

Da: "fabio fossati" <xfossati@tin.it>
A: "Giuseppe La Scala" <g.lascal@lascalaw.com>
Cc: "luca manzoni" <lucamanzoni@nuncas.it>; "filippo jannello" <tos.alex@inwind.it>; "tai usa" <jnapier01@msn.com>; "Gian Maria Annoni" <gianmaria_annoni@village.it>; "Vincenzo penagini" <vpenagini@sigmabr.k.it>
Data invio: sabato 19 agosto 2006 14.42
Oggetto: Re: AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE DELL' IMBARCAZIONE DI 3SCONSULTING

Agli interessati,

Come ben sapete ho voluto essere presente (esclusivamente per passione e per condivisione) alla visita effettuata da Vincenzo e dal Dott. Cislaghi all' incontro di Formia.

Faccio i complimenti a Vincenzo per come ha interpretato il difficile incarico al quale è stato preposto, (non puo' la classe addossare la responsabilità sulle spalle di un solo incaricato) La presenza del gradito Dott. Cislaghi che ha partecipato perchè invitato e per passione nei confronti della nostra associazione non ha fatto altro che dare valore al difficile momento e alle importanti decisioni che vanno prese al piu' presto.

Con l'esperienza trascorsa nei miei 9 anni di partecipazione alla classe ho visto finalmente a Formia il primo dinghy costruito come si deve, ovvero con gli spessori omogenei (anche per eccesso) come vuole il regolamento. Capisco che la costruzione doveva essere presentata sul piatto d' argento per ben figurare e speriamo che nel caso continui il progetto Battisti, il cantiere continui a perseguire la qualità.

La coperta è visibilmente bella e ben progettata e mi devo rimettere alle giuste parole di Giuseppe che come sempre anticipa con chiarezza le mie difficili espressioni.

Voglio ora esprimere alcune opinioni in ordine di importanza:

- Il comitato tecnico è stato gestito da persone con interessi o caratteri particolari: vedi Michel-Lombardi-Manzoli e non è ammissibile che una Classe forte come l' AICD abbia dovuto ricorrere al giusto, professionale e un po' imbarazzato Vinz.
- E' stato un grande errore che molti associati (interessati alla nascita di in nuovo dinghy 12') abbiano ricevuto le copie dei verbali di Vincenzo e Cislaghi non diffusi dal Consiglio perchè tale informazione ha creato una campagna negativa denigratoria nei confronti della nuova costruzione e nell' importante lavoro che sta svolgendo il Consiglio AICD.

Ho ascoltato piu' volte " se autorizzate la costruzione lascio il Dinghy " da polemicisti cinquantenni, ultracinquantenni etc. in conseguenza dei vari pettegolezzi (che mi permetto di chiamare regionali).

L' Indispensabile introduzione del metodo del baricentro e perchè:

- le barche di legno sono tutte diverse le une dalle altre a causa della volontà del committente (se regatante o meno) perchè il legno si presta piu' di ogni altro materiale avendo diversi pesi specifici a "**marmellare la costruzione**"
- Bonaldo ha costruito per anni imbarcazioni con forme e linee d' acqua diverse dai piani originali e ho verificato nelle ultime costruzioni differenze negli spessori della fibra di vetro con affinamento nella parti superiori dello scafo.
- NauticaLodi ha costruito tutta la prima serie delle barche con il doppio fondo utilizzando panche di panforte con impiallacciatura di legno e non sono mai state verificate le versioni extra cantiere.
- Lillia: a parte la particolare e molto innovativa costruzione della coperta nessuno è mai andato a visionare le ossature in cantiere.
- Sant' Orsola : la prima serie? no comment

Lavoriamo insieme e troviamo nuove soluzioni perchè finalmente siamo giunti alla giusta maturità per dare un futuro alla nostra passione. grazie

fabio

From: fabio fossati
To: sigma
Cc: luca manzoni ; filippo jannello ; tai usa ; Gian Maria Annoni ; Vincenzo penagini ; Giuseppe La Scala
Sent: Tuesday, August 22, 2006 8:20 AM
Subject: Fw: AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE DELL' IMBARCAZIONE DI 3SCONSULTING

Vincenzo,

apprezzo la Tua risposta e mi dispiace che Tu creda che io la pensi in modo diametralmente opposto al Tuo.

