetta di 130" di circonferenza e 3 filini, di lunghezza. Barbetta di poppa di 2 filini, per 1 1/2" di circonferenza. Alghiero con asta di 6", di spruce, Bowcome, Caristracker, Isle of Wight.

per l'Unione Internazionale dello Yachting: *R. Saperstein*
B. Heckstall-Smith

per la Federazione Italiana della Vela: *R. Vian-Presidario*
Barone Alberto Fassinì Cassini

Quadro dei dinghy 12 piedi S. I. esistenti in Italia - 30 giugno 1930.

N. progr.	N. ricon.	Nome	Costruzione		Porto d'arm.	Club	Proprietario
			Cantiere	Anno			
1	1-1	Fiorino	Depangher - Capodistria	1929	Genova	C.N.L.	Mae E. Reggio
2	1-2	Ladriotti	"	1929	"	"	Mario Pomi
3	1-3	Giulia	Costaguta - Voltri	1929	"	"	Mae D. de la Penn
4	1-4	Ravigno	Depangher - Capodistria	1929	Rovigno	S.C.A.	"
5	1-5	T III	Napoli	1929	Napoli	R.C.C.I.	Cav. G. Fierantoni
6	1-6	X	Belluno - Venanzola	1930	Genova	"	"
7	1-7	X	Costaguta - Voltri	1930	"	R.Y.C.I.	Avv. Mario Bruzzone
8	1-8	Roma	Depangher - Capodistria	1930	Roma	R.C.C.A.	M. Casopa
9	1-9	R.V.C.A.	"	1930	Trieste	R.Y.C.A.	"
10	1-10	X	Costaguta - Voltri	1930	"	"	la costruzione

Il quadro che altri 6 dinghy si trovano ora in costruzione presso il Cantiere Belluno di Venanzola.

**

Aggir disposizione della F. I. V. la tenuta del Registro di questa classe è affidata al R. Y. C. Italiano. Si invitano perciò i cantieri di modificare al R. Y. C. I. la messa in costruzione di nuove imbarcazioni e richiedere da parte di questo il N.º di registro ed il rispettivo certificato di stazza.

**

I piani di costruzioni completi, originali, si possono avere presso «LA VELA E IL MOTORE» inviando assegno per Lire 25.—.



Cantieri: Costaguta - Belluno - Depangher - Napoli - Trieste
Fot. dott. R. Pavesi - L'Espresso

Direttore responsabile: C. STRENA.

Il regolamento è la traduzione fedele del Regolamento approvato dall'International Yacht Racing Union nel 1920. Le misure sono espresse in Pollici.



La Federazione Italiana della Vela, nel 1933 assunse l'appellativo di "Reale" (foto 2).

