

**Da:** "Tre Esse Consulting - C.Battisti" <cristiano.battisti@3sconsulting.it>  
**A:** "Giuseppe La Scala" <g.lascale@lascalaw.com>  
**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:** martedì 5 settembre 2006 13.21  
**Allega:** BAT02-035.pdf; P-DOPPIOFONDO00.pdf  
**Oggetto:** 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/From **Cristiano Battisti**

tel. **+39 06 58334703**  
fax. **+39 06 233231918**

A/To **Associazione Italiana Classe Dinghy**  
**Corso Magenta, 42**  
**20123 Milano -**

tel. **+39 02 43925304**  
fax. **+39 02 48011624**

Att/Attn **Dott. Giuseppe La Scala**

Oggetto/Subject **Dinghy 12p: Modifiche ed integrazioni richiesta** Vs.Rif/  
**dopo la riunione del 30/8/2006** Ref.no

Numero pagine (inclusa copertina)/Total pages (including this one) **3**

All'attenzione del Segretario di Classe e del Comitato Direttivo,  
alleghiamo alla presente le note integrative ed i chiarimenti richiesti durante la riunione del 30/8/2006 con  
il Comitato Direttivo ed il Comitato Tecnico.

- 1) **Spessori dello scafo:** il peso medio della vetroresina laminata a mano è di 1530 g/mq per millimetro di laminato. Il gelcoat applicato a spruzzo pesa 1000 g/mq con spessori medi di 0,8 mm. Questi dati sono riportati dal regolamento RINA, sono comunemente accettati e riportati nella bibliografia internazionale. Valori di peso al mq più basso sono ottenibili solo mediante utilizzo parziale o totale della laminazione sottovuoto o in infusione. Partendo da questo, la superficie dello scafo del Dinghy (esclusa la cassa ed i rinforzi) è di 7,90 mq.

Nel prototipo Tre Esse la ripartizione dei pesi è la seguente:

- Gelcoat 0,8 mm = 7,90 mq x 1000 g/mq = 7,90 kg
- Laminato pieno (solo VTR) = 7,90 mq x 1530 g/mq x 3,5 mm = 42,30 kg
- Rinforzi interni (paratie) = 4,30 kg
- Cassa di deriva = 0,66 mq x 1530 g/mq x 3,0 mm = 3,00 kg
- Riempimento chiglia = 3,50 kg

Il totale teorico di 61 kg trova un ottimo riscontro con il peso misurato dal Comitato Tecnico durante il sopralluogo del 1/8/2006, che risultava di 63 kg.

- 2) **Laminazione della chiglia:** alla luce delle comunicazioni telefoniche del Segretario di Classe e con riferimento alla mail del 1/9/06 si può ritenere il punto chiuso, purché il riempimento della chiglia sia effettuato con espanso da circa 50 kg/mc e non sia fatto "ad arte" per spostare il baricentro verso il basso. A questo proposito, vi confermiamo (e siamo a

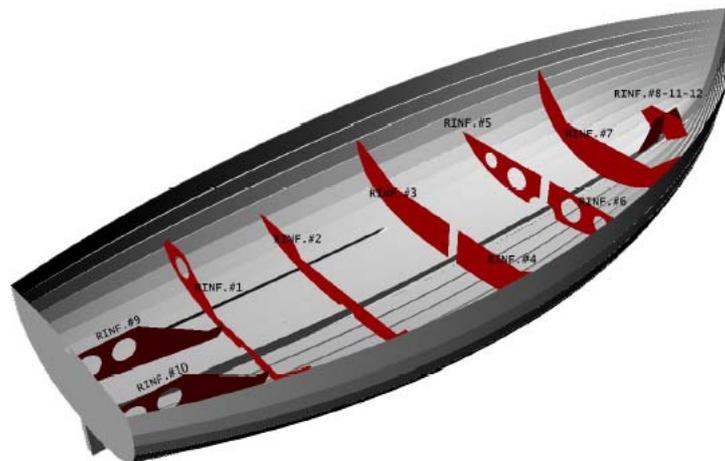


disposizione per qualunque verifica in merito) che il riempimento della chiglia del nostro prototipo è stato effettuato con termanto di densità 55 kg/mc.

- 3) **Rinforzi dello scafo:** prendiamo atto delle prescrizioni del CD e del CT. Verranno mantenute solo quattro paratie, come da regolamento, ed in particolare i rinforzi oggi numerati come #1, #3, #4 e #7. Saranno eliminati i rinforzi numerati come #5, #6, #2, #9 e #10.

Per motivi pratici, sul prototipo sono stati rimossi i rinforzi #5, #6, #9 e #10. Il rinforzo #2 rimane inaccessibile a meno di non demolire l'intero doppiofondo, quindi SOLAMENTE per il prototipo richiediamo una deroga relativa al solo rinforzo #2, che fra l'altro rimane conforme all'altezza dei madieri nella zona centrale ed è solo leggermente più alto (150 mm invece di circa 70 mm) per una larghezza di 200 mm verso murata.

Segue una figura illustrativa della disposizione dei rinforzi:



- 4) **Altezza del doppiofondo:** le zone dove il doppiofondo può essere considerato riserva di galleggiamento sono la proiezione ortogonale della panca di poppa, la proiezione ortogonale dei banchi voga, la proiezione ortogonale delle panche laterali ed il prolungamento verso prua (in direzione rettilinea e parallela alla mezzeria) delle panche laterali, la zona a prua della scassa dell'albero e la zona di lato alla scassa dell'albero. In queste zone il doppiofondo non



deve necessariamente rispettare il vincolo del 340 mm. Come da indicazioni del CT, è stata richiesta la verifica, al di fuori delle zone sopra indicate, che l'altezza MEDIA del doppiofondo (intendendo sia il piano di calpestio che i fianchi inclinati) rimanga al di sotto della linea dei 340 mm.

Partendo da questi concetti abbiamo eseguito e messo in tavola quotata varie sezioni trasversali e longitudinali del doppiofondo (rif. allegato).

Come si può notare, l'altezza MEDIA non supera mai la linea dei 340 mm, anche nella zona più stretta, quella di prua in prossimità della scassa dell'albero.

Distinti saluti

Cristiano Battisti