

Cari Amici Dinghysti,

alla scadenza del mio mandato da membro del Comitato Tecnico intendo informare i Comitati Direttivo e Tecnico eletti all'assemblea di Bologna dei problemi che il Comitato Tecnico uscente lascia in sospeso e cioè:

- Riserve galleggiamento su barche in legno
- Richiesta di autorizzazione alla costruzione presentata della Tre Esse Consulting Srl.

1)Riserve di galleggiamento su barche in legno

La questione riguarda la richiesta d'autorizzazione all'inserimento nei Dinghy in legno, in tutto il volume esistente sotto i paglioli, di un riempimento inamovibile (estruso in loco) in materiale espanso quale riserva di galleggiamento.

Nell'ultima riunione del Consiglio Direttivo, del 25 settembre, è stato chiesto al Cantiere Riva, presente nella persona dell'architetto Luca De Bartolodi fornire disegni, quote e specifiche sulla schiuma a cella chiusa che sarebbe stata utilizzata.

Di massima contrari ad una struttura inamovibile, è stato sottolineato che, comunque, tali nuove riserve di galleggiamento avrebbero dovuto essere opzionali rispetto alle attuali.

Su tale argomento non è stato definito nulla e il neoeletto Comitato Tecnico dovrà proseguire l'esame dell'innovazione proposta dal Cantiere Riva.

Inoltre il Cantiere Riva, al Salone Nautico di Genova, distribuiva un depliant, che riporta la frase:

*"La marchiatura CE, la possibilità di procedere alla stazzatura di classe (necessaria per partecipare alle regate) e il nuovo sistema di galleggiamento inaffondabile (**già approvato, in fase di omologazione finale**) rendono il Dinghy Classico in legno una barca moderna e sicura.*

L'inciso "già approvato, in fase di omologazione finale" induce in errore chi legge poiché porta a ritenere che tale sistema di galleggiamento sia stato approvato dalla Classe Dinghy.

- 2 Richiesta di autorizzazione alla costruzione presentata della Tre Esse Consulting Srl. dell'Ing: Cristiano Battisti.

Il secondo è molto più complesso.

Il cantiere non ha ancora dato una serie di informazioni richieste, a suo tempo, per poter valutare la concessione dell'autorizzazione alla costruzione in serie.

Riguarda:

- **Spessori del laminato sia dello scafo che nei punti di massima sollecitazione;**
- **Definitiva rinuncia al riempimento della chiglia;**
- **Numero delle centine/ rinforzi sotto il doppiofondo e distanza da poppa;**
- **Informazione se il materiale della parte orizzontale del doppiofondo è uguale a quello relativo alla parte obliqua;**
- **Relazione sullo spessore della barca nel punto di raccordo tra flangia del doppiofondo e guscio.**

Oltre a questi aspetti, connessi col regolamento oggi in vigore, il Comitato Direttivo e il Comitato Tecnico devono:

- prendere in esame la particolare conformazione delle casse stagne e stabilire se le stesse sono da considerare o meno rinforzi strutturali dello scafo;
- la particolare sezione obliqua del doppiofondo rappresenta un indubbio vantaggio nella navigazione, con mare formato, rispetto a tutte le barche ad oggi costruite.
Anche in questo caso il Comitato Direttivo deve vagliare se le eventuali prestazioni della barca non possano essere valutate tali da essere in contrasto con quanto stabilito con premessa al regolamento nella quale si afferma che, per il conseguimento dei risultati agonistici, deve prevalere l'abilità del timoniere piuttosto che la particolare tecnica costruttiva.

In merito all'importanza che, come Comitato Tecnico (purtroppo formato da me solo), ho dato a quanto sopra indicato, rimando al seguito della presente relazione e ai relativi allegati.

Queste note, oltre che al Comitato Tecnico e Direttivo, verranno inviate anche a tutti Voi, per darVi la possibilità di riflettere sul "momento tecnico " che la Classe sta vivendo e sui "problemi regolamentari" che la nuova costruzione ha reso attuali.

Mi è parso ,in questi mesi, che abbiate (giustamente!) pensato a regatare e che consideriate il regolamento un argomento astruso e di difficile interpretazione.

Tra alcuni mesi sarete chiamati a decidere sul nuovo regolamento ed è opportuno che ciascuno di voi si faccia un'idea personale delle problematiche attuali, problematiche che ho rilevato e alle quali ho tentato di dare una risposta.

