

# 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. Pietra Julia - Pola 261



Regolamento costruzione Dingy 12 piedi S. I.

**NORME GENERALI:** Ciascuna imbarcazione deve essere costruita accuratamente in stretta corrispondenza ai piani e alla specifica portata 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 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 può però venir ammesso di scostarsi dai piani per quanto riguarda la forma ed il peso; nel caso che si volesse conservare l'aspetto di modello, l'assistenza rimarrà ferma il principio che il peso dell'imbarcazione finita non potrà essere inferiore a quello del Modello tipo, lo chg. 132 (scudo, pignoni e timone con barra, senza deriva, né erici, ecc.). Ad ogni possibilità di errore ed omissioni nei disegni e nella specifica classificazione dovrà venir costruita, attrezzata e folla a regola d'arte sotto ogni riguardo ed in modo tale da poter essere impiegata come un vero e proprio dinghy da yacht merito di eleganza, solidità. A meno che non sia fatta esplicita menzione in senso contrario tutte le imbarcazioni dovranno ritenersi accessibili all'ispezione da parte di qualsiasi persona a ciò designata 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'impiego farvelli ed il fasciame dovrà aderire alle sagome richiamate e con linee avvilite dipertutto. Ogni imbarcazione finita dovrà possedere la vialta della persona incaricata dall'Autorità Nazionale prima della partenza formale.

**DIMENSIONI:** Lunghezza fuori tutto 12', larghezza massima 4'3". Puntale 1'3". Superficie velica 100 piedi quadrati.



La 'Punta' al comando del figlio del marchese Reggio

**CHIUSURA:** Ogni stangone o picch-pine per regna oltre 1/16" dia. - Naveri, Nascosto 2" al centro e al centro dell'apertura per la chiglia mobile, sostanzialmente a 1/2" davanti e 1/2" indietro. Puntale corrispondente al disegno costruita da 2" addietro

268 La Vela e il Motore - Rivista Mensile

devoluto dal proprietario, il tutto sarà governato con tre mani di uomo, più una di riserva, sottintesa a di scuola internazionale - inferenziale con tre mani di ufficiali. Il nome e di numero sarà scritto in legittimo di cura e sottoposto al quadro, o come desiderato.

**ATTREZZI:** Un paio di remi adatti a ogni penna o curva, battenti di 1.50' di lunghezza e 3 filetti, di lunghezza. Battenti di penna di 2 filetti, per 1.50' di lunghezza. Battenti di penna di 2 filetti, di 1.50' di lunghezza. Battenti di penna di 2 filetti, di 1.50' di lunghezza. Battenti di penna di 2 filetti, di 1.50' di lunghezza.

Borromini, Castellon, Isle of Wight.

per l'Unione Internazionale dello Yachting: S. N. Pietra Julia

per la Federazione Italiana della Vela: S. N. Pietra Julia

Quadro dei Dinghy 12 piedi S. I. esistenti in Italia - 28 giugno 1930.

N. pag.	N. anno.	Nome	Costruzione	Paese d'arm.	Club	Proprietario	
1	1-1	Flavia	Depangher - Capodistria	1929	Genova	C.M.L.	Mar. E. Reggio
2	1-2	Ludovica	"	1929	"	"	Maria Pomi
3	1-3	Giulia	Depangher - Valtellina	1929	"	"	Mar. D. de la Pena
4	1-4	Maria	Depangher - Capodistria	1929	Genova	S.C.C.L.	Ces. G. Ferretti
5	1-5	T. H.	Napoli	1929	"	"	"
6	1-6	X	Belluno - Venezia	1930	"	"	"
7	1-7	X	Castagna - Valtellina	1930	"	"	"
8	1-8	X	Depangher - Capodistria	1930	"	"	"
9	1-9	X	"	1930	"	"	"
10	1-10	X	Castagna - Valtellina	1930	"	"	"

Il comitato che ebbe il disegno si incaricò con la costruzione presso il Cantiere Belloni di Venezia.

