

DR. ING. VINCENZO PENAGINI

20122 MILANO - VIA V. BELLINI, 1

TELEF. 0276008969

Osservazioni su documentazione trasmessa a mano da Tre Esse Consulting Srl di Roma ad Associazione Italiana Dinghy in data 1 luglio 2006

Premessa e definizioni:

- Il dinghy 12 P è progettato dalla Tre Esse Consulting che però non è anche il costruttore, che risulta essere il cantiere Tecnoresine srl di Penitro di Formia (che dovrebbe essere il soggetto che da comunicazione di inizio di costruzione del nuovo modello di dinghy)

La relazione tecnica è molto scarna e manca completamente il disegno relativo al posizionamento dei rinforzi su cui si regge il doppio fondo (anche se probabilmente si tratta delle paratie stagne la cui descrizione è riportata nelle riserve di galleggiamento):

Nella descrizione 3,2 delle parti in legno si parla di Ha *seconda delle versioni*" oltre alle richieste del timoniere: cosa intende dire la Tre Esse Consulting con la parola versioni?

Per i braccioli della mastra manca la descrizione del materiale anche se è intuitivo pensare che sia come gli altri braccioli - il frassino.

La pagina dei disegni 2/4 è senz' altro sbagliata in quanto la sezione C-C è senz' altro la D-D e la C-C manca.

Le sezioni da riportare le disegno sono quattro e non tre (**vedi tav 1 piani costruttivi**) e andrebbero indicate nella sequenza della tavola 1.

Mi è giunta voce (bisognerebbe chiedere chiarimenti in merito) che sulle barche di cui al presente progetto la cassa di deriva sia costruita in modo da permettere lo scarico dell' acqua imbarcata o piovana direttamente dal doppiofondo di prua (da prua alla sezione B-B) all' interno della cassa di deriva.

Se la cosa corrispondesse al vero tale soluzione andrebbe vietata in quanto il regolamento parla chiaro (sono permessi solo due svuotatori) ed è vietato il doppiofondo comunicante col mare.

In alcune barche di Bonaldo e forse Lillia lo scarico attraverso fori sullo specchio di poppa è stato tappato.

Ora lo scarico dell' acqua imbarcata attraverso la cassa di deriva rappresenta un indubbio vantaggio nella navigazione con mare agitato e in caso di scuffia e si creerebbe una notevole sperequazione di tenuta di mare rispetto a tutte le barche fino ad oggi costruite.

Tenendo conto che tutto quanto non è permesso espressamente è vietato, se tale soluzione corrisponde al vero, bisogna chiedere che non venga applicata.

Esistono inoltre a mio avviso chiarimenti che preventivamente il Comitato Direttivo della Classe e la Segreteria dovrebbe dare alla Tre Esse Consulting Srl in merito all' utilizzo del suo stampo.

Nel caso di stazza dello stampo lo stesso dovrebbe essere marchiato dalla classe e questa operazione andrebbe fatta per tutti gli stampi in uso da tutti i cantieri che oggi costruiscono Dinghy in modo che tutti gli stampi siano - per l' inizio- del 2007 censiti.

Milano, 25 luglio 2006