SOMMARIO

- 1) **PREMESSA**
- 2) **RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE E CONTROLLI PRELIMINARI.**
- 3) **DIFFORMITA' DAL REGOLAMENTO SEGNALATE DAL PROF CISLAGHI E DAL SOTTOSCRITTO. SEGNALAZIONE DI "BARCA" MOLTO INNOVATIVA.**
- 4) **PRESA DI POSIZIONE DELLA TRE ESSE CONSULTING.**
- 5) **SPESSORE, MATERIALE, METODO COSTRUTTIVO: PREMESSE PER UN UNIFORME RISULTATO NELLE COSTRUZIONI.**
- 6) **PROEGUIMENTO DELL' ITER AUTIRIZZATIVO PRIMA DEL CAMPIONATO ITALIANO.**
- 7) **PROSEGUIMENTO DELL'ITER AUTORIZZATIVO DOPO IL CAMPIONATO ITALIANO E RICHIESTA DI CHIARIMENTI SULLA FLANGIA DI RACCORDO DOPPIOFONDO SCAFO.**
- 8) **I DINGHY IN SOLA VETRORESINA**
- 9) **CONCLUSIONI E POSIZIONE PERSONALE**

1) PREMESSA

In occasione dell'assemblea della classe del 28 ottobre u.s., in un breve intervento ho accennato al progetto realizzato dalla Tre Esse Consulting di Cristiano Battisti e ho parlato dell'ottimo rapporto che ho sempre avuto con suo padre Guido, e del fatto che non mi aveva fatto assolutamente piacere, come unico membro del Comitato Tecnico, redigere un rapporto e una serie d'osservazioni non favorevoli al progetto.

Poiché Guido Battisti, prendendo la parola, ha detto che quanto dicevo non corrispondeva a verità, ritengo doveroso precisare che sulla questione Tre Esse Consulting non ho proprio raccontato "bugie" a nessuno.

Premetto che il mio incarico nel Comitato Tecnico è iniziato il 18 febbraio u.s. dopo avere contestato al Cantiere Lillia alcuni aspetti di stazza dei suoi dinghy. Ero per caso nella sede dell'AICD il giorno in cui Renato Lombardi aveva dato le dimissioni ed ho accettato, anche se certo non di buon grado e dopo qualche esitazione, di affiancare Sergio Michel e Maurizio Manzoli per ristabilire il numero dei componenti del Comitato Tecnico, che dovrebbe essere di tre membri.

Per ragioni che non conosco e che non mi interessano, poco dopo la mia nomina, Maurizio e Sergio hanno presentato le dimissioni e di fatto sono rimasto solo nell'organismo che all'interno della classe ha solo una veste meramente consultiva.

So per certo che il mio operato è stato criticato, ma visto che me ne sono assunto di fronte a tutti la responsabilità, voglio metterVi al corrente, fornendoVi copia delle relazioni svolte da Cristiano Battisti e della corrispondenza intercorsa, nonché delle questioni tecniche che sono sul tappeto. Questioni che indubbiamente hanno contribuito a ritardare l'approvazione del nuovo regolamento, visto che anche Giuseppe La Scala ha spiegato nell'assemblea del 28 ottobre che, per la prima volta, ci si è resi conto dell'inadeguatezza del regolamento della Classe, messo alla prova dalla nuova richiesta d'autorizzazione.

Dalle relazioni dell' Ing. Cristiano Battisti e mie ho tolto disegni e relative quote, in quanto il progetto della coperta è stato brevettato e non si possono divulgare le relative soluzioni.

Vi prego di considerare pertanto che certi allegati sono stati volontariamente omessi. Ritengo però che anche senza disegni e quote sarà comunque facile (anche se un po'noioso) capire quelli che sono i punti controversi.

2) RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE E CONTROLLI PRELIMINARI

Il 1° luglio 2006 a Bracciano ho ricevuto la richiesta di autorizzazione alla costruzione della Tre Esse Consulting, corredata da quattro disegni, dalle mani di Giuseppe La Scala, con la preghiera di esaminarla.

Subito ho riscontrato che i disegni in questione erano identici a quelli presentati il 3 marzo 2006 a mezzo fax dal Cantiere Starmarine che fa capo a Sergio Michel ; mi ricordavo tra l'altro che avevo annotato un punto di domanda sulla richiesta di autorizzazione, in quanto si desumeva da quel documento, che prima era stato finito lo stampo della coperta, e solo successivamente erano stati presentati i disegni, in contrasto col Regolamento che prevede la presentazione, e conseguente approvazione, dei disegni prima della realizzazione dello stampo della coperta (doppifondi).