Il mio commento è stato provocatorio e rivolto solamente agli stretti interessati (penso che tu l'abbia dedotto) perchè credo che sia giusto che i panni sporchi vadano lavati in casa.

Non posso esprimere in questa sede la mia esatta posizione che non tarderò a comunicarti.

Con la mia massima stima contraccambio il Tuo caro saluto

fabio

Da: "Giuseppe La Scala" <g.lascala@lascalaw.com>
A: "Tre Esse Consulting - C.Battisti" <cristiano.battisti@3sconsulting.it>
Cc: "Luca Manzoni" <lucamanzoni@nuncas.it>; "Jeff Napier" <jnapier@alice.it>; "alessandra tosi" <alessandra.tosi@fastwebnet.it>; "fabio fossati" <xfossati@tin.it>; "Vincenzo" <vpenagini@sigmabrk.it>; "Gian Maria Annoni" <gianmaria_annoni@village.it>; "Acid@Dinghy. It" <aicd@dinghy.it>
Data invio: sabato 12 agosto 2006 7.58
Oggetto: R: AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE DELL' IMBARCAZIONE DI 3SCONSULTING

Caro Cristiano,

Ti ringrazio per la nota a chiarimento che ho letto attentamente e che sicuramente ci consente di valutare la costruzione in modo accurato.

Ci vediamo il 30/8 p.v. a Milano.

Nel frattempo invito chi dei componenti il CD o il CT lo volesse, a farmi pervenire le sue osservazioni sia sulla relazione di Vincenzo Penagini, che sulla nota di Cristiano Battisti.

A presto !

Giuseppe La Scala

Avv. Giuseppe La Scala

Senior Partner

g.lascala@lascalaw.com

La Scala & Associati – Studio Legale e Tributario

Milano Roma Torino Vicenza Padova Verona Mantova

Corso Magenta 42 - 20123 Milano

tel. +39 02 439251 – fax: +39 02 48011624

www.lascalaw.com

Da: "Giuseppe La Scala" <g.lascale@lascalaw.com>
A: "Luca Manzoni" <lucamanzoni@nuncas.it>
Cc: "Jeff Napier" <jnapier@alice.it>; "alessandra tosi" <alessandra.tosi@fastwebnet.it>; "fabio fossati" <xfossati@tin.it>; "fossati" <dinghyman@email.it>; "vincenzo" <vincenzo.penagini@tin.it>; "Gian Maria Annoni" <gianmaria_annoni@tiscali.it>; "GianMaria Annoni" <gianmaria_annoni@village.it>; <aicd@dinghy.it>
Data invio: sabato 19 agosto 2006 11.12
Oggetto: R: AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE DELL' IMBARCAZIONE DI 3SCONSULTING

Caro Luca,

grazie per le Tue note, che giro a tutti affinché il dibattito preventivo (e riservato a chi in indirizzo) possa iniziare a svilupparsi.

A me pare tuttavia che la coperta Battisti/Michel (chè solo questa è discussa) sia del tutto regolare, alla luce delle norme in vigore.

I piani orizzontali rispettano le specifiche; quelli "contestati" non sono orizzontali (ancorchè non verticali ma inclinati).

In ogni caso i volumi sono equilibrati e, in ogni caso, la soluzione adottata nella parte a prua della prima panca di voga è meno estrema di quella autorizzata da anni a Lillia (addirittura verticale).

Vincenzo fonda quindi le sue riserve sul fatto che il disegno ... è così efficiente da tenere la barca più asciutta delle altre (e questo contraddirebbe lo spirito del regolamento).

Sul punto mi pare dirimente il fatto che - con riguardo all' acqua in barca - la classe ha già fatto una scelta di assoluta indifferenza, autorizzando scafi in VTR, con doppiofondo che sotto questo profilo hanno rispetto alle barche di legno un comportamento totalmente diverso (a parte il fatto che - lo ripeto - da questo punto di vista i Lillia sono anche più efficienti).