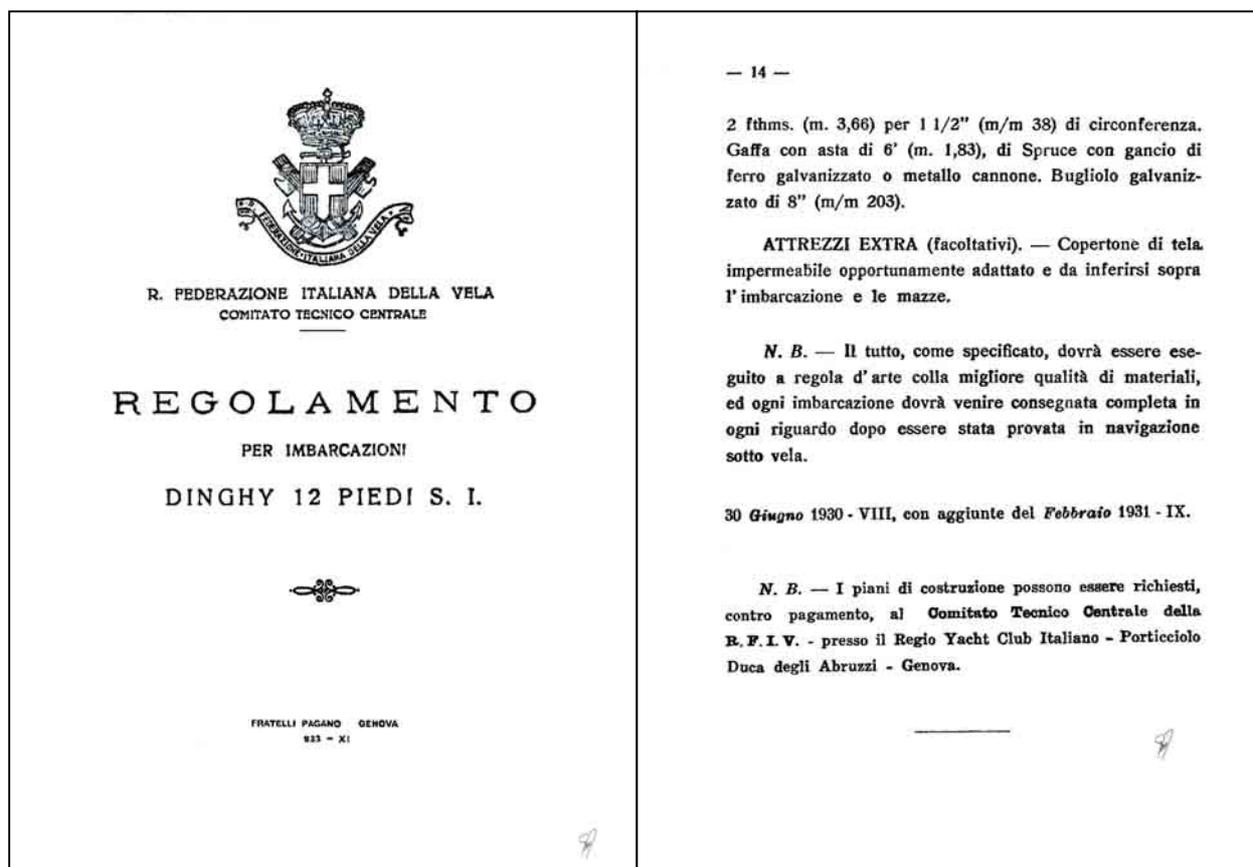


Foto 2: stemma della Reale Federazione Italiana della Vela dal 1933.

Zoom [+]

Nel 1933 La Reale Federazione Italiana della Vela distribuisce il Regolamento aggiornato alle modifiche apportate, al Regolamento del 1930, nel febbraio 1931. [da FIV [1928 - 1937](#)]

Regolamento di Costruzione 1933



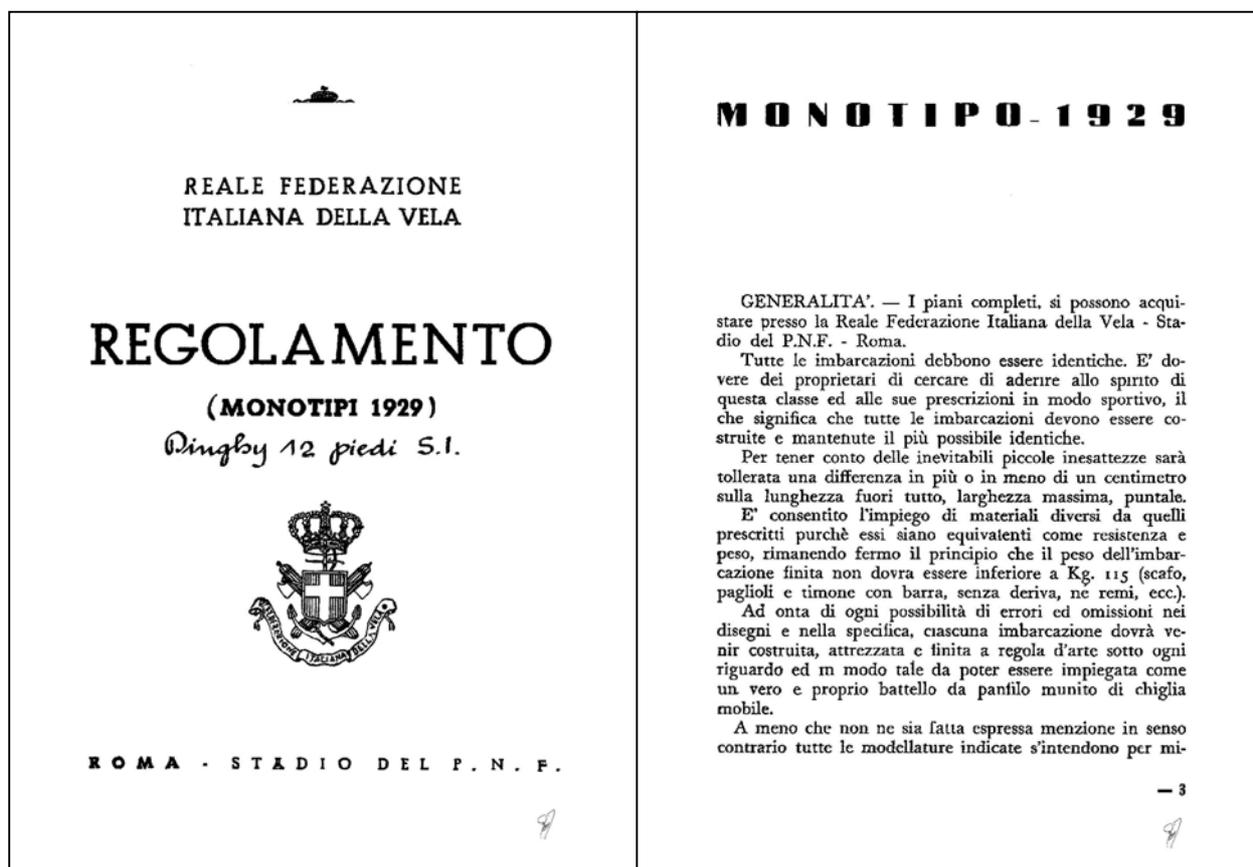
Le misure sono espresse ancora in pollici ma riportate, in parentesi, al sistema metrico decimale.