[all. n.1]

All' epoca non me ne ero preoccupato più di tanto perché Michel faceva parte del Comitato Tecnico e pensavo che sarebbe stata sua premura contattare gli altri membri del Comitato, visto che aveva contribuito, di persona, all'impostazione del progetto della coperta.

Esaminando da solo nei primi venti giorni di luglio il progetto della Tre Esse Consulting, mi sono reso conto che si era palesemente contravvenuta, anche questa volta, la procedura del regolamento perché si era anteposta la realizzazione, alla presentazione dei disegni (gli stampi o erano identici ai precedenti o erano stati trasferiti da un cantiere all' altro) .

Su questo aspetto posso apparire fiscale, ma ricordavo che la barca Nauticalodi di Emanuele Tua non era stata approvata perché, oltre per un presunto baricentro più basso, perché il cantiere non aveva presentato alla Classe i disegni di variazione del progetto originale del doppiofondo. Mancava quindi (e a tutt'oggi manca) il titolo per rilasciare il certificato di conformità a una barca precedentemente costruita, e pertanto l'Aicd era nella impossibilità di rilasciare il certificato di stazza.

Su invito del Comitato Direttivo sono andato avanti nella mia verifica a tavolino e, visto che a Formia (dove erano stati portati gli stampi da Muggia) era già stato realizzato il primo guscio e il primo doppiofondo (della Tre Esse Consulting), ho dato, dopo un' amichevole scambio di e-mail con l'Ing. Battisti, la mia disponibilità a visionare la barca, non ancora assemblata, il primo agosto 2006. **[all.2.3.4]**

Considerato che come membro del Comitato Tecnico ero solo, ho chiesto al Comitato Direttivo di essere accompagnato dallo Stazzatore Federale Prof. Cesare Cislighi, gradito al Comitato Direttivo.

Anche Fabio Fossati, membro del Comitato Direttivo, in quei giorni in zona, sarebbe venuto con noi.

Al termine della prima verifica abbiamo riscontrato (con le uniche seste della classe disponibili) regolari le linee d'acqua, e ho detto a Cristiano e Guido Battisti, che il Prof. Cislighi ed io avremmo cercato di far avere alla Classe, e per conoscenza a loro, nel minore tempo possibile, le nostre relazioni (separate) in modo di fare il possibile per consentire la partecipazione della barca al Campionato Italiano che iniziava il 6 settembre.

Subito ho fatto presente al progettista le mie perplessità in merito alla "forma" del doppiofondo, precisando altresì che il mio incarico era solo consultivo e che sarebbe stato il Comitato Direttivo a vagliare la pratica.

In data 3 agosto ho consegnato a mano a Giuseppe La Scala la mia relazione e quella ricevuta dal Prof. Cislighi. **[all.5-6]**

3) DIFFORMITA' DAL REGOLAMENTO SEGNALATE DAL PROF CISLAGHI E DAL SOTTOSCRITTO. SEGNALAZIONE DI "BARCA" MOLTO INNOVATIVA

Nella Sua relazione [**all.5**] il prof Cislaghi evidenziava che:

- le linee d'acqua della barca erano regolari e che quindi il guscio andava bene;
- che la costruzione era piacevole, ben fatta, e senza nulla di esplicitamente irregolare, salvo lo spessore, che risultava maggiore del minimo consentito, e il riempimento della chiglia.

Il Prof. Cislaghi evidenziava, pur astenendosi molto correttamente nella Sua veste di Stazzatore da ogni commento, che ci si trovava però di fronte a una barca fortemente innovativa, molto rigida, e che avrebbe dovuto essere attentamente esaminata dal Comitato Direttivo.

Nella mia relazione [**all.6**] mettevo in evidenza i seguenti particolari che a mio avviso non erano a norma:

- Spessore di laminazione superiore a 3 mm (che in parte giustificavo per la probabile scarsa dimestichezza del laminatore, trattandosi del prototipo).
- Riempimento della chiglia (sezione a U) con espanso, e chiusura superiore con una lamina di mat.
- Possibilità di spostare il perno di deriva attraverso due piscinette a fianco della deriva.
- Numero dei rinforzi/centine e madieri superiori al minimo consentito (nove contro i quattro ammessi dal regolamento).
- Una differenza tra i pesi specifici del legno che sarebbe stato utilizzato per il prototipo (frassino) per la costruzione di bottazzo, falchetta e ghirlanda e quello delle barche successive (cedro); tale difformità, in confronto alle precedenti, era chiaramente marginale.

