

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: giovedì 21 settembre 2006 21.46
Allega: BAT02-037.pdf; P-DOPPIOFONDO01.pdf; BAT02-035.pdf
Oggetto: R: Doppiofondo del Dinghy prototipo 3S Consulting

All'attenzione del CD,
inviamo le integrazioni richieste dal CD durante l'incontro di Rimini relative alla forma del doppiofondo, con la descrizione delle modifiche che proponiamo di eseguire sullo stampo.
Alleghiamo anche per completezza, la nostra precedente e-mail del 5 Settembre scorso (BAT02-035.pdf), nella quale fornivamo al CD ed al CT i chiarimenti richiesti in merito a spessori medi, laminazione della chiglia e rinforzi del doppiofondo.

In attesa di un cortese riscontro, inviamo
Distinti saluti,

Cristiano Battisti
Tre Esse Consulting
Via Dandolo 71 - 00153 RM
Tel. 06 58334703

TRE ESSE CONSULTING
Via Dandolo, 71
00153 ROMA
P.IVA 06807421000



N. Prot/Ref **BAT02-037**

Data/Date **20/09/2006**

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 richieste al doppiofondo del prototipo Tre Esse** Vs.Rif/
Ref.no

Numero pagine (inclusa copertina)/Total pages (including this one) **4**

All'attenzione del Segretario di Classe e del Comitato Direttivo,
con riferimento alla nostra precedente BAT02-035 del 10/9/2006, ed all'interpretazione fornita da CD in merito all'andamento delle panche laterali (rif. regolamento di costruzione e stazza, regola 2.2.b.5), alleghiamo delle note integrative con le verifiche richieste alla geometria del doppiofondo del prototipo in oggetto.

Altezza del doppiofondo :

Abbiamo allegato alla presente il disegno rivisto della geometria del doppiofondo del prototipo, alla luce delle recenti interpretazioni sulla regola sopra indicata (riportata alle pagine 3 e 4). Nel nuovo disegno sono riportati sia il rilievo effettuato sull'imbarcazione di Stefano Lillia che il perimetro del doppiofondo del prototipo Tre Esse fuori dal piano limite a 340 mm.

Dato che le recenti interpretazioni del CD hanno chiarito che tutti i volumi del doppiofondo (e non solo le parti orizzontali) che superano il piano limite a 340 mm vanno considerati riserva di galleggiamento, tali volumi devono necessariamente rispettare le prescrizioni sulla posizione delle riserve di galleggiamento (regola 2.2.b.5).

Ciò premesso, si nota dallo schema in pianta (pag.1 del disegno DOPPIOFONDO rev.01) che sussiste un'area a poppa, nella quale il volume del doppiofondo eccede i limiti consentiti per le riserve di galleggiamento. Tale difformità verrà eliminata modificando lo stampo del doppiofondo, in modo che per tutte le imbarcazioni prodotte in serie, il volume di poppa rimanga al di sotto della proiezione ortogonale della panca.

Per quanto riguarda l'area eccedente a prora, date le dimensioni estremamente ridotte (circa 340 mm di lunghezza e 70 mm di larghezza) riteniamo ininfluyente tali volumi ai fini di un vantaggio



prestazionale o strutturale.

Guardando le sezioni di prua infatti (pag.2 del disegno DOPPIOFONDO rev.01) si nota come sarebbe sufficiente una piccola tamponatura (circa 50 x 50 mm) per far rientrare la sagoma del doppiofondo all'interno della sagoma Lillia.

Tale tamponatura, che dal punto di vista costruttivo e strutturale lascerebbe tutto invariato, provocherebbe solamente un danno estetico, in quanto andrebbe ad modificare in peggio la pulizia delle linee di prua. Riteniamo, pertanto, che la zona di prua possa essere considerata inclusa nella "ragionevole curvatura della linea ideale di prolungamento delle panche laterali" e che come tale possa rimanere immutata.

Nel caso in cui il CD approvi il nostro progetto con le note ed integrazioni presentate, il nostro programma prevede di realizzare una seconda imbarcazione da stazzare come prototipo, in quanto le modifiche richieste ad oggi, relative alla struttura interna ed alla geometria del doppiofondo, non ci consentono di rendere conforme in tempi brevi (leggi smontaggio e sostituzione del doppiofondo) la prima imbarcazione. Naturalmente, anche per la seconda imbarcazione, siamo disponibili ad un sopralluogo in cantiere da parte di CD e CT per verificare tutte le componenti prima dell'assemblaggio scafo-doppiofondo-legni.

In attesa di un cortese riscontro, porgiamo

Distinti saluti

Cristiano Battisti



®

AICD

Rimini, 9/9/06

- Allo stazzone
Feriale
Giuseppe Folletti

Con riguardo alla richiesta di disinnesti interpretativi concernenti la protesta di stazzo presentata da Cristiano Battista nei riguardi dell'imbarcazione ITA 2156, il CD della classe - sentita il Comitato Tecnico - comunica quanto segue:

Con riguardo all'art. 2.2 b) 5 del regolamento in vigore, si ritiene che - anche dovendosi argomentare in considerazione delle esigenze costruttive degli scali interamente in VTR - il termine "andamento" delle panche laterali verso prua debba essere inteso considerandosi una ragionevole curvatura della linea ideale di prolungamento della panca laterale (a prua della panca di prua) tale da comprendere i volumi delle imbarcazioni del Cantiere Lilla - autorizzate dalla classe da oltre 20 anni - occupano



con le riserve di galleggiamento contestate.
Quanto alla regola 2.7.c), si sottolinea che
la norma, riferendosi per la misurazione ai
braccioli di poppa, deve essere intesa nel senso
che in barca ove essi sono assenti, la
misurazione deve riferirsi ai punti di appoggio
ideali che essi avrebbero se ci fossero.

Quanto alla premessa - punto a), si segnala che
la posizione segnalata è anch'essa conforme
all'autorizzazione nilarista - anch'essa in con-
sistenza delle esigenze costruttive degli scafi
intervenute in VTR - e tenuto conto che essa
non comporta differenze funzionali o prestazio-
nali.

Sei senz'altro autorizzato a nilarare copia della
presente al protestante, affinché rechi l'op-
portunità di ritirare la protesta.

Luca Pearson