Sarebbe poi paradossale che - da oggi in poi - la Classe decidesse da adottare la regola che possono essere autorizzate solo barche ... non migliori di quelle che ci sono già.

Quando sono state autorizzate barche rivoluzionarie per l' epoca (il primo doppiofondo; il Lillia), ovvero si sono registrate (o è una leggenda metropolitana ?) performance di alcuni scafi (i Sant' Orsola "prima serie") apparentemente migliori di quelle sulla piazza, non mi pare che la Classe ne abbia sofferto particolarmente.

E vorrei essere sicuro che la cosa non fosse attribuibile a stratificazione e baricentro (come nel caso Nauticalodi/Tua); chè quello sì mi pare un aspetto dirimente.

Io sono convinto che appena possibile il regolamento debba concentrarsi proprio sul baricentro; una diversificazione delle coperte esiste già e, francamente, non mi pare un problema.

Soprattutto se ne inventiamo di più efficienti, sicure ed asciutte (e che possono essere adottate anche dagli altri cantieri con modesta spesa).

A Voi la parola !

Giuseppe

Da: Luca Manzoni [mailto:lucamanzoni@nuncas.it]
Inviato: sabato 19 agosto 2006 10.47
A: Giuseppe La Scala
Oggetto: R: AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE DELL' IMBARCAZIONE DI
3SCONSULTING

Caro Giuseppe,

seguendo il tuo consiglio , ecco alcune mie considerazioni.

Lo scafo in questione è stata verificato da Vincenzo e da uno stazzatore FIV, che hanno fornito delle relazioni molto concordi.

Si tratta di uno scafo nuovo (non ricavato da altro scafo) che alle verifiche con le dime della Classe è risultato conforme.

Il problema è il doppiofondo.

Non c'è dubbio alcuno, almeno per me, che esso, così come è intenzione di Battisti di realizzarlo, non sia accettabile; questo per tutte le ragioni che ha ben evidenziato Vincenzo, con il quale concordo appieno.

La stesso stazzatore FIV ha espresso dei dubbi, che io raccolgo ed esprimo parere negativo.

Uno barca così, se andasse anche bene in mare, farebbe crollare il valore di tutte quelle esistenti, contraddicendo lo spirito stesso del regolamento.

Ti ringrazio di averci fatto esprimere in anteprima il nostro parere.

Carissimi saluti anche a Paola e Rosalia.

Luca

Da: "sigma" <v.penagini@sigmabrck.it>
A: "fabio fossati" <xfossati@tin.it>; "Giuseppe La Scala" <g.lascalas@lascalaw.com>
Cc: "luca manzoni" <lucamanzoni@nuncas.it>; "filippo jannello" <tos.alex@inwind.it>; "tai usa" <jnapier01@msn.com>; "Gian Maria Annoni" <gianmaria_annoni@village.it>; "Vincenzopenagini" <vpenagini@sigmabrck.it>
Data invio: lunedì 21 agosto 2006 19.08
Oggetto: Re: AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE DELL' IMBARCAZIONE DI 3SCONSULTING

Caro Fabio,

ho aperto la posta elettronica e la Tua email richiede una risposta perché il Tuo modo di pensare è diametralmente opposto al mio.

Citi nella Tua comunicazione che certi cantieri (Sant' Orsola, Bonaldo, Lillia, Nautica Lodi...) si sono presi licenze di costruire barche al di fuori del regolamento vigente sulle quali è meglio non indagare, che sono nate leggende più o meno vere delle quali si vocifera ma sulle quali è meglio stendere un velo. Adesso si presenta il caso della barca di Battisti che (a mio parere) è costruita sfruttando ancora una volta un regolamento lacunoso e nato a colpi di deroghe e " condoni, .in un momento in cui la Classe sta tentando molto faticosamente di mettere in piedi quello nuovo che preservi il Dinghy così - come costruito fino ad oggi - nelle sue prestazioni e nella monitipia.