Oltre che a tali evidenti difformità dal regolamento, che consideravo importanti, ma facilmente correggibili (bastava adeguarsi al regolamento con la seconda barca e cercare di correggere il prototipo che era ancora aperto e non assemblato: in sostanza con la riduzione degli spessori del guscio e la chiglia vuota, proponevo di alleggerire la barca, che allo stato risultava circa 10 Kg. più pesante) ho dedicato una parte di relazione per spiegare quello che anche lo Stazzatore Federale considerava, nel suo stringato rapporto, innovativo e pregiudizievole per le barche esistenti, sia in legno, che vetroresina/legno e sola vetroresina.

Infatti, secondo me e il Prof. Cislaghi, le riserve di galleggiamento/casse stagne erano dei rinforzi strutturali tali da rendere la barca molto più rigida. Inoltre, secondo noi, la loro forma permetteva all'imbarcazione di navigare con mare, senza che si accumulasse sottovento quell'acqua che tutti sappiamo molto fastidiosa. Sottolineavo quindi che tali riserve di galleggiamento strutturali rappresentavano un'evidente e sostanziale innovazione rispetto alle barche, con e senza doppiofondo, fino ad oggi costruite.

Mancavano peraltro, nei disegni consegnati, le quote riferite alla quota dei trecentoquaranta millimetri del doppiofondo, la proiezione delle panche e dei prolungamenti delle stesse, ma ritenevo che questi particolari potessero far parte del controllo di stazza successivo e che al mio ritorno dalle vacanze previsto per il 19 agosto, ci sarebbe stato il tempo per sistemare (velocemente) la barca, effettuando i controlli sul prototipo (solo con bottazzo – falchetta – mastra montati si sarebbe potuto controllare l' altezza del doppiofondo!).

In pratica – sistemati gli aspetti palesemente fuoristazza e concedendo al prototipo una maggiore stratificazione per "la mancanza di mano" dell' addetto – al Comitato Direttivo sarebbe rimasto da decidere in merito alla conformazione del doppiofondo, che non era palesemente fuori stazza (mancava però la verifica delle quote), ma che sulla carta era potenzialmente più preformante, sia per la rigidità conferita a tutto il manufatto, sia perchè lo svuotamento dell'acqua imbarcata sarebbe risultato molto migliore che sulle altre barche.

4) PRESA DI POSIZIONE DELLA TRE ESSE CONSULTING

Con viva sorpresa e stupore il 20 agosto ho appreso – da e-mail scambiate con gli altri membri del Direttivo – che nel Comitato Direttivo Giuseppe La Scala e Fabio Fossati erano favorevoli ad approvare il progetto nel suo stato di fatto, nonostante l'Ing. Battisti (in una relazione inviata l'8 agosto) si fosse detto disponibile ad eliminare solo e soltanto le piscinette per spostare il perno di deriva!

La barca prototipo inoltre era già stata chiusa con la chiglia piena, con un numero di rinforzi/madieri maggiore di quelli previsti dal regolamento, con un maggiore spessore di laminazione e con il doppiofondo "integrale".

Allegato7 (relazione dell' 8 agosto dell' Ing.Cristiano Battisti)

Allegato 8 (e-mail diverse)

5) LO SPESSORE,IL MATERIALE, IL METODO COSTRUTTIVO: PREMESSA PER UNA UNIFORME RISULTATO NELLE COSTRUZIONI

Ho considerato quantomeno strano che il progettista insistesse nel volere anche le barche successive al prototipo più spesse, e quindi più pesanti, quando tutti i costruttori cercano, per evidenti ragioni di baricentro, di realizzare gusci il più leggeri possibile, con spessori tra i 2,5 e 3mm nell'opera morta e viva (come da regolamento) e con uno spessore massimo di 5mm nei punti di rinforzo. Al di là di tanti calcoli, se nelle barche successive della Tre Esse Consulting lo spessore fosse rimasto maggiore del minimo consentito e il peso complessivo fosse poi sceso a 115 Kg (senza deriva), si poteva presumere che venissero impiegati materiali non consentiti o tecniche costruttive non ammesse.

Nel Regolamento oggi in vigore lo spessore tra 2,5 e 3 mm deriva da un rapporto tra il peso specifico della vetroresina (vetro + resina poliestere e/o vinilestere) e il fasciname da 8 mm della barca in legno (rapporto 1 a 3). Lo spessore in vetroresina non è pertanto un dato arbitrario, ma deriva dalla volontà di far corrispondere la barca in vetroresina, il più possibile a quella in legno.