Aggiorn. dimissionario della F. I. Y. la tenuta del Registro di questa classe è affidata al R. Y. C. Italiano, 81 Invitato per la custodia di questo R. Y. C. I. la nuova in costruzione di opere imbarcazioni e chiedere da parte di questo il N.º di registro ed il biglietto certificato di classe.

I piani di costruzione completi, originali, si possono avere presso **LA VELA E IL MOTORE** inviando assegno per Lire 20.-



Distribuzione rappresentativa: C. STELLA.

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 assume l'appellativo di "Reale" (foto 2).

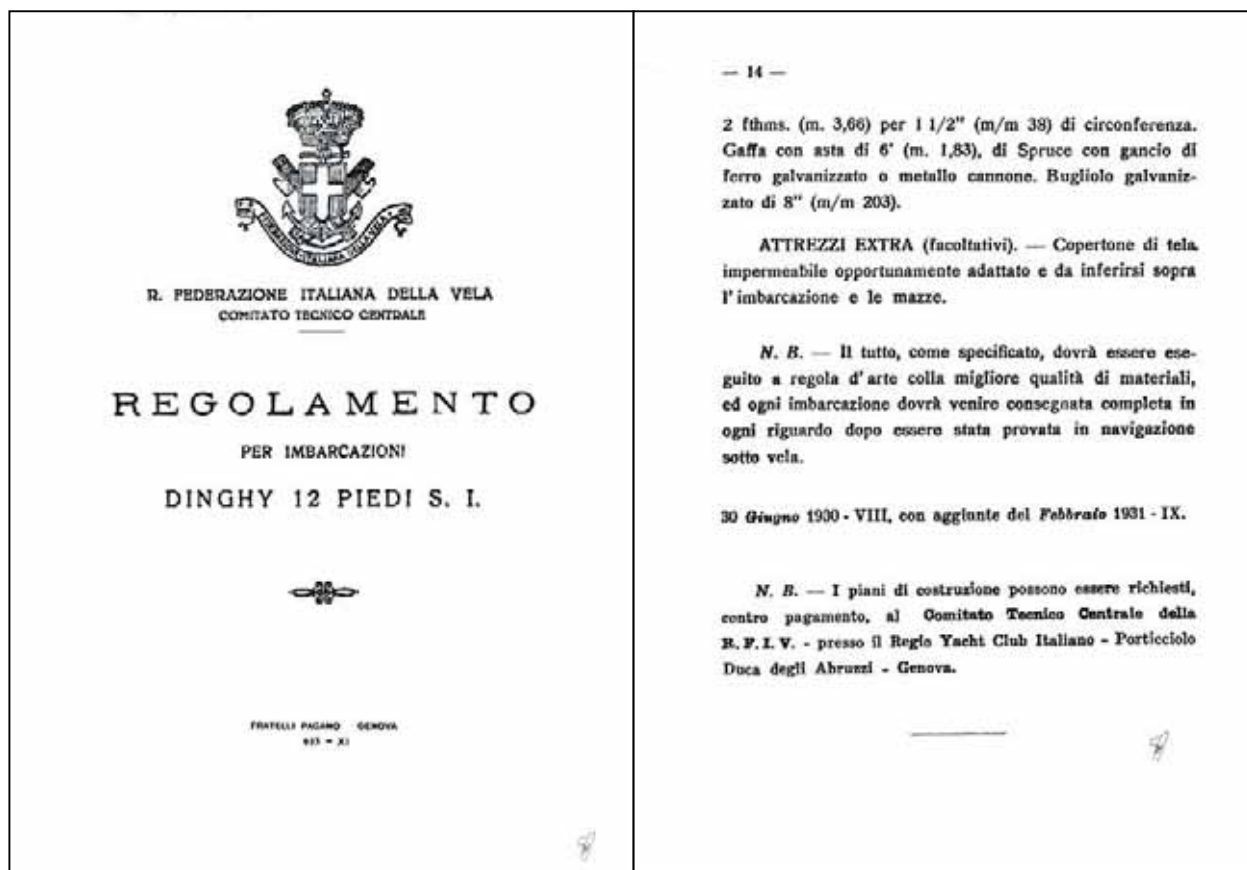


Foto 2: stemma della Reale Federazione Italiana della Vela dal 1933.

