

# CONSIGLIO DI CLASSE

Rimini, 15 gennaio 2000

Nei locali del Circolo Velico Riminese, sabato quindici del mese di gennaio dell'anno duemila, alle ore undici si aprono i lavori del Consiglio di Classe dell'Assometeor. Sono presenti quasi tutti i Capiflotta (solo assente il Capoflotta di Trani, Beppe Massaro) e il segretario — compiacendosi per questo fatto (evidentemente le reprimende epistolari hanno effetto!) — lascia subito la parola al Capoflotta di Roma, Massimo Coletta, per alcune notizie.

Coletta informa i presenti che il neo presidente dell'Assometeor, Franco Alberti, ha avuto un gravissimo incidente automobilistico e versa in disperate condizioni in ospedale. Egli tuttavia è fiducioso per la tempra del nostro Presidente. Tutti esprimono l'auspicio che si rimetta al più presto, anche perché l'Associazione ha bisogno del suo Presidente.

Viene allora nominato presidente del CdC il Capoflotta di Pesaro, Francesco Piccarreta, socio più anziano, che passa subito la parola al Segretario.

Il Segretario illustra l'articolazione dei punti iscritti all'Odg che vengono affrontati in rapida successione.

## 1. Revisione Regolamento di Classe

Il Segretario sostiene che il Regolamento deve essere oggetto di continua manutenzione per adeguarsi ai tempi nuovi. Egli si presenta con un ampio elenco di proposte che vengono dibattute nei fatti decretando una spaccatura in seno al CdC tra le Flotte più agonisticamente agguerrite e sensibili ai problemi di natura tecnica e quelle più "arretrate" e meno sensibili a certi argomenti. Con queste — lo dice Coletta — si sarebbe schierato Alberti. Le proposte del Segretario dovranno essere discusse anche dalle singole Flotte e poi approvate, in sede deliberante, dall'Assemblea generale dei Soci proprietari del prossimo Campionato nazionale di Trani. Questa è la procedura — proposta dal Segretario, allo scopo di prevenire eventuali "sorprese" assembleari — individuata dal CdC.

Il Segretario afferma che è necessario determinare le misure del bulbo e rifare i moduli del verbale di stazza (con spazio annotazioni).

Informa inoltre che Negri ha vinto il Ricorso presentato alla Giuria d'Appello della Fiv in ordine alla squalifica che ha subito nelle prime due prove del Campionato nazionale di Riva del Garda. Il Settore Federale Quadri Tecnici, interpellato ai sensi del corsivo Fiv in calce alla regola 64.3 Isaf, ha emesso la seguente risposta:

*Si ritiene che il boma dell'imbarcazione "Senza paura" n. velico ITA—571 debba considerarsi conforme al Regolamento di Stazza della classe in quanto le aggiunte apportate non costituiscono modifica del profilo, così come imposto dalla regola 3.5.1 e 3.5.4. Inoltre, tali aggiunte, come evidenziato dalle foto, devono considerarsi accessori installati per le manovre della randa così come premesso nell'ultimo capoverso della già citata regola 3.5.1*

Alla reg. 3.5.1 il Segretario propone di aggiungere un ulteriore capoverso conclusivo: "I dispositivi e gli accessori installati sulle antenne per le manovre sono di libera composizione, fatta eccezione per le restrizioni di seguito elencate ovvero riportate con misure specifiche nelle tavole allegate". Si potrebbero altresì determinare le misure del terminale del boma (quello della tav. 03), come si è fatto per la testa d'albero.

Nel "Verbale/Certificato di Stazza" c'è un errore: nei "Dati del Certificato di Conformità" la 2.1.2 (Peso in Cantiere) deve essere sostituita con la 2.2.3

Nella 2.2.3 c'è scritto che il peso dello scafo può essere kg 440+/-15 e quello della chiglia kg 270+/-10. Se sommassimo scafo e chiglia avremmo un risultato di 710+/-25. I dati sono riportati sbagliati nel "Verbale/Certificato di Stazza" che riporta un peso minimo dello scafo di 430 kg e uno massimo di 460 (allora la misura mediana è 445 e non 440 kg). Inoltre, rispetto al peso definitivo rilevato dallo stazzatore (vedi "Verbale/Certificato di Stazza") vi è un disavanzo di 5 kg. Tra l'altro, 25 kg di tolleranza sono forse troppi.

