

Da: Gian Maria Annoni [mailto:gianmaria_annoni@village.it]
Inviato: sabato 2 settembre 2006 22.06
A: Giuseppe La Scala; 'Luca Manzoni'; 'Jeff Napier'; 'fabio fossati'; 'fossati'; 'alessandra tosi'; 'vincenzo'
Cc: aicd@dinghy.it
Oggetto: Annoni - Re: ULTERIORI NOTE SULLA VICENDA BATTISTI

Caro Giuseppe,

nella versione, pubblicata sul sito, del regolamento 2005-2008 non è stato riportato [refuso di stampa] il punto 2.2. c

*(c) **CHIGLIA:** Dimensioni come da disegni per l'imbarcazione in legno. Lo spessore delle pareti non dovrà permettere di avere una chiglia con un peso maggiore della chiglia in legno.)*

Infatti si salta dal "b) DOPPIFONDI, Doppiofondo e Riserve di galleggiamento." a "d) RUOTA DI PRUA: Dimensioni come da disegno per imbarcazioni in legno."

Tale articolo è stato approvato su bozza presentata da Sergio Michel, bozza di cui non si trova traccia ufficiale agli atti della Classe, nell'assemblea tenutasi a Rapallo l' 11/11/2000 (Vedi pagine 41-42 del registro Verbali Assemblee). In tale occasione la bozza, che apportava modifiche totali al regolamento, fu approvata in toto senza discussione articolo per articolo, come usuale nelle assemblee precedenti.

Nei precedenti regolamenti, per quanto riguarda il VTR, non si parla di chiglia rimandando alle dimensioni riportate sui disegni del dinghy in legno.

Faccio comunque presente che, anche nell'articolo riportato, si parla solo di: "spessore delle pareti tale da.." ma non che sia permessa una chiglia chiusa e tanto meno che sia permesso un riempimento della stessa.

Cari saluti

Gian Maria Annoni

----- Original Message -----

From: [Tre Esse Consulting - C.Battisti](#)

To: ['Giuseppe La Scala'](#)

Cc: ['Jeff Napier'](#) ; ['Luca Manzoni'](#) ; ['fabio fossati'](#) ; ['fossati'](#) ; ['alessandra tosi'](#) ; ['vincenzo'](#) ; ['Gian Maria Annoni'](#) ; [aicd@dinghy.it](#)

Sent: Tuesday, September 05, 2006 2:21 PM

Subject: R: AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE DEL NUOVO DINGHY 12' DI 3S CONSULTING

Caro Giuseppe,

leggendo la tua mail mi rendo conto di non essermi spiegato correttamente.

Siamo riusciti a completare i lavori di modifica sul prototipo Sabato scorso ed abbiamo provato

l'imbarcazione in acqua per verificare eventuali imprevisti. Tutto OK.

A questo punto abbiamo caricato sul carrello l'imbarcazione per portarla a Rimini ed, eventualmente, farla stazzare e partecipare al campionato.

Naturalmente, non avendo ancora ricevuto conferma formale dal CD e dal CT che le modifiche richieste erano quelle che ho descritto nella mia mail del 31/8/2006, non posso convocare ufficialmente uno stazzatore e non posso ritenere "approvato" il progetto.

Del resto, il fatto che portiamo il prototipo a Rimini ha una doppia valenza: mostrare l'imbarcazione completata al CD ed al CT e permettere, nel caso la classe voglia metterci a disposizione uno stazzatore ufficiale, la stazza definitiva del prototipo.

Infine, dato che mi accennavi per telefono che Rimini era l'occasione migliore per riunire CD e CT, vi anticipo per correttezza le note integrative ed i chiarimenti richiesti durante l'incontro del 30/8/2006.

Un caro saluto,

Cristiano Battisti

Tre Esse Consulting

Via Dandolo 71 - 00153 RM

Tel. 06 58334703

Da: "Giuseppe La Scala" <g.lascale@lascalaw.com>
A: "Jeff Napier" <jnapier@alice.it>; "Luca Manzoni" <lucamanzoni@nuncas.it>; "fabio fossati" <xfossati@tin.it>; "alessandra tosi" <alessandra.tosi@fastwebnet.it>; "vincenzo" <vincenzo.penagini@tin.it>
Cc "Gian Maria Annoni" <gianmaria_annoni@village.it>; <aicd@dinghy.it>
Data invio: venerdì 1 settembre 2006 11.54
Allega: RISERVE_GALLEGG.pdf; Data008-MADIERI.jpg
Oggetto: : Prototipo Dinghy 12p - Tre Esse: Note dell'incontro del 30/8/2006

Cari Amici,

inoltro quanto ricevuto da Cristiano Battisti.