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



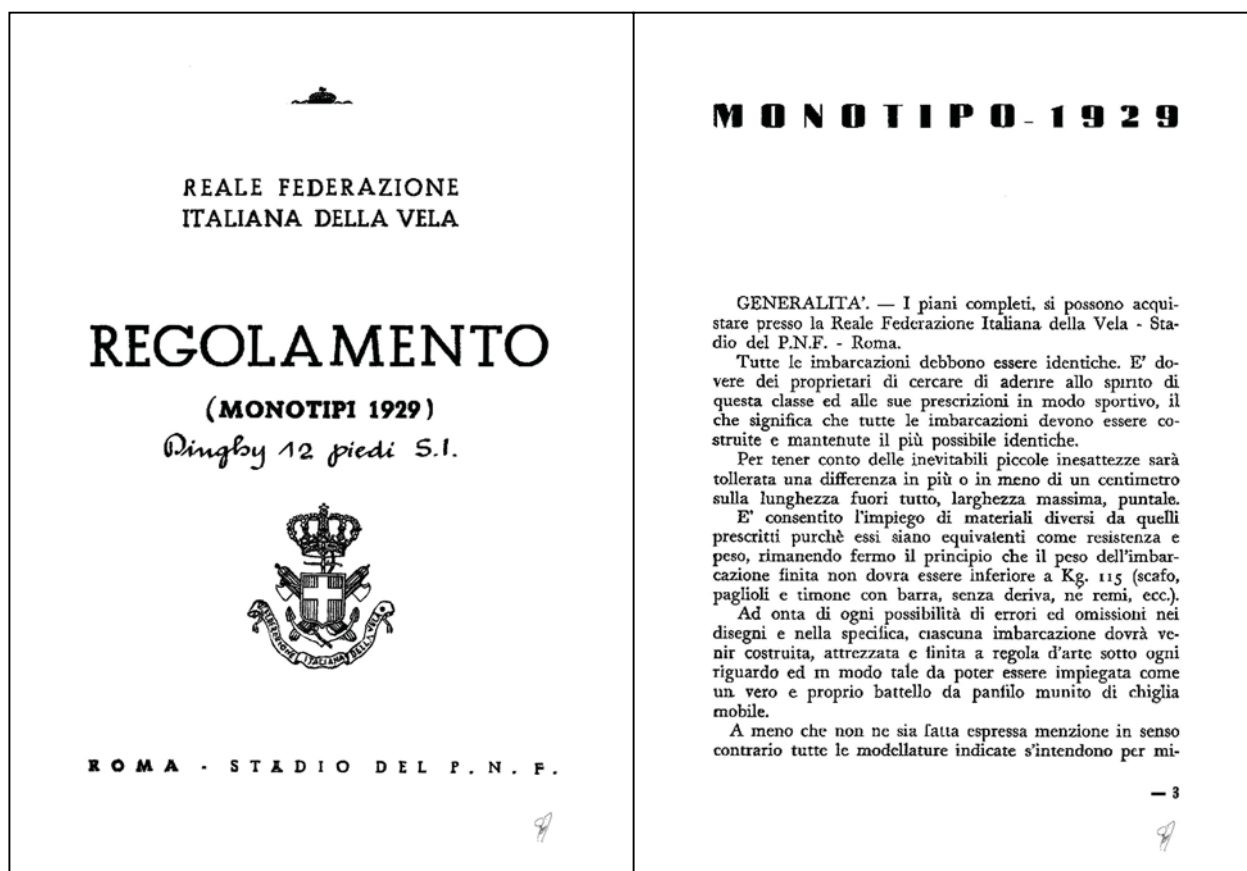
Le misure sono espresse ancora in pollici ma riportate, in parentesi, al sistema metrico decimale.