Sempre nella reg. 2.2.3. si legge che: "Il peso dello scafo comprende: scafo, chiglia, coperta, tuga, tutte le parti stampate e bottazzo assemblati. Il peso dello scafo deve essere 440+/-15 e quello della chiglia di kg 270+/-10". Ma se il peso dello scafo comprende, per definizione, anche la chiglia, come fa a essere 440+/-15? Dovrebbe essere 710+/-25! Togliere "chiglia" dal peso dello scafo.

La tavola 02, quella della disposizione dei candelieri riporta, nel caso di assenza del pulpito di poppa, le misure di: 400, 1000, 1770, 3910, 5220. Mentre il regolamento originale (quello con il timbro della Fiv che è in possesso degli stazzatori) indica le seguenti misure: 400, 750, 1770, 3910, 5220. Verificare.

Punti di scotta. Reg. 3.6.2, punto a) "Il genoa deve essere bordato esternamente alle sartie" sostituire con: "Le scotte del genoa non possono passare internamente alle sartie". La misura si prende in asse a partire dalla piastra di prua.

Piano velico. Reg. 3.7.1: togliere la parentesi con le superfici metriche delle vele. "Il piano velico del Meteor monotipo comprende esclusivamente: una randa, un genoa, un fiocco, una tormentina, uno spinnaker. Le misure lineari delle vele sono specificate nella tavola 04".

Stazza delle vele 3.7.13: "Le operazioni di stazza delle cinque vele dovranno essere eseguite unicamente da Tecnici abilitati dalla Federazione italiana vela. Le vele stazzate dovranno essere timbrate, siglate e datate dallo Stazzatore secondo le indicazioni Isaf".

Allo stesso modo, la disposizione dei numeri velici sulle vele non deve essere regolamentata (3.7.5 e tav. 05). Il posizionamento dei numeri velici deve essere in armonia con le norme Isaf.

Peso a secco (Regg. 3.8.1, 3.8.2, 3.8.3)

### 3.8.1

Il peso a secco dell'imbarcazione non deve essere minore di kg 780. L'imbarcazione deve essere presentata allo Stazzatore per il peso in condizioni asciutte.

### 3.8.2

Il peso a secco comprende, per convenzione, oltre allo scafo, come definito nella regola 2.2.3, esclusivamente i seguenti oggetti:

- a) tutte le antenne, le manovre fisse e correnti;
- b) gli eventuali puntoni posti sotto l'albero e trasversalmente all'imbarcazione;
- c) l'attrezzatura di coperta e tutto quanto è fissato all'imbarcazione in modo permanente;
- d) i paglioli sul fondo della cabina (peso massimo kg 8);
- e) i portelli di chiusura degli stipiti e dei ripostigli (DEFINIRE PESO MAX);
- f) il portello di chiusura sul fronte della tuga (DEFINIRE PESO MAX) e relativo portello scorrevole;
- g) il portello di chiusura del passauomo sul fronte anteriore della tuga;
- h) gli eventuali portelli di chiusura dei gavoni siti attorno al pozzetto.

### 3.8.3

Pala e barra del timone con relativa testa, stick di prolunga, femminelle e perno di collegamento allo specchio di poppa sono compresi nel peso a secco.

Bisogna dare i pesi massimi dei tappi dei gavoni interni e del portello di ingresso in cabina; Bisogna togliere le tolleranze (per evitare che si sommino): è allora necessario fare un censimento e stabilire il peso MASSIMO del timone (14kg?)

Secondo spinnaker in regata 6.1 "In regata è obbligatorio imbarcare le cinque vele che costituiscono il piano velico del Meteor monotipo: randa, genoa, fiocco, tormentina, spinnaker. E' altresì consentito imbarcare in regata un secondo spinnaker, di rispetto, purché stazzato da almeno due anni".

Piantone trasversale A.10 (A.9): abolire

Tangone 3.5.5 b) Il tangone, compresa la sua attrezzatura, non può estendersi più di mm 2250 misurati dalla estremità ft esterna al centro della faccia prodiera dell'albero con il tangone sistemato orizzontale, PARALLELO alla linea di chiglia in posizione della massima trazione".