Sapevo che iniziando tale disquisizione sarei entrato in un campo "minato", in quanto è materialmente impossibile controllare le laminazioni dei diversi cantieri barca per barca, in presenza di materiali in continua evoluzione in termini di caratteristiche meccaniche e peso specifico.

L' unica strada percorribile (e qui tutte le Vostre osservazioni contrarie sono gradite) per avere barche uguali da tutti i cantieri è:

pretendere che siano usati i tipi di materiali consentiti fino ad oggi con gli stessi spessori e gli stessi metodi costruttivi; in questo e solo in questo modo si possono ottenere, a mio avviso, pesi e rigidità comparabili con quelli del "parco" barche esistente in vetroresina e legno e in solo vetroresina.

Se si disattendesse ad uno solo dei tre aspetti (spessore – materiali - metodo costruttivo) potrebbe aprirsi una corsa a materiali più nobili (e più costosi) con un inevitabile aumento dei costi delle barche e con una prematura obsolescenza del parco barche esistente.

La prova del baricentro, del momento di inerzia e la determinazione del metacentro sono elementi che devono ancora essere studiati, mettendo a punto e verificando strumenti delicati, dopo un gran numero di prove su una " popolazione" di barche diverse.

L' interpolazione dei risultati richiederà tempo e ci saranno probabili discussioni interminabili.

Ne cito una:

Momento di inerzia: la prova va fatta con o senza timone (che rientra nel peso della barca) ?

Pesi diversi dei timoni posizionati sullo specchio di poppa sono in grado di alterare da soli il risultato della prova!.

E' mio parere personale che la prima garanzia di uniformità sia il non permettere interpretazioni nel regolamento, che indica spessori , materiale, metodo costruttivo e numero di rinforzi, pretendendo che i cantieri si attengano scrupolosamente a quanto in esso riportato.

6) PROSEGUIMENTO DELL' ITER AUTIRIZZATIVO PRIMA DEL CAMPIONATO ITALIANO

Per il 30 Agosto 2006 viene convocata una riunione del Comitato Direttivo (presente l'Ing. Cristiano Battisti) per concedere alla Tre Esse Consulting l'autorizzazione alla produzione in serie del dinghy proposto e la partecipazione dello stesso al Campionato.

Per quel giorno ho preparato subito una controrelazione **[all.9]** a quella dell'8 agosto dell'Ing. Battisti facendo presente al Comitato Direttivo che c'erano evidenti problemi di stazza che andavano risolti (spessori-sezione della chiglia piena e chiusa; numero rinforzi/madieri) e che del doppiofondo servivano tutte le quote essendo impossibile ragionare senza i riferimenti dell'altezza del doppiofondo!

Restava poi sempre da decidere in merito all'innovativo doppiofondo con riserve di galleggiamento strutturali, un problema di interpretazione del regolamento e della sua applicazione.

Nella riunione del 30 agosto, nonostante l'iniziale posizione favorevole al progetto di Giuseppe La Scala e di Fabio Fossati, alla fine tutti i membri presenti (e quindi anche Liliana De Negri, Luca Manzoni e Filippo Jannello) spiegavano concordemente all'Ing. Cristiano Battisti, attraverso un'esposizione molto chiara di Luca Manzoni (tra l'altro il responsabile preposto all'emissione dei certificati di stazza) quello che non era ritenuto a norma. Si chiedevano inoltre delucidazioni sul doppiofondo (quote, proiezioni delle panche e dei prolungamenti.....).

Si concordò che ci si sarebbe rivisti subito dopo il Campionato per esaminare di nuovo il progetto.

I giorni successivi il solo Giuseppe La Scala ha ricevuto diverse sollecitazioni per email dalla Tre Esse Consulting che chiedeva con insistenza di stazzare la barca, sistemata a tempo di record, secondo quanto richiesto dal Comitato Direttivo nella riunione del 30 agosto.

Pur con qualche perplessità in merito, Liliana De Negri, Luca Manzoni, Filippo Jannello ed io ci siamo incontrati a Santa Margherita per esaminare una parte del progetto e abbiamo mandato a Giuseppe La Scala un breve rapporto sul problema della chiglia piena, spiegando che solo per il prototipo avremmo consentito il riempimento della chiglia con poliuretano espanso.