**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.



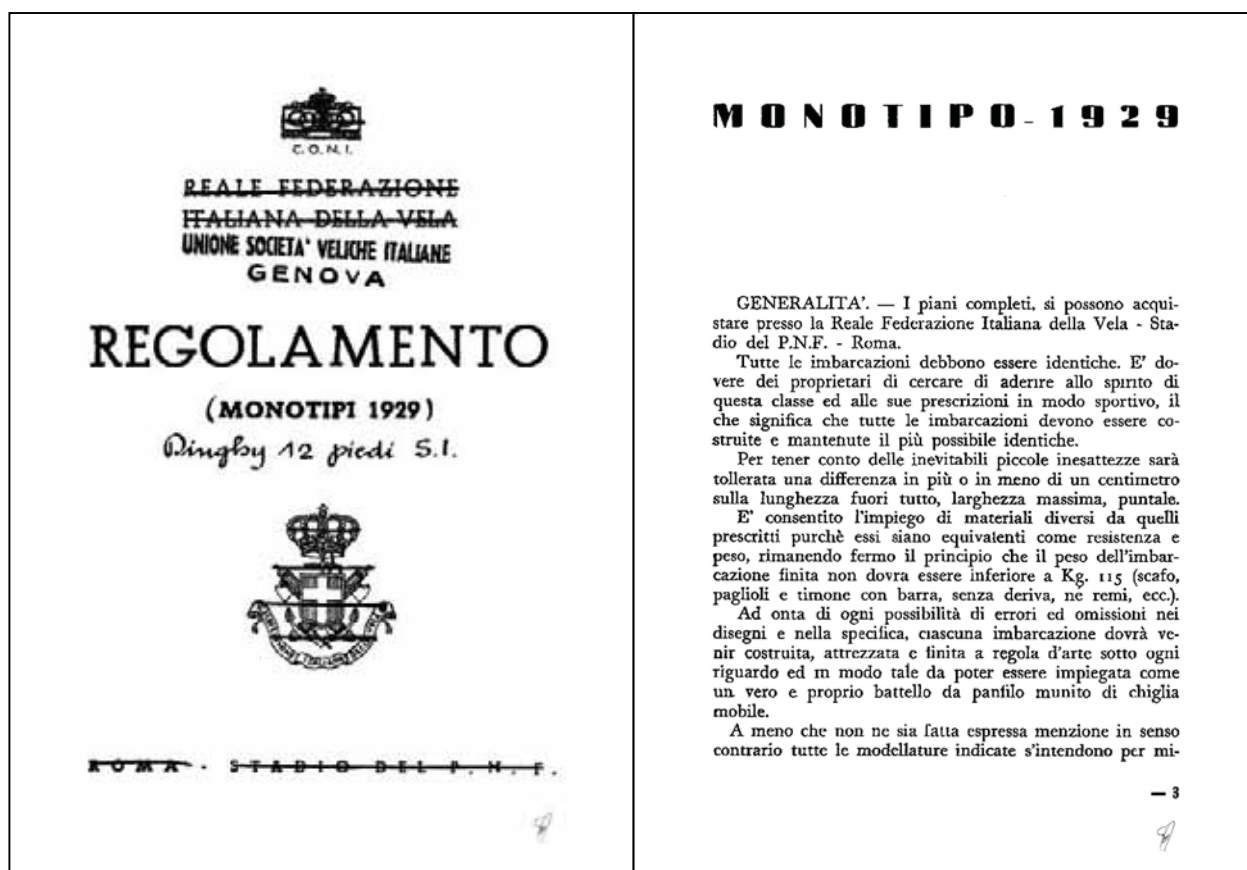
Il 25 marzo del 1946 viene indetto un referendum, votato da 87 circoli.