Posizione del bulbo A.1.5: "Per i modelli di cui alla precedente Regola A.1.1 la misura che indica la posizione del bulbo riportata sulla Tavola 03 è di mm 2340 max".

Evitare di riferire le misure del genoa ai prolungamenti dei lati, ma definirli meglio;

4.3 a) "Un ancorotto del peso minimo di kg 4 con catena per un peso complessivo di kg 8 e almeno mt 30 di cavo non galleggiante del diametro minimo di mm 8".

6.2.8 non in uso (come per le sartie non si tocca in navigazione)?

Si potrebbe introdurre, anche se ciò cozza contro l'orientamento "familiare" di alcuni equipaggi, il peso massimo dell'equipaggio (300 kg?).

Si potrebbero semplificare le dotazioni di sicurezza

Bisogna inserire data di scadenza e di revisione obbligatoria del Regolamento che, per definizione, deve essere "aperto".

Nel Regolamento c'è la profondità massima, ma non MINIMA del timone; spessori tra le femminelle e lo specchio di poppa (max 1cm). Intervenire.

Un ultimo argomento che verrà discusso dalle singole Flotte riguarderà le manovre correnti e la possibilità di vincolarle.

L'ampia relazione tecnica del Segretario viene approvata all'unanimità.

## **2. Revisione Statuto dell'Associazione**

Si propone di istituire la figura dei SOCI ONORARI (con le stesse prerogative dei Simpatizzanti). Saranno Soci onorari di diritto tutti i Campioni nazionali e, su indicazione del Consiglio di Classe, alcuni benemeriti dell'Associazione. Poiché questa categoria crea delle discriminazioni fra i Soci (Coletta) non viene approvata.

Si propone che la figura del DELEGATO ZONALE per quelle zone (per esempio la XIII zona Fiv, Verbano e Lario) in cui vi è più di una flotta venga nominato dal Segretario e resti in carica per il biennio istituzionale previsto dallo Statuto dell'Associazione. Approvato.

Si propone l'istituzione di un COMITATO TECNICO (tutte le classi Monotipo ce l'hanno): tre membri, nominati dal Consiglio di Classe, durano in carica il biennio istituzionale dell'Associazione. Tra questi tre il Segretario indica il Coordinatore, che è anche l'interlocutore legittimato del Consiglio.

IL COMITATO TECNICO:

- si occupa dell'organizzazione delle Stazze del Campionato nazionale;
- tiene i contatti con gli stazzatori e mantiene aggiornato l'Albo degli stazzatori abilitati selezionando i più affidabili;
- ha la funzione istituzionale di intervenire nel caso di dubbi interpretativi del nostro regolamento presso gli Stazzatori;

- viene incaricato di volta in volta dal Consiglio di Classe di affrontare i problemi regolamentari., effettuare censimenti e statistiche, determinare le tolleranze per fornire al Consiglio tutti i dati e i documenti allo scopo di favorirne le deliberazioni definitive (in questo caso il Coordinatore del Comitato tecnico viene invitato al Consiglio di Classe per illustrare gli esiti del loro lavoro e gli orientamenti di massima che sarebbe auspicabile seguire);

Il dibattito è aspro e articolato. Quando si passa alla individuazione dei candidati, il dibattito si arena; l'analisi di questo punto viene rinviata al prossimo CdC.

### **3. Revisione tariffe di iscrizione all'Associazione per l'anno 2000 e spazi dell'Associazione sulle riviste del settore**

SPAZI SULLE RIVISTE. Lo spirito generale dell'intervento è quello di aumentare la gamma delle opzioni, anche per evitare i malumori e le lamentele per le riviste in abbonamento che non arrivano in tempo. In edicola, oltretutto, arrivano prima e in uno stato migliore (non rovinata). Si decide, pertanto, di togliere progressivamente gli abbonamenti offerti ai Soci con l'iscrizione alla Classe (quest'anno rendendoli non obbligatori, ma comunque offrendo l'opportunità ai Soci; dall'anno prossimo saranno invece soppressi del tutto) e di pagare i nostri spazi direttamente come Assometeor e non con gli abbonati.

Il Segretario auspica che i Capiflotta mandino *tempestivamente e regolarmente* le informazioni sull'attività delle singole Flotte, allo scopo di garantire sugli spazi istituzionali della Classe un adeguato pluralismo.