Dal punto di vista metodologico mi pare che la richiesta sia legittima, sul presupposto che ci sia possibile na risposta immediata.

Ciò alla luce delle seguenti osservazioni:

1) Corretto

Aggiungerei che poichè nella barca in questione è stato rinvenuto uno spessore di 4 mm. essa è regolare solo nell' ipotesi nel quale lo spessore medio sia 3,5 mm.

Perchè ciò sia accertato mi pare necessario produrci un calcolo che ci consenta di risalire al peso minimo dello scafo nudo (senza panche, bottazzo, deriva, timone, attrezzatura, ecc.).

Questo peso deve presumersi - ovviamente - essere possibile in barche che (al netto delle zone di rinforzo e dell' eventuale riempimento della chiglia, questione che affronterò più sotto) laminate uniformemente e perfettamente a 2,5 mm. (e, dunque, con una laminazione media di 3,5).

Una barca con tale spessore medio deve essere dunque più pesante del minimo di un numero di kilogrammi pari al 40% del peso minimo dello scafo nudo ("nettato" come sopra).

Se non è tanto più pesante deve presumersi che la laminazione non sia corretta.

Tra l' altro questo criterio - in attesa di perfezionare i controlli sul baricentro - mi pare ci consenta di affrontare subito dubbi e sospetti sulla laminazione degli scafi in vetroresina già esistenti.

2) Qui mi sembra che sia stata fatta da noi una richiesta o non corretta ovvero che rischia - per imporre a Cristiano il rispetto del regolamento - di creare un casino mai visto.

Ho infatti accertato che:

- i Lillia sono stati da sempre (anche prima del doppiofondo) riempiti in chiglia con espanso (inizialmente addirittura ... con il legno !);
- tutti i nauticalodi - o almeno quelli degli ultimi anni - idem.
- tutte le barche del Consorzio "ex Patrone" idem.

Insomma: solo i Sant' Orsola rispetterebbero l' interpretazione ventilata nella nostra ultima riunione.

Inutile dire che questo la renderebbe di fatto impraticabile.

Occorre piuttosto essere sicuri (e introdurre nel prossimo regolamento) che il riempimento deve avvenire con materiali espansi e leggeri (non superiori a tot kg. per metro cubo).

3) Condiviso quasi tutto e lo schema mi pare perfetto. Dico quasi perchè non ncredo si debba introdurre un criterio di altezza "media", che nel regolamento non esiste.

Direi che fuori da quelle zone nessun piano orizzontale, inclinato, verticale o comunque sia non deve in alcun punto essere sopra la linea dei 340 mm.

4) Perfetto.

Attendo d'urgenza le Vostre osservazioni, che Vi prego di preannunciarmi via filo.

Giuseppe

Da: "Giuseppe La Scala" <g.lascale@lascalaw.com>
A: "Tre Esse Consulting - C.Battisti" <cristiano.battisti@3sconsulting.it>
Cc: <aicd@dinghy.it>; "Luca Manzoni" <lucamanzoni@nuncas.it>; "Jeff Napier" <jnapier@alice.it>; "fabio fossati" <xfossati@tin.it>; "fossati" <dinghyman@email.it>; "alessandra tosi" <alessandra.tosi@fastwebnet.it>; "vincenzo" <vincenzo.penagini@tin.it>; "Gian Maria Annoni" <gianmaria_annoni@village.it>
Data invio: venerdì 1 settembre 2006 17.58
Oggetto: R: Prototipo Dinghy 12p - Tre Esse: Note dell'incontro del 30/8/2006

Caro Cristiano,

faccio seguito ai contatti intercorsi quest' oggi.