Il 25 aprile 1946 viene 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 svolge a Genova, nella sede provvisoria dello Yacht Club Italiano, il 26 gennaio del 1947**

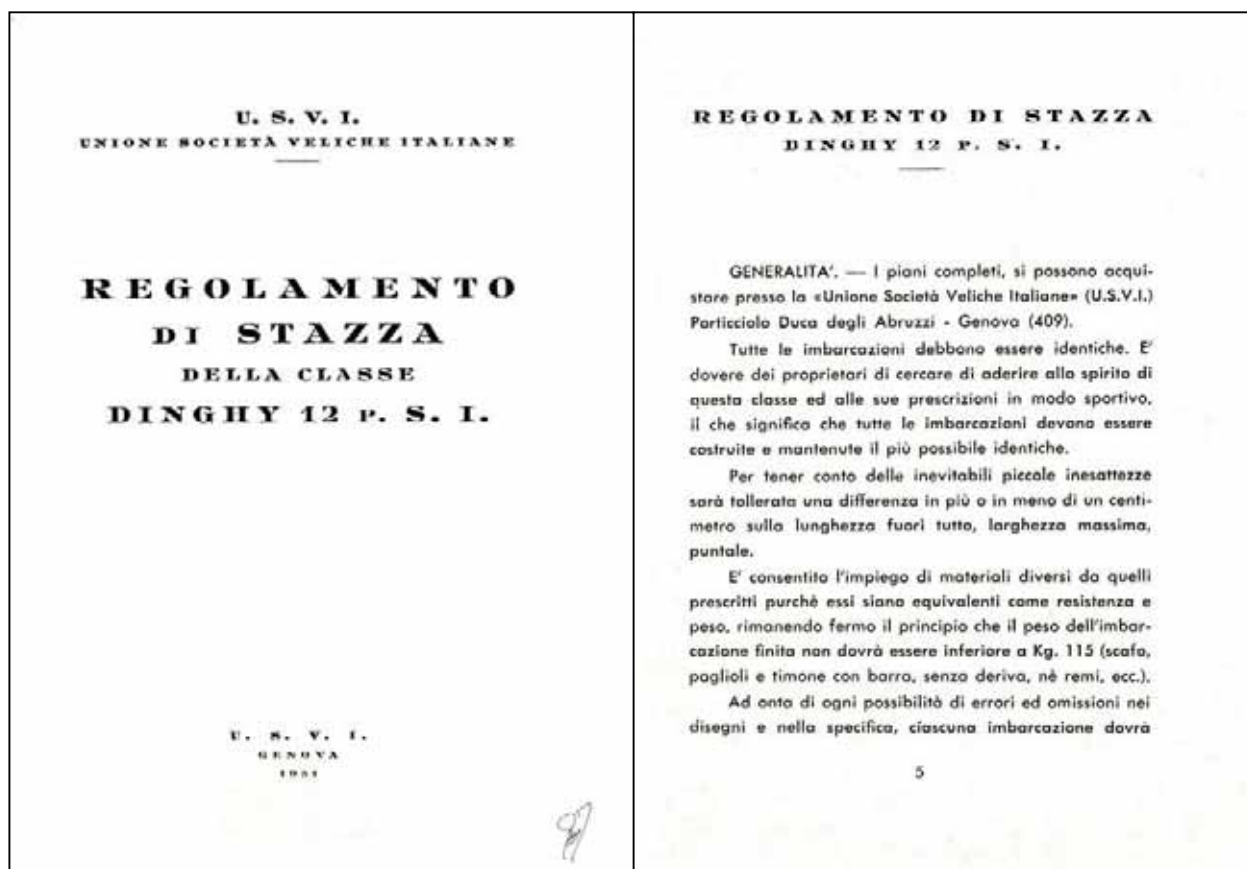
Il primo Regolamento di Costruzione emanato dall'U.S.V.I., probabilmente in mancanza di fondi, è il regolamento del 1941 con le insegne della R.F.V.I. cancellate, sulla prima pagina, con un tratto di penna.