Proprio in quella e-mail (due giorni prima del Campionato) segnalavo che, in quei giorni, avevo ricevuto numerose telefonate, da diversi interlocutori, per la barca della Tre Esse Consulting e con esse purtroppo l'eco di reiterate minacce di ritorsione sulle barche partecipanti al Campionato, se il progetto non fosse stato subito approvato

Anche per telefono informavo Giuseppe La Scala dell'incresciosa situazione.

Era ed è inammissibile che il Comitato Direttivo e il Comitato Tecnico (pur nella mia sola persona) subissero minacce per la mancata ammissione al Campionato Italiano di una barca per la quale lo stesso Segretario della Classe due giorni prima del Campionato aveva convenuto col costruttore/progettista l'impossibilità che fosse stazzata, perché non era possibile modificarla (vedi e-mail del 4 settembre dell'Avvocato La Scala all'Ing. Battisti).

Il giorno successivo, il 5 settembre, l'Ing. Battisti contraddiceva però l'Avv. La Scala con un'email in cui affermava che la barca era pronta per la stazza e che il giorno prima si era espresso male; mancavano meno di 48 ore all'inizio della prima prova del Campionato Italiano!

Allegato 10 (e-mails dal 1 al 5 settembre)

7) PROSEGUIMENTO DELL'ITER AUTORIZZATIVO DOPO IL CAMPIONATO ITALIANO E RICHIESTA DI CHIARIMENTI SULLA FLANGIA DI RACCORDO DOPPIOFONDO SCAFO

Dopo il 10 settembre 2006 ricevevo da Giuseppe La Scala una comunicazione di Battisti nella quale veniva di nuovo contestato lo spessore di laminazione di 3 mm, attraverso un calcolo della superficie del guscio del dinghy ed era riproposta la chiglia piena di espanso. **[al.111]**

L'Ing. Battisti accettava peraltro di togliere quattro rinforzi (nove previsti nel progetto/ quattro previsti dal regolamento) ma chiedeva di lasciarne cinque, quindi uno in più dei quattro previsti. Finalmente erano arrivati i disegni relativi alle quote del doppiofondo riferiti alla quota dei 340mm e alla proiezione delle panche e al loro prolungamento verso prua. Tali disegni avrebbero dovuto essere forniti inizialmente, ma finalmente ero messo in grado di esaminare completamente il doppiofondo.

Ho ripreso in mano di nuovo la pratica cercando di spiegare, ancora una volta, i motivi "storici" per i quali lo spessore di un dinghy in vetroresina è stato stabilito nel regolamento tra i 2,5 mm e i 3mm; in pratica, come ho già detto, la dimensione deriva dal rapporto tra il peso specifico del vetro (impregnato di resina poliestere o vinilestere) e una tavola in mogano da 8mm della barca di legno.

Ribadivo i motivi per i quali la sezione della chiglia "doveva rimanere vuota", in quanto il termanto o qualsiasi tipo di espanso conferivano oltre a un abbassamento del baricentro (di kg. 3,5 calcolato dall'Ing. Battisti) un maggiore rigidità.

Utilizzando i disegni predisposti dalla Tre Esse Consulting (e ritenendoli conformi al doppiofondo in quanto successivamente, ci sarebbe stato il controllo di stazza) annotavo le parti che dovevano essere modificate in quanto fuori dalla proiezione delle panche e prolungamenti.

Controllando i disegni non capivo come il doppiofondo si unisse allo scafo e mi sono accorto che su uno dei quattro disegni consegnatimi il 1° luglio, mi era sfuggita **la flangia alta 5 cm che univa il doppiofondo allo scafo**. Non me ne ero accorto prima, ma sui disegni del doppiofondo il raccordo doppiofondo scafo, era sempre mancante.

Tale flangia che percorre tutto lo scafo più o meno all' altezza delle ultime due tavole da prua a poppa dovrebbe, a norma di regolamento, avere uno spessore tale che, sommato a quello dello scafo e della resina frapposta, porti lo spessore complessivo in quel punto a 5 mm. Uno spessore che allo stato sembra quindi ben superiore.