#### **NUOVE TARIFFE DI ISCRIZIONE PER L'ANNO 2000**

Si definiscono le nuove tariffe come segue.

Socio proprietario	L. 100.000
Socio proprietario + abbonamento	L. 150.000
Socio proprietario + equipaggio	L. 150.000
Socio proprietario + equipaggio + abbonamento	L. 200.000
Socio simpatizzante	L. 30.000

Viene definita anche una data di scadenza delle iscrizioni per l'anno Duemila: 30 aprile (chi si iscrive dopo pagherà un importo maggiorato di L. 20.000).

### **4. Rivista della Classe**

E' importante, e molti soci lo sollecitano, ridare vita alla rivista della Classe. Secondo il Segretario, tuttavia, la vecchia rivista risentiva della periodicità, del formato e, conseguentemente, dei costi che nel tempo hanno fatto incrinare tutti i meccanismi che la reggevano. E propone un numero *annuale* di una ventina di pagine, dai costi contenuti (foto in bianco e nero, copertina a colori da dedicare in linea di principio al vincitore del Campionato nazionale) eppure elegante e leggibile, fatto con cura, in cui vi siano gli argomenti distribuiti secondo la seguente bozza di sommario. La rivista dovrebbe essere pronta per la fine dell'anno (il materiale dovrebbe essere consegnato per l'inizio di novembre) e tirata in un migliaio di copie per essere utilizzata quale elemento di visibilità e biglietto da visita della Classe. La rivista verrà altresì distribuita a tutti i Soci in occasione della circolare con le tariffe di iscrizione alla Classe. Il Segretario, tuttavia, fa presente che l'attuale stato di salute delle casse dell'Associazione non consente spese considerevoli. E' necessario progettare subito l'iniziativa e poi attendere che vi sia la relativa copertura finanziaria prima di intraprenderla. Anche questo argomento viene approvato all'unanimità.

### **5. Campionato nazionale Trani 2000**

E' assente il Capoflotta di Trani e l'argomento risulta povero di informazioni. Tuttavia si decide di potenziare l'informazione in ordine alla manifestazione anche verso l'esterno; si decide altresì di fare una precisa conta delle barche in occasione del prossimo CdC, che si svolgerà tra la fine di aprile e i primi di maggio.

## **6. Criteri di assegnazione prossime edizioni del Campionato nazionale**

E' assurdo che i Campionati nazionali siano vincolati per i prossimi tre anni perché già opzionati, tra l'altro anche in modo discutibile (Roma/Trasimeno). E' assurdo che la nostra sia una politica di piccoli numeri, quando potremmo essere in acqua ogni anno sfiorando le sessanta barche! Il Segretario individua due criteri, uno "democratico", un altro "qualitativo":

### **A) CRITERIO DEMOCRATICO**

Dopo aver raccolto le candidature e le garanzie da parte dei Capiflotta interessati, in occasione del campionato italiano dell'anno precedente si distribuisce un foglio, insieme alle Istruzioni di Regata, che dovrà essere riconsegnato all'Assemblea generale. Questo foglio sarà strutturato come da all. n. 1

### **B) CRITERIO QUALITATIVO**

Il nostro Campionato si articola nell'organizzazione a terra e in acqua. E' forse il caso di mettere in concorrenza le candidature e valutare:

- a) il campo di regata;
- b) le opportunità di partecipazione (numero delle barche presumibili);
- c) i servizi a terra garantiti

Dopo vasta e approfondita discussione si opta per il secondo criterio di scelta della sede dei Campionati nazionali dei prossimi anni.

## **7. Rapporti con il cantiere costruttore**

La produzione del Meteor non garantisce business, bisogna pertanto cercare continuità con l'attuale Cantiere costruttore che è oggetto di costanti ispezioni allo scopo di tenere sotto controllo la costruzione delle barche e garantire la stabilità (ogni barca non deve essere un esperimento). Il Segretario comunica e fa leggere una lettera che ha ricevuto dal titolare, ingegner Giacomo Arcaini, sulla coperta Regata: poiché la chiedono in molti clienti sarebbe il caso di valutare a fondo l'ipotesi di realizzarla nuovamente, salvaguardando la monotipia, anche per dare una "rinfrescata" al prodotto. L'argomento sarà discusso dalle singole Flotte. La produzione nel 1999 è stata di dieci barche (67—77).