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

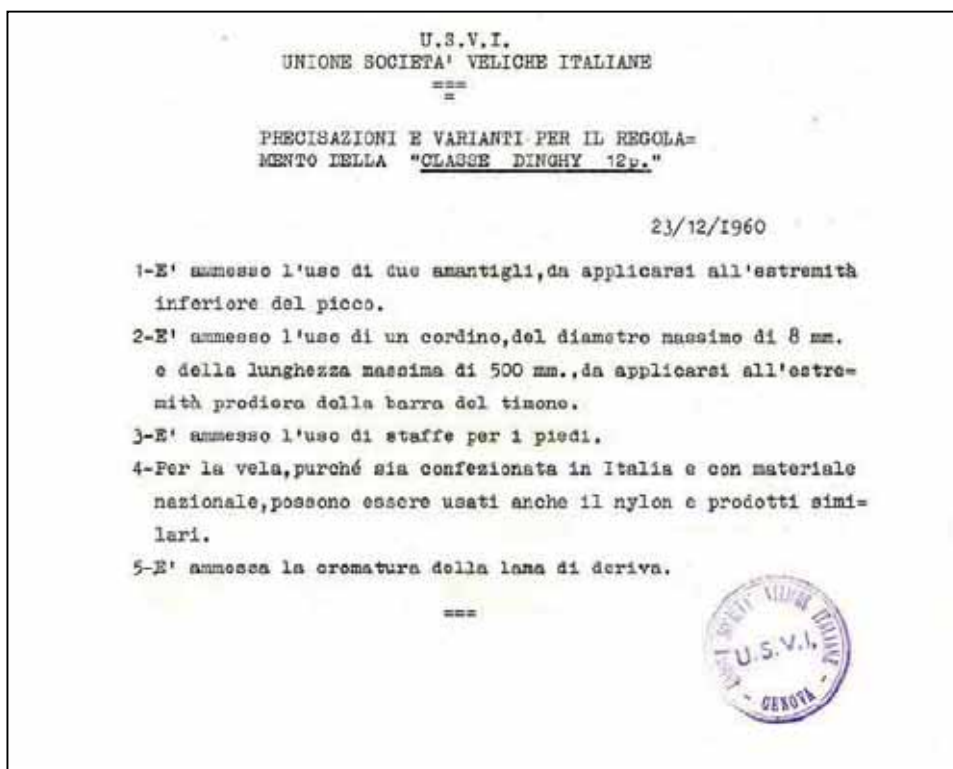


Il successivo regolamento, **del 1951**, non apporta alcuna modifica al regolamento precedente, se non negli indirizzi dell' U.S.V.I..

## Regolamento di Costruzione 1951



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



Il 5 dicembre 1964, l'Unione Società Veliche Italiane cambia il nome in  
**Federazione Italiana Vela**  
con Beppe Croce alla Presidenza per il quadriennio 1965-1968.

[da FIV 1958 - 1967]

Il dinghy 12 piedi ha ormai perso lo stato di "Classe Internazionale" ma la FIV, con circolare del 1966, ne riconosce lo stato di "Classe nazionale riconosciuta"

# Comunicati nautici ufficiali

## F.I.V.

FEDERAZIONE ITALIANA VELA

Genova - Particciolo Duca degli Abruzzi

### CIRCOLARE N. 3-1966

#### NORME PER IL RICONOSCIMENTO DELLE CLASSI E DELLE LORO ASSOCIAZIONI NAZIONALI

Il Consiglio Federale ha deliberato di adottare le seguenti « Norme per il riconoscimento delle Classi e delle loro Associazioni Nazionali ».

1) E' scopo di queste Norme regolamentare in Italia il riconoscimento delle Classi e delle loro Associazioni Nazionali, al fine di includere nell'attività velica nazionale tutte quelle che hanno la possibilità di apportare un contributo effettivo allo Sport Velico, incrementando la costruzione nautica nei Cantieri nazionali.