Nel 1941, " Lo stato di conflittualità in atto tra Italia ed Inghilterra ha come conseguenza per la nostra deriva che in tutte le cronache e classifiche della classe il Dinghy, parola straniera, viene ribattezzato e da tutti **chiamato Monotipo 1929**." (estratto da *'La leggenda del Dinghy 12piedi - Rastrelli - p. 58*).

Ed anche il Regolamento di Costruzione ne prende il nome!

Regolamento di Costruzione 1941



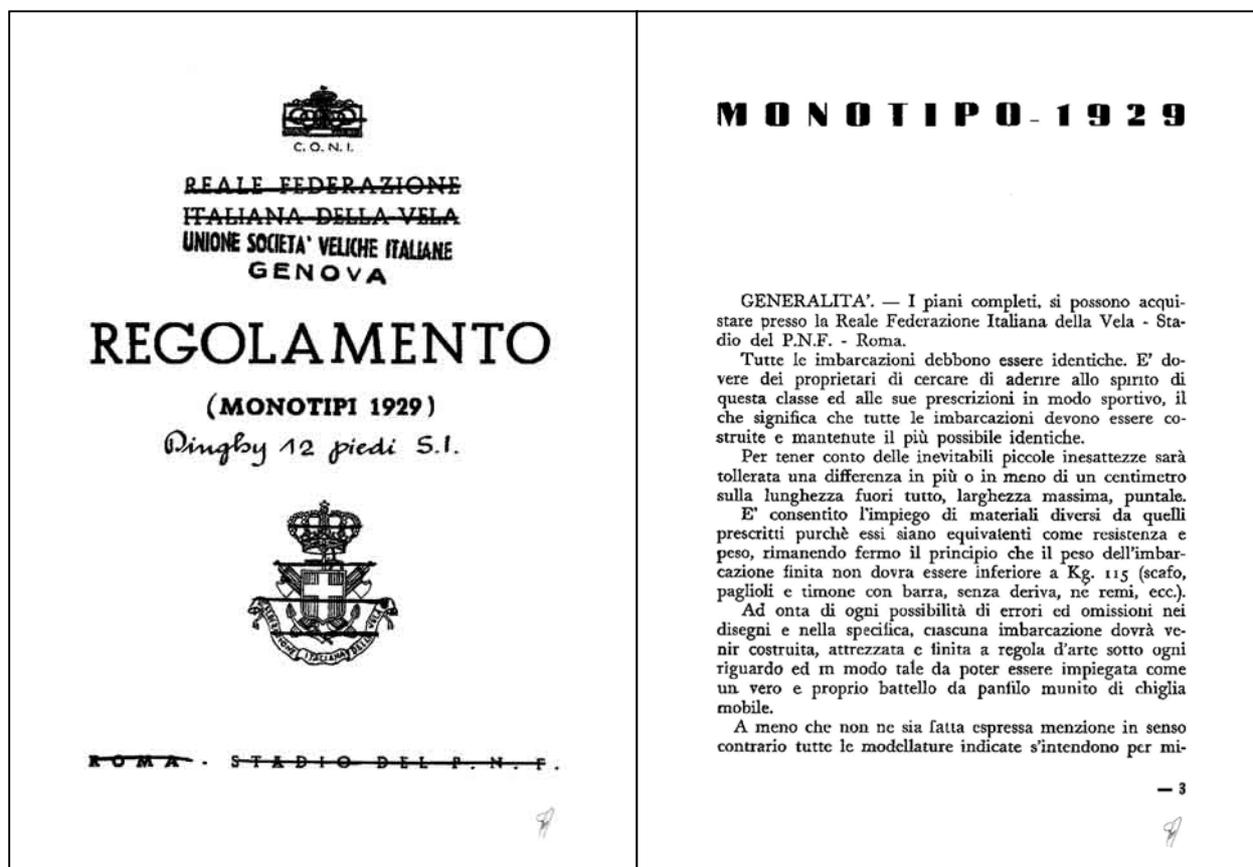
Le misure sono espresse, naturalmente nel sistema metrico decimale.