## **8. Criteri di omogeneità dei Campionati zonali**

Per effetto delle differenze logistiche e organizzative delle singole Flotte, l'argomento viene ritenuto impossibile da proporre.

## **9. Eventuali e varie**

Carrello Flotta La Spezia. Nell'immediata vigilia del Consiglio di Classe è arrivato al Segretario il verbale dell'Assemblea della Flotta della Spezia che, collegialmente e all'unanimità, ha deciso di risolvere il proprio rapporto con l'Assometeor. Pochi mesi dopo quella di Salerno, dunque, è "saltata" anche la giovane Flotta della Spezia: alla base di tutto vi è la questione del carrello. A questo punto, essendo irrevocabile la loro decisione ed essendo state spese delle parole "pesanti" nel corso di questa vicenda, sulle quali il Segretario non intende assolutamente tornare, è necessario riuscire a vendere il carrello acquistato dalla Flotta della Spezia, anche per venire definitivamente a capo della questione in tempi brevi (è questo l'oggetto della lettera scritta a Fardin).

Molla propone il Campionato nazionale a squadre, per aumentare le occasioni di incontro e di socialità a livello nazionale, e si fa carico di una ipotesi organizzativa di massima.

Rimborsi alle Flotte. Vedere all. n. 2

Alle ore diciotto, più nulla essendovi da deliberare, più nessuno avendo chiesto la parola, la seduta viene sciolta.

IL PRESIDENTE (Francesco Piccarreta)

IL SEGRETARIO (Stefano Galli)

**ASSOMETEOR**  
Segreteria nazionale

flotta di appartenenza \_\_\_\_\_

**QUESTIONARIO**

Caro Socio,  
ti chiediamo la cortesia di compilare questo questionario, che consegnerai all'Assemblea generale dei Soci proprietari che si svolgerà mercoledì prossimo. Ciò allo scopo di facilitare il compito del Consiglio di Classe nell'individuazione e nell'assegnazione della prossima edizione della XXVIII edizione del Campionato nazionale Meteor monotipo, che si svolgerà nel 2001; tale questionario, inoltre, è stato pensato soprattutto per sondare l'opinione dei soci e venire incontro ai loro gusti, ai loro desideri e alle loro esigenze. Ti ringraziamo per la collaborazione.

Stefano Galli

1) LOCALITA' (indicare con una crocetta la località prescelta)

ROMA

TRASIMENO

TRIESTE

2) PERIODO

Il periodo migliore per le mie esigenze è: \_\_\_\_\_

3) DURATA

La durata della manifestazione dovrebbe essere di giorni: \_\_\_\_\_ (indicare anche i giorni della settimana preferiti: dal \_\_\_\_\_ al \_\_\_\_\_)

4) NUMERO DELLE PROVE

Per me, valutando la durata, il numero più appropriato di prove è: \_\_\_\_\_

## RIMBORSI FLOTTE

	N° soci	Importo	Finanziamento maggiorato	TOTALE
<b>Verbano:</b>	27	540.000	500.000*	540.000
<b>Lario:</b>	4	80.000	500.000	580.000
<b>Garda:</b>	13	260.000	500.000	760.000
<b>Trieste:</b>	8	160.000	500.000	660.000
<b>Rimini:</b>	13	260.000	500.000	— 1.240.000**
<b>Pesaro:</b>	7	140.000	500.000	640.000
<b>Trani:</b>	8	160.000	500.000	660.000
<b>Napoli:</b>	13	260.000	500.000	760.000
<b>Roma:</b>	17	340.000	////	340.000***
<b>Trasimeno:</b>	7	140.000	500.000	640.000
<b>La Spezia:</b>	8	160.000	////	160.000***

### NOTE

\* La flotta del Verbano sotto forma di anticipo ha già preso £. 500.000.

\*\* La flotta di Rimini ha incassato £. 2.000.000 per il carrello al quale rinuncia, pertanto deve restituire £. 1.240.000.

\*\*\* Le flotte di Roma e della Spezia, avendo usufruito del finanziamento straordinario per l'acquisto del carrello, non prendono il finanziamento—base (maggiorato) di £. 500.000, per effetto dei vincoli del bilancio di previsione 1999 approvato a Genova il 23 ottobre 1999.