I componenti di CD e CT sono perlopiù impossibilitati ad esaminare pienamente la Tua richiesta, valutare le osservazioni che ho subito fatto ed assumere una posizione ufficiale e formale prima di lunedì prossimo.

In ogni caso tale valutazione - onde evitare forzature nel processo di autorizzazione alla costruzione - riguarderà esclusivamente il prototipo verificato, e non potrà essere considerata una definitiva autorizzazione alla produzione di serie.

Naturalmente - finchè resterà in vigore l' attuale regolamento - è ovvio che le indicazioni che ti perverranno rappresenteranno la più probabile *guide line* per la decisione definitiva, anche se allo stato esse sono prese proprio per riguardo al tuo impegno ed al comune desiderio di favorire la più ampia partecipazione al Campionato (ovviamente in un quadro di effettiva regolarità, assumendosi a tal fine le decisioni più ragionevoli anche tenuto conto delle caratteristiche del parco barche esistente).

Ti posso solo preannunciare che, con riguardo al punto 2), si ritiene ammissibile che la chiglia resti riempita, ancorchè con il materiale espanso indicatoci e il cui peso specifico è di circa 50 kg per metro cubo.

Con riguardo invece al punto 3), il CD mi pare orientato a ritenere che non si possa introdurre il concetto di altezza "media" (estraneo al regolamento). Di talchè "*al di fuori delle zone sopra indicate*" **ogni punto del doppiofondo** (intendendo sia il piano di calpestio che fianchi inclinati) deve necessariamente rimanere sotto alla linea dei 340 mm..

Per il resto ci stiamo ancora consultando.

Ti prego di apprezzare lo sforzo che stiamo facendo per essere in grado - in tempi strettissimi - di offrirti una interlocuzione efficiente.

A presto.

Giuseppe La Scala

From: Giuseppe La Scala
To: 'Luca Manzoni' ; 'Jeff Napier' ; 'fabio fossati' ; 'fossati' ; 'alessandra tosi' ; 'vincenzo' ; 'Gian Maria Annoni'
Cc: aicd@dinghy.it
Sent: Saturday, September 02, 2006 4:07 PM
Subject: ULTERIORI NOTE SULLA VICENDA BATTISTI

Cari Amici,

torno a sollecitare il Vostro riscontro alle mie note di ieri.

Poichè infatti non intendo lasciare la situazione ... fuori di controllo, ritengo assolutamente opportuno che entro lunedì sera noi si dia una risposta formale a Battisti, anche con riguardo ai punti che neppure ho toccato "ufficiosamente" nel mio messaggio delle 18.58 di ieri (qui di seguito ancora unito).

Tra l' altro ho verificato che il regolamento pubblicato sul sito sino alla nostra verifica dello scorso gennaio (nella quale la norma è stata omessa in quanto Gianmaria non l' ha ritrovata nei verbali di assemblea, probabilmente per un' omissione del segretario verbalizzante), riportava:

(art. 2.2. - c) - CHIGLIA: Dimensioni come da disegni per le imbarcazioni in legno. Lo spessore delle pareti non dovrà permettere di avere una chiglia con un peso maggiore della chiglia in legno.

Anche una edizione "cartacea" del regolamento, l' unica consegnatami da Postorino con le carte della classe riporta la stessa norma.

Prima del regolamento entrato in vigore il 1°/1/2001 non vi era invece - come noto - alcuna prescrizione (peraltro le prescrizioni sulle imbarcazioni in VTR erano del tutto generiche.

Tenuto conto che un' altra norma prescriveva (solo dal 1°/1/2001, peraltro, che lo spessore massimo di VTR per la chiglia non poteva essere superiore a 5 mm. e che la chiglia - non solo del dinghy -. è un elemento strutturale delle imbarcazioni di norma "pieno", credo che l' interpretazione più corretta debba essere la seguente:

Considerando le dimensioni della chiglia, che variano in larghezza da 38 a 51 mm. minimo, e del peso specifico della VTR, che "copre" questa larghezza per 10 mm. massimo (5 mm. per lato) é del tutto plausibile il riempimento della stessa con materiale non strutturale come l'espanso, il cui peso specifico (da 40 – 75 Kg. il metro cubo) non dovrebbe comportare un aumento del peso della chiglia tale da farle superare il peso di una chiglia in legno.