2) Il riconoscimento di una Classe da parte della F.I.V. comporta:

- L'inclusione nell'attività velica federale;
- La pubblicazione e l'aggiornamento del Regolamento e dei piani a cura della Federazione;
- Le operazioni di stazza a cura degli Stazzatori F.I.V.;
- L'emissione dei certificati di stazza a cura della F.I.V.;
- La pubblicazione delle regate nel Calendario Sportivo;
- La pubblicazione dei numeri velici sulle Circolari F.I.V.

3) Il riconoscimento viene conferito dal Consiglio Federale.

4) A meno che una Classe non venga accolta per iniziativa diretta del Consiglio Federale, il riconoscimento potrà essere conferito soltanto dietro raccomandazione di almeno quattro Comitati di Zona F.I.V. e di un numero di Società pari almeno al 30% di quelle complessivamente federate. I Comitati di Zona e le Società che attueranno questa raccomandazione dovranno dimostrare che la Classe si sia affermata e che nel loro ambito viene effettuato abitualmente un congruo numero di regate su barche di tale Classe. Il criterio essenziale di valutazione è la diffusione della Classe.

5) Ogni Classe progettata all'estero, per la quale venga chiesto il riconoscimento della F.I.V., dovrà avere un proprio Regolamento di costruzione e di stazza e piani completi, conformi alle disposizioni dell'I.Y.R.U., atti a definire la barca in ogni particolare.

6) Ogni Classe progettata in Italia, per la quale venga chiesto il riconoscimento della F.I.V., dovrà avere un proprio Regolamento di costruzione e di stazza e piani completi approvati dalla Federazione, che si riserva di apportare modifiche e varianti. Ogni

successiva modifica potrà essere fatta direttamente dalla F.I.V. oppure dovrà essere autorizzata dalla Federazione prima di entrare definitivamente in vigore.

7) Ogni Classe potrà costituirsi in Associazione Nazionale, il cui Statuto dovrà essere approvato dalla F.I.V.

8) Il riconoscimento delle Classi e delle loro Associazioni potrà essere revocato dalla F.I.V. in qualsiasi momento.

9) L'assegnazione dei numeri velici, l'esecuzione delle operazioni di stazza, l'emissione dei certificati di stazza, la pubblicazione e l'aggiornamento dei Regolamenti e dei piani saranno fatti dalla F.I.V. Un'Associazione di Classe che, a giudizio della Federazione, fornisca garanzie di particolare efficienza, potrà essere autorizzata a svolgere direttamente tutte o parte delle operazioni di cui sopra.

L'Associazione così delegata, dovrà applicare le tariffe eventualmente previste dalla Federazione ed attenersi ad ogni prescrizione vigente.

Le Associazioni Internazionali di Classe riconosciute dall'I.Y.R.U., conserveranno le loro attribuzioni.

#### CLASSI RICONOSCIUTE DALLA F.I.V.

Il Consiglio Federale, in applicazione delle Norme riportate nel paragrafo precedente, ha stabilito che le Classi, attualmente riconosciute, sono le seguenti quattordici: Dinghy 12 p. - Vaurien - « S » 1966 - Flying Junior - Finn - Snipe - Flying Dutchman - Star - Lightning - Tempest - Dragone - 5,5 m. S.I. - « C » - R.O.R.C.

#### RICONOSCIMENTO DA PARTE DELLA F.I.V. DELLE ASSOCIAZIONI DI CLASSE

Le Associazioni di Classe, attualmente costituite, che desiderano ottenere il riconoscimento della F.I.V. dovranno sottoporre il loro Statuto all'approvazione della Federazione secondo quanto previsto all'art. 7 delle Norme stabilite in materia, riportate sulla presente Circolare.

#### INVITI PER REGATE A PAESI D'OLTRE CORTINA

Le Società federate che invitano alle loro Regate, a mezzo lettera o con il semplice invio del programma, sportivi appartenenti a Paesi d'oltre cortina, sono pregate di darne tempestiva comunicazione alla Segreteria Generale della F.I.V., affinché essa possa informarne il C.O.N.I. e quindi il Ministero degli Affari Esteri per il disbrigo delle pratiche relative ai visti d'ingresso.