Anche di tale particolare e dei materiali impiegati per i doppiofondo, chiedevo delucidazioni all' Ing. Battisti, consegnando ad una riunione il 25 settembre un appunto a Giuseppe La Scala nel quale annotavo sui disegni fornitimi dall'Ing. Battisti le parti dello scafo che erano fuori dalla quota di 340 mm. **[al.12]**

In tale riunione abbiamo peraltro appreso che la revisione del regolamento era definitivamente bloccata malgrado avessi scritto,, alcuni giorni prima, con il parere concorde di alcuni membri del Diretivo, che dovevamo cercare di portare a termine la revisione del regolamento **[al.13]**

8) I DINGHY IN SOLA VETRORESINA

Nella riunione del 25 settembre facevo notare che tutto era anche complicato dalla protesta fatta da Battisti agli scafi Lillia in occasione del Campionato Italiano.[all14]

Si decise di demandare ai Comitati Direttivo e Tecnico che sarebbero stati eletti nella assemblea, prevista a novembre, la decisione definitiva in merito alla pratica pur continuando da parte nostra la raccolta dei dati.

A proposito delle protesta fatta a Rimini da Cristiano Battisti voglio aprire un discorso a parte per farVi comprendere che purtroppo con le barche interamente in vetroresina ci si trova davanti a una situazione paradossale. Desidero però premettere che anche se in passato ho contestato apertamente certe soluzioni del cantiere Lillia (ad es. distanza del timone dallo specchio di poppa, archetto montato a sbalzo oltre lo specchio di poppa) non ho niente di personale contro di lui e anzi concordo con chi afferma che le barche in vetroresina sono quelle che possono avere il minor costo e quindi la maggior diffusione.

- Le barche del cantiere Lillia, che sono state le uniche prodotte senza di fatto aver mai subito iter autorizzativi con data certa da parte dell' AICD (vedi allegato del 1997 predisposto per la F.I.V. dall' Ing. Comerio, al tempo membro del Comitato Tecnico) [all1.5] e ciò in base a un articolo del regolamento che stabilisce che se un cantiere aveva in produzione un tipo di barca entro il 31 dicembre del 2000, può continuare a produrre tale barca.

- Come membro del Comitato Tecnico mi avete più volte chiesto: perché a Lillia è stato concesso questo o quello...; perché gli è stato permesso di regatare con il certificato provvisorio fino al 30 giugno 2006? allargavo le braccia e non sapevo cosa rispondere perché di fatto delle barche interamente in vetroresina non esiste un regolamento preciso e definito (pensate a misurare una falchetta-bottazzo-ghirlanda e al congiungimento del doppiofondo con lo scafo), e mi risultano ignoti il numero dei rinforzi/centine del doppiofondo e la loro disposizione, pur possedendo una barca di questo cantiere dal 1999.

Di fatto il regolamento delle barche in vetroresina deve essere ancora scritto perché non è mai esistito, come non sono mai esistiti i disegni presso l'AICD (e Luca Manzoni, a cui li avevo chiesti, lo può confermare).

Per i motivi di cui sopra la protesta presentata dall' Ing. Battisti per "importare" un aspetto fuoristazza del doppiofondo della barca di Lillia e trasferirlo sulla sua barca, non ha ragione di esistere, in quanto la barca interamente in vetroresina ha una sua struttura e quella in vetroresina/legno, come è quello della Tre Esse Consulting un' altra, completamente diversa.

E a titolo personale ritengo che un progettista debba attenersi strettamente al regolamento e non pretendere di avere stazzata la propria barca attraverso una protesta di stazza a un' altra barca, anche perché se si aprisse questo modo di procedere inizierebbe un processo tra i cantieri, che per la Classe diventerebbe incontrollabile.

Ciascuno è libero di agire come vuole, ma quella protesta al Campionato Di Rimini (fatta per perderla!) è l' unica protesta di stazza che ricordo nei dinghy; per di più non è stata tra due regatanti, ma di fatto tra due cantieri.

9) CONCLUSIONI E POSIZIONE PERSONALE

In data 20 ottobre 2006 ricevo dalla classe l'ennesima comunicazione dell'Ing. Battisti dalla quale si desumeva che delle informazioni richieste, non ne voleva fornire nessuna; anzi chiedeva al Comitato Tecnico (e quindi al solo sottoscritto) come deve essere fissato il doppiofondo allo scafo e lo spessore della flangia! **[all.16]**

Per l'ennesima e ultima volta ho risposto in data 31 ottobre elencando i dati ancora non forniti da Cristiano Battisti, trasmettendo tale comunicazione a Giuseppe La Scala, pregandolo di inviarla all'Ing. Battisti. **[all. 1 - 17]**

E a questo punto ho finito, anche perché tre o quattro giorni dopo ho ricevuto di rimbalzo un'email, dalla quale desumevo che l'Avvocato La Scala aveva concesso l'autorizzazione a regatare alla barca della Tre Esse Consulting all'invernale di Anzio-Formia; dalla autorizzazione concessa (che non è di mia competenza e che non mi interessa, se non per le implicazioni tecniche) mi sembrava di capire che la barca era considerata dal Segretario un po' fuoristazza, ma non più di tanto.