Il 25 marzo del 1946 era indetto un referendum, votato da 87 circoli. Il 25 aprile 1946 veniva eletto Presidente dall'Assemblea Pietro Lodolo e poco dopo (**novembre '46**) nasce l'**USVI, Unione Società Veliche Italiane**, presidente il Marchese Paolo Pallavicino..[da FIV [1948 - 1957](#)]

La prima riunione si svolse a Genova, nella sede provvisoria dello Yacht Club Italiano, il 26 gennaio del 1947

Il primo Regolamento di Costruzione emanato dall'U.S.V.I., probabilmente in mancanza di fondi, è il regolamento del 1941 con le insegne della R.F.V.I. cancellate, sulla prima pagina, con un tratto di penna.

Primo Regolamento U.S.V.I. Regolamento di Costruzione 1947



Il successivo regolamento, **del 1951**, non apporta alcuna modifica al regolamento precedente, se non negli indirizzi dell' U.S.V.I..

Regolamento di Costruzione 1951

<p style="text-align: center;">U. S. V. I. UNIONE SOCIETÀ VELICHE ITALIANE</p> <p style="text-align: center;">REGOLAMENTO DI STAZZA DELLA CLASSE DINGHY 12 P. S. I.</p> <p style="text-align: center;">U. S. V. I. GENOVA 1951</p> 	<p style="text-align: center;">REGOLAMENTO DI STAZZA DINGHY 12 P. S. I.</p> <p>GENERALITA'. — I piani completi, si possono acquistare presso la «Unione Società Veliche Italiane» (U.S.V.I.) Particciolo Duca degli Abruzzi - Genova (409).</p> <p>Tutte le imbarcazioni debbono essere identiche. E' dovere dei proprietari di cercare di aderire allo spirito di questa classe ed alle sue prescrizioni in modo sportivo, il che significa che tutte le imbarcazioni devono essere costruite e mantenute il più possibile identiche.</p> <p>Per tener conto delle inevitabili piccole inesattezze sarà tollerata una differenza in più o in meno di un centimetro sulla lunghezza fuori tutto, larghezza massima, puntale.</p> <p>E' consentito l'impiego di materiali diversi da quelli prescritti purchè essi siano equivalenti come resistenza e peso, rimanendo fermo il principio che il peso dell'imbarcazione finita non dovrà essere inferiore a Kg. 115 (scafo, paglioli e timone con barra, senza deriva, nè remi, ecc.).</p> <p>Ad onta di ogni possibilità di errori ed omissioni nei disegni e nella specifica, ciascuna imbarcazione dovrà</p> <p style="text-align: center;">5</p>
--	--

Nel 1960 L'U.S.V.I. comunica alcune modifiche al Regolamento :

<p style="text-align: center;">U.S.V.I. UNIONE SOCIETÀ VELICHE ITALIANE ===</p> <p style="text-align: center;">PRECISAZIONI E VARIANTI PER IL REGOLAMENTO DELLA "<u>CLASSE DINGHY 12p.</u>"</p> <p style="text-align: right;">23/12/1960</p> <p>1-E' ammesso l'uso di due amantigli, da applicarsi all'estremità inferiore del picco.</p> <p>2-E' ammesso l'uso di un cordino, del diametro massimo di 8 mm. e della lunghezza massima di 500 mm., da applicarsi all'estremità prodiera della barra del timone.</p> <p>3-E' ammesso l'uso di staffe per i piedi.</p> <p>4-Per la vela, purché sia confezionata in Italia e con materiale nazionale, possono essere usati anche il nylon e prodotti similari.</p> <p>5-E' ammessa la cromatura della lama di deriva.</p> <p style="text-align: center;">===</p> 
--