#### SCADENZA CERTIFICATI DI STAZZA CLASSI R.O.R.C.

Si ricorda che i certificati di stazza delle Classi R.O.R.C. hanno quattro anni di validità, che decorrono a partire dal 31 ottobre successivo alla data dell'ultima misurazione dei bordi liberi e del piano velico.

Alla scadenza, dovrà essere effettua-

to un nuovo controllo per tali elementi di stazza ed il certificato scaduto dovrà essere inviato alla F.I.V. per il rinnovo.

#### PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI

Il Consiglio Federale ha deliberato, ai sensi dell'art. 6 dello Statuto F.I.V., la sospensione del « Circolo Nautico Brindisi » a tutti gli effetti, non avendo lo stesso ottemperato agli obblighi sottoscritti all'atto dell'assegnazione delle barche classe « Flying Junior » serie arancione.

#### REGATE ALL'ESTERO 1966

Il Consiglio Federale ha deliberato, in linea di massima, la partecipazione alle seguenti Regate all'estero della stagione agonistica 1966:

##### Classe 5,5 m. S.I.:

- « Coppa di Francia » - Cannes (Francia: 10-14 aprile).
- « Coppa d'Italia » - Sandhamn (Svezia: 5 giugno e seg.).
- « King Olav's Cup » - Hanko (Norvegia: 14 luglio e seg.).
- « Scandinavian Gold Cup » - Hanko (Norvegia: 14 luglio e seg.).
- « Campionato del Mondo » - Copenhagen (Danimarca: 2-11 agosto).

##### Classe Dragone:

- « Campionato d'Europa » (Coppa Virginie Hériot) - Copenhagen (Danimarca: 28 luglio-2 agosto).
- « Dragon Gold Cup » - Copenhagen (Danimarca: 5-11 agosto).

##### Classe Star:

- « Campionato Internazionale di Francia » - (aperto: Tolone, Francia: 9-16 aprile).
- « Campionato d'Europa e Nord Africa » - Varberg (Svezia: 23-28 agosto).
- « Campionato del Mondo » - Kiel (Germania: 2-10 settembre).

##### Classe Flying Dutchman:

- « Kieler Woche » - Kiel (Germania: 18-25 giugno).
- « Campionato d'Europa » - Horten (Norvegia: 19-25 luglio).

##### Classe Finn:

- « Kieler Woche » - Kiel (Germania: 18-25 giugno).
- « Finn Gold Cup » - La Baule (Francia: 23-29 agosto).
- « Campionato d'Europa » - Attersee (Austria: 4-11 settembre).

##### Classe Lightning:

- « Campionato d'Europa » - Falerone Bay (Grecia: 18-24 agosto).

##### Classe Snipe:

- « IX Coppa Internazionale di Guyenne » - Arcachon (Francia: 28-30 maggio).
- « Regate Internazionali di Rijeka » - Fiume (Jugoslavia: data da stabilire).
- « Campionato d'Europa » - (Svezia: data da stabilire).

##### Classe Flying Junior:

- « Campionato d'Europa » - Tegernsee (Baviera: 7-14 luglio).



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 (scalo, 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 agglutinativa 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>
---	--

Uniche modifiche apportate al Regolamento di stazza del 1930 sono l'uso del sistema metrico decimale e le poche concessioni fatte nel 1960.

**Nel 1976** la rinata "Associazione Italiana Dinghy 12 piedi" riprende i contatti con la FIV per l'approvazione del suo primo Regolamento di Costruzione e Stazza.



Ma dovranno passare ancora ben sette anni prima che la novella Associazione diventi una realtà e possa emettere il suo primo Regolamento.



Il 29 gennaio 1983

viene 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 CEMASI, 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 migliorarlo, 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 scalchiere 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, derive, 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, dallo 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 I).

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 I-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 !!

ed innumerevoli e continue modifiche al progetto originale!