Mi intromettevo immediatamente sottolineando che la Classe non aveva ancora ricevuto dal progettista i dati indicati nella premessa: mi affrettavo comunque a sottolineare che il giudizio sulla conformità o meno della barca al regolamento non doveva essere influenzata dai suoi risultati in regata, positivi o negativi che fossero! **[all.18]**

* * *

Alla fine di questa disquisizione lasciatemi esprimere qualcosa di personale.

Credo di avere svolto il mio compito correttamente e nella più rigida applicazione del regolamento oggi in vigore: ero solo e questa circostanza mi ha indotto a cercare di preservare soprattutto il parco barche esistente.

Se il Dinghy come Classe si discosterà dalla sua tradizione per effetto di una barca molto più moderna, la cui costruzione può essere più determinante del timoniere, non si potrà certo dire che non ho cercato di mettere in guardia il Comitato Direttivo.

Se da una parte l'Ing Battisti ha un suo progetto e lo ha difeso, dall'altra io certo sono stato nei suoi confronti un pubblico ministero. D'altronde se ritenevo che vi fossero dei particolari non a norma, era giusto che li segnalassi, in quanto ero preposto a un controllo e non a mettere una firma sotto un progetto.

Vorrei altresì che credesse che il giorno che la sua barca vincerà la prima regata – una volta messa in stazza o ritenuta tale – sarò contento di stringergli la mano, facendogli i complimenti.

In questa vicenda, in cui mi sono trovato coinvolto da solo per una somma di eventi, ma soprattutto perché il primo agosto sono corso (e potevo dire che non avevo tempo fin dopo il Campionato!) a Formia per cercare di fare un "piacere", ho avuto due momenti di amarezza:

- Sergio Michel, vincitore di tante regate nella nostra classe e in tante altre non solo in Italia, che bisogno aveva di concepire una barca al limite del regolamento; fare lo stampo e poi presentare i disegni; costruire una (o più barche) con la tecnica del sottovuoto, come mostrato a Fossati e a me proprio da Guido Battisti, attraverso diverse fotografie a cui non volevo credere, pensando che Sergio non ne fosse a conoscenza.

Ho sempre considerato e considero Sergio un "maestro" e a lui mi sono rivolto in passato per dubbi interpretativi del regolamento, ma chiaramente nel progetto, che lo vedeva coinvolto, ho ritenuto di dovere fare a meno del suo punto di vista.

Sono certo che anche lui me ne vorrà, e anche con lui vorrei chiudere la vicenda amichevolmente, una volta che la barca sarà debitamente controllata e stazzata.

Dopo il Campionato ho avvertito che lentamente attraverso articoli apparsi su Dinghy News (e le allusioni, in cui tutti e nessuno possono identificarsi, proprio non mi piacciono e creano solo un clima di sospetto) ero messo nell'angolo, anche se in fondo chiedevo informazioni che a tutt'oggi non mi risulta che la Classe abbia ancora ricevuto.

Ho sempre cercato di documentarmi e di documentare il Comitato Direttivo, leggendo il regolamento, controllando qualche barca (senza bucarla), ma ho percepito, forse erroneamente, la diffidenza di Giuseppe La Scala, che riteneva che il mio punto di vista fosse condizionato da preconcetti e dalla sterile difesa di un modo di pensare.

Spero comunque che al di là della disquisizione, con cui avrete da leggere per tutto l'inverno, risulti chiaro che avrei fatto molto più in fretta e speso meno fatica ad approvare il progetto... Sarei però venuto meno a quanto ritenevo di dovere alla maggioranza degli Associati alla Classe, soprattutto per la conservazione della nostra barca, come ci è arrivata, dopo quasi un secolo.

Un arrivederci, con la speranza di rivederVi presto sui campi di regata.

Vincenzo Penagini

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Vincenzo Penagini', written over a horizontal line.

Milano, 14.12.2006

P.S.; Gli allegati sono numerosi e richiedono tempo e rischiano di intasare i Vostri PC.
Se qualcuno di Voi li vorrà ricevere sarà mia premura invirVeli per posta elettronica