Altri materiali di riempimento come il legno o la stessa resina (per non parlare di materiali più pesanti) dovrebbero considerarsi senz' altro non ammessi, quantomeno dal 1°/1/2001.

Vi prego di urgente riscontro.

Giuseppe La Scala

From: Giuseppe La Scala
To: 'Gian Maria Annoni' ; 'Luca Manzoni' ; 'Jeff Napier' ; 'fabio fossati' ; 'fossati' ; 'alessandra tosi' ; 'vincenzo'
Cc: aicd@dinghy.it
Sent: Saturday, September 02, 2006 11:11 PM
Subject: R: Annoni - Re: ULTERIORI NOTE SULLA VICENDA BATTISTI

Caro Annoni,

in effetti l' errore è stato imperdonabile e ci ha fatto / farà fare una brutta figura.

Quanto alla chiglia ovviamente non condivido la tua interpretazione e resto fedele alla mia.

Ciò sia per motivi ermeneutici (la norma in questione sarebbe senza senso se non si riferisse ad un riempimento, in quanto ne esiste già un' altra che parla di spessori) sia perchè, effettivamente, una chiglia vuota (oltre ad essere una scelta costruttiva discutibile) mi pare più diversa da quella originale di una chiglia piena.

Se poi nel nuovo regolamento vogliamo introdurre le chiglie vuote ... per essere sicuri che nessuno ci metta dentro niente di vietato, questo è un altro discorso.

Per il resto sono ancora in attesa di riscontro.

Giuseppe

Da: "Giuseppe La Scala" <g.lascale@lascalaw.com>
A: "Tre Esse Consulting - C.Battisti" <cristiano.battisti@3sconsulting.it>
Cc: "Jeff Napier" <jnapier@alice.it>; "Luca Manzoni" <lucamanzoni@nuncas.it>; "fabio fossati" <xfossati@tin.it>; "fossati" <dinghyman@email.it>; "alessandra tosi" <alessandra.tosi@fastwebnet.it>; "vincenzo" <vincenzo.penagini@tin.it>; "Gian Maria Annoni" <gianmaria_annoni@village.it>; <aicd@dinghy.it>
Data invio: lunedì 4 settembre 2006 11.48
Oggetto: AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE DEL NUOVO DINGHY 12' DI 3S CONSULTING

Caro Cristiano,

faccio seguito al nostro colloquio telefonico di questa mattina, nel quale mi hai comunicato che non è stato possibile stazzare il prototipo di cui all' oggetto.

Poichè vengono quindi meno le ragioni di urgenza che ci avevano indotto a valutare la possibilità di ammettere l' imbarcazione al prossimo Campionato, una volta eseguite le modifiche che sarebbero state stabilite dopo le discussioni di questi giorni, resta inteso che procederemo come inizialmente concordato.

IL CD della Classe, sentito il CT, ti invierà la promessa relazione con le soluzioni adottate, le questioni aperte e le richieste di approfondimento.

Quindi procederemo quanto più rapidamente possibile verso le decisioni finali.

Credo peraltro che il poter esaminare la barca a Rimini (dove comunque la porterai), da parte di tutti i componenti gli organi interessati, ci sarà di grande utilità.

A presto.

Avv. Giuseppe La Scala
Senior Partner
g.lascale@lascalaw.com

Da: "Vincenzo" <vpenagini@sigmabrk.it>
A: "Giuseppe La Scala" <g.lascala@lascalalaw.com>
Cc: "Gian Maria Annoni" <gianmaria_annoni@village.it>; "Ing. Luca Manzoni" <lucamanz@nuncas.it>; "Luca Manzoni" <lucamanzoni@nuncas.it>; "Jeff Napier" <jnapier@alice.it>; "alessandra tosi" <alessandra.tosi@fastwebnet.it>
Data invio: lunedì 4 settembre 2006 15.12
Oggetto: Risposta comune

Caro Giuseppe,

mi riferisco alle email ricevute in merito alla barca di Battisti.

Ieri mattina Liliana De Negri, Filippo Jannello, Luca Manzoni ed io ci siamo trovati, prima della regata, per decidere la nostra posizione e mandarTi una comunicazione congiunta che riassume la posizione di tre membri del Comitato Direttivo e di uno del Comitato Tecnico.