Il 5 dicembre 1964, l'Unione Società Veliche Italiane cambiava il nome in Federazione Italiana Vela con Beppe Croce alla Presidenza per il quadriennio **1965-1968**. [da FIV [1958 - 1967](#)]

si Ritiene che l'ultimo Regolamento emesso direttamente dalla F.I.V., prima dell'avvento della "Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p", sia quello pubblicato **nel 1967**

Regolamento di Costruzione 1967

<p style="text-align: center;">F. I. V. FEDERAZIONE ITALIANA VELA</p> <hr/> <p style="text-align: center;">REGOLAMENTO DI COSTRUZIONE E DI STAZZA DELLA CLASSE DINGHY 12 p.</p> <p style="text-align: center;">GENOVA Porticciolo Duca degli Abruzzi 1967</p>	<p style="text-align: center;">REGOLAMENTO DI COSTRUZIONE E DI STAZZA DINGHY 12 p.</p> <hr/> <p>1. - GENERALITA' — I piani completi si possono acquistare presso la « Federazione Italiana Vela » Porticciolo Duca degli Abruzzi - Genova (330).</p> <p>Tutte le barche debbono essere identiche. E' dovere dei proprietari di cercare di aderire allo spirito di questa classe ed alle sue prescrizioni in modo sportivo, il che significa che tutte le barche debbono essere costruite e mantenute il più possibile identiche.</p> <p>Per tener conto delle inevitabili piccole inesattezze sarà tollerata una differenza in più o in meno di un centimetro sulla lunghezza fuori tutto, larghezza massima, puntale.</p> <p>E' consentito l'impiego di materiali diversi da quelli prescritti purchè essi siano equivalenti come resistenza e peso, rimanendo fermo il principio che il peso della barca finita non dovrà essere inferiore a Kg. 115 (scafo, paglioli e timone con barra, senza deriva, nè remi, ecc.).</p> <p>Le barche trovate sotto peso ad un controllo ufficiale di stazza, potranno essere messe in regola con zavorra aggiuntiva fissata sopra il sedile di poppa e posta a contatto con lo specchio. Annotazione al riguardo dovrà essere riportata sul certificato di stazza.</p> <p style="text-align: center;">3</p>
---	---

Nel 1976 s'intensificano i contatti con la FIV per l'approvazione del primo Regolamento di Costruzione e Stazza della rinata Classe Dinghy 12 p.



F. I. V.
FEDERAZIONE ITALIANA VELA

Commissione Tecnica
AM

10120 GENOVA. 28/1/1976
GENOVA - PORTICCIOLO DUCA DEGLI ABRUZZI
200-870 - 200-871 200-879
FEDERVELA - GENOVA

Ing. Michele De Bellis
Segretario Associazione Italiana Dinghy 12 p.
c/o Circolo Nautico Chioggia
Calle S. Croce 1221, A
30019 - CHIOGGIA

Con riferimento sua lettera del 26/1/1976, alleghiamo
alla presente una copia dei piani di costruzione del Dinghy 12p.

Restiamo in attesa della vostra preannunciata relazione
e del nuovo regolamento di costruzione e di stazza.

Con i più cordiali saluti.

p. Il Presidente C.T.
(Dott. Ing. Ascenso Mauceri)

Allegato.

Il 29 gennaio 1983

veniva firmato l'Atto Costitutivo dell' Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p.

Dott. FRANCESCO MARAGLIANO - NOTAIO - P.zza S. Stefano, 6 - Tel. 861.173 - 20122 MILANO


Dott. FRANCESCO MARAGLIANO
NOTAIO IN MILANO

20122 MILANO - P.zza S. Stefano, 6 - Tel. 861.173
N. 20604 di Repertorio

N. 1323 di Raccolta

Atto costitutivo della "Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p."

(A.I.C.D.) - Associazione Sportiva, con sede in Bellano.