- Avevamo stabilito alla conclusione della riunione del 30 agosto che subito dopo il Campionato avremmo fornito una sintesi del rapporto predisposto dal sottoscritto in modo di dare le indicazioni di quello che a avviso del Comitato Direttivo e Tecnico non era conforme e dei disegni necessari a valutare in modo più approfondito la soluzione del doppiofondo- casse d' aria.

- Predisporre, la barca, correggendola, in due o tre giorni per la stazza ci appare difficilmente realizzabile ed è altrettanto difficile per tutti noi dare il benestare al prototipo che poi permetterebbe la costruzione in serie; dovremmo con l' acqua alla gola prendere una decisione che nella fretta potrebbe facilmente essere sbagliata in un senso o nell' altro anche alla luce di un regolamento che si dimostra tutti giorni lacunoso e di difficile interpretazione.

- Quanto alla diatriba chiglia vuota o piena la posizione di noi quattro è la seguente riassunta per punti in quanto deriva da una breve nota (non deve essere preso per un diktat !).

- 1) le barche con la chiglia vuota sono Sant' Orsola, Bonaldo, e quasi tutte le barche del Consorzio Yci (con la chiglia piena io non ne ho visto uno e solo Fabio Fossati mi riferisce che ne esiste uno o due).
- 2) Battisti deve preoccuparsi della costruzione della Sua barca e non prendere come riferimento la posizione di altri Cantieri che il regolamento deliberatamente o meno lo hanno male interpretato: il volere la chiglia vuota ha la logica di arrivare a stabilire negli anni a venire facilmente il baricentro.
- 3) Diamo alla Tre Esse Consulting il beneficio della buona fede nella costruzione del prototipo e quindi il prototipo anche se avrà la chiglia piena potrà essere stazzata dopo le opportune verifiche ; il prototipo anche se poi sarà una barca mal riuscita (in genere è la fine di tutti i prototipi), potrà navigare in regata ma dalla seconda barca la chiglia dovrà essere vuota.
- 4) Le barche che vengono ad oggi prodotte con la chiglia piena saranno passibili di un controllo di stazza (a seguito di protesta) nella chiglia stessa per verificare il materiale di riempimento che dovrà galleggiare. Il danno procurato alla barca sarà minimo perché il foro o i fori saranno facilmente tappabili, anche passando da parte a parte, con dello stucco metallico (o altro materiale a rapidissima essiccazione) appunto perché il volume della chiglia è pieno e lo stucco impedirà immediatamente ogni infiltrazione.
- 5) La Classe potrebbe decidere - nelle verifiche di stazza relative al nuovo regolamento - di inserire di routine tale verifica in caso di protesta.

Questa è in sintesi il parere comune e vorrei aggiungere qualcosa di personale.

Lasciando Cristiano Battisti la sera del 30 agosto mi sono state prospettate una raffica di proteste al Campionato Italiano e tale eventualità mi è rimbalzata attraverso diverse altre telefonate ricevute in questi giorni.

Premesso che ciascuno è libero di comportarsi come crede, voglio sperare che tale posizione sia solo frutto di un momento o di stizza e non rappresenti invece una ritorsione verso il Comitato Direttivo in carica e verso il sottoscritto.

La Classe ha il dovere di aprire un contraddittorio se lo ritiene necessario per il futuro del Dinghy e penso che non si possa mettere in dubbio la nostra buona fede nel voler applicato il regolamento attuale anche se deriva da una gestione approssimativa della Classe di cui ci stiamo facendo carico ma di cui nessuno di noi è responsabile.

Con molta fatica (con il contributo insostituibile di Gianmaria) stiamo cercando di giungere dopo il 28 ottobre pv. a una versione che rappresenti, sia pure con errori che ancora ci saranno, il punto fermo per i Cantieri e per i controlli che la Classe - attraverso i nuovi Comitato Direttivo e Tecnico - dovrà esercitare sui cantieri.

Quando la barca di Cristiano vincerà la prima regata (e personalmente lo auguro presto!) tutte queste polemiche saranno dimenticate e la Classe potrà annoverare un Cantiere costruttore in più.

Un cordiale saluto.

Vincenzo.