Repubblica Italiana

L'anno millenovecentottantatre ed il giorno ventinove del mese di
gennaio in Milano e nel mio studio in Piazza Santo Stefano civico sei

Addì 29 gennaio 1983

Avanti me Dottor Francesco Maragliano, Notaio in Milano, iscritto
nel Collegio Notarile dei Distretti Riuniti di Milano, Busto Arsizio,
Lodi, Monza e Varese, previa espressa e concorde rinuncia all'assi-
stenza dei testi da parte dei Componenti che hanno i requisiti di legge
e con il mio consenso

Sono comparsi i Signori

Francesco BARIFFI, nato a Bellano il ventuno maggio millenovecen-
toventiquattro, residente in Bellano via Martiri della Libertà civico
trenta, pensionato,

Aldo CHEMASI, nato a Badia Calavena il ventitre aprile millenove-
centoquattordici, residente in Milano via Giorgio Pallavicino civico
ventidue, pensionato,

Carlo MARIETTI, nato a Milano il quattordici giugno millenovecento-
cinquantatre, residente in Milano Piazza San Sepolcro civico due,
amministratore d'azienda,

Stefano CENTANNI, nato a Milano il dieci agosto millenovecentocin-
quantaquattro, residente in Milano via Bernardino Telesio civico
undici, medico,



Nel 1983

viene pubblicato il primo Regolamento di Costruzione e Stazza della Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p. (A.I.C.D.)



ASSOCIAZIONE ITALIANA "DINGHY" 12 p.

VIA MARTIRI DELLA LIBERTÀ, 30

22051 BELLANO (CO)

TEL. (0341) 821.840

Classe riconosciuta dalla Federazione Italiana Vela

REGOLAMENTO DI COSTRUZIONE E DI STAZZA CLASSE DINGHY 12 p.

Premessa - Questo regolamento, con i piani allegati, si prefigge di garantire al Dinghy 12 p. nel suo complesso le caratteristiche del progetto originale (Cockshott, 1913), ma tende anche a migliorare, dove possibile, sfruttando materiali e tecniche moderne, le sue doti di barca robusta e marina e le sue qualità veliche che gli hanno permesso di essere prescelto negli anni venti quale jole olimpica per singolo.

Caratteristiche fondamentali si considerano le attuali lunghezza f.t. e larghezza massima, la forma esterna dello scafo e il peso minimo di stazza, la disposizione interna dei banchi di voga con relative scalriere e delle panchette laterali e di poppa, le dimensioni e la forma della deriva e della pala del timone, il piano velico.

Pertanto anche gli scafi di costruzione tradizionale possono conservare competitività e la costruzione interamente in legno offre ancora la possibilità di un'imbarcazione che unisca la bellezza e il fascino di questo materiale alle sue qualità nautiche.

CAPITULO I - Piani di costruzione e dime

I.1 - I piani completi di costruzione dello scafo, deriva, timone, alberatura e velatura sono ricavati da quelli originali FIV (edizione 19..) (.), che a loro volta rispecchiano il progetto inglese 1913.

Il fascicolo completo dei piani è costituito dai seguenti fogli:

N.1 (.)
N.2
N.3
N.4
N.5

Essi fanno parte integrante del presente regolamento.

I.2 - I piani di costruzione sono integrati dalle dime della ruota di prora, della chiglia, delle sezioni A,B,C,D dello scafo, dello specchio di poppa, della deriva e della pala del timone.

I.3 - I costruttori e gli stazzatori per le operazioni di loro competenza dovranno attenersi ai piani e relative dime e al presente regolamento.

Piani, dime e regolamento possono essere acquistati presso l'Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p.

CAPITULO II - Numeri velici - Certificati di stazza e di conformità

II.1 - I numeri velici vengono assegnati dall'Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p. (v. modello di richiesta in Appendice 1).

II.2 - I certificati di stazza (v. Appendice 2) vengono rilasciati dall'Associazione di Classe previa compilazione del verbale di stazza (v. Appendice 3) da parte di uno stazzatore ufficiale della FIV; il punzone dello stazzatore e il numero velico della barca dovranno essere incisi o impressi a fuoco sul paramezzale o sulla cassa della deriva, e sulla parte immersa del timone, ad operazioni di stazzatura ultimate.

II.3 - I certificati di conformità per le barche in vetroresina (v. Appendice 4) vengono rilasciati dall'Associazione di Classe previo invio alla stessa della "dichiarazione di conformità al prototipo" (v. Appendice 5) da parte del cantiere costruttore. Prototipo e

(.) da precisarsi dopo aver consultato l'archivio FIV. L'Associazione di Classe dispone attualmente di piani di costruzione in quattro fogli.

NB. Le Appendici 1-5 riproducono sostanzialmente i moduli già in uso e pertanto non sono allegate. Chi le desidera ne può fare richiesta all'Associazione.

DA QUI IL FUTURO !!