A me sembra che le storture che Tu citi (prima serie del Sant' Orsola, dal numero velico 1995 al numero velico ????... linee d' acqua e stratificazioni del Bonaldo, Lillia che ne ha combinate di tutti i colori e che di fatto si difende dicendo " *da anni ho fatto così e nessuno ha detto niente*" Nautica Lodi con panche impiellicciate) siano degli esempi che dovranno, dopo la stesura del nuovo regolamento, essere valutati e se possibile corretti sulle barche esistenti nonché espressamente vietati sulle barche future.

Queste anomalie sono solo il frutto di aver - in passato remoto e più recente - sempre posposto - a tutti i problemi - quelli tecnici.. Il mio richiamo a prestare attenzione sulla nuova barca di Battisti è volto ad evitare che nascano, fin dall' inizio della produzione di un nuovo cantiere, barche difformi da quelle fino ad oggi costruite regolarmente (facendosi anzi scudo di quelle costruite prendendosi delle licenze) aggiungendo alla Classe nuove problematiche, che renderanno sempre più difficile negare autorizzazioni estreme ai cantieri; comunque non voglio tornare nel merito delle decisioni che il Comitato Direttivo prenderà il 30 p.v.

Consentimi poi di dare una risposta strettamente personale a quello che Tu definisci il mio "imbarazzo" e vorrei riassumerTi in due parole la mia posizione.

Dopo le dimissioni di Renato Lombardi sono stato cooptato dal Comitato Direttivo (e non nominato da una Assemblea di Classe) quale membro del Comitato Tecnico a febbraio e ho accettato contro voglia solo perché - dopo aver sollevato il problema delle barche di Lillia (che poi hanno navigato con un certificato provvisorio fino al 30.06 u.s.) - mi sembrava poco corretto ritirarmi.

Ho considerato e continuo a considerare il mio mandato a termine fino alla prossima Assemblea di Classe e non intendo ricandidarmi soprattutto perché mi sono sempre considerato un regatante imprestato al Comitato Tecnico.

Dopo la mia nomina - per ragioni diverse - Maurizio Manzoli e Sergio Michel si sono dimessi e in pratica sono rimasto solo, ma non per questo non ho ritenuto di non rappresentare il Comitato Tecnico.

A luglio - vista la richiesta presentata dalla Tre Esse Consulting nei termini prescritti - mi sono reso immediatamente disponibile a visionare con Te la barca e non Ti nascondo che sono rimasto "sconcerato" per le seguenti ragioni:

Poco dopo la mia nomina nel C.T avevo visto il fax di Sergio Michel nella quale veniva comunicato che - a stampe già fatti - veniva dato inizio alla produzione e i disegni venivano allegati a " *posteriori*".

Il fax mi aveva lasciato di stucco perché avevo subito pensato che sarebbe stato meglio prima presentare i disegni e poi, solo dopo il benestare del C.T., dare corso alla realizzazione degli stampe.

Il 2 agosto, mentre predisponevo la mia relazione alla barca di Cristiano Battisti, mi ha telefonato Sergio Michel e parlando mi ha confermato che lo stampo della coperta è quello realizzato da lui insieme alla Tre Esse Consulting.

Quelli utilizzati (scafo coperta) per le barche costruite in questi giorni a Formia sono gli stessi di quelli utilizzati per la barca costruita nei mesi scorsi a Muggia.

A Formia - in cantiere- Battisti mi ha mostrato una o due fotografie nelle quali risultava che l' unica barca realizzata a Muggia utilizzava la tecnica sotto vuoto e a questo punto nella mia relazione in modo molto " soft " ho affermato che bisogna - per le barche in vetroresina - affidarsi alla correttezza dei Costruttori non essendo possibile a barca finita (pronta per la stazza) determinare univocamente il processo produttivo.

Al di là delle mie opinioni personali in merito alla stazabilità della barca di Battisti non posso nasconderti le mie ulteriori perplessità quando ho appreso (da Battisti) che, forse, gli stampe della Tre Esse Consulting potrebbero tornare al Cantiere di Muggia e che gli stessi potrebbero servire a tutti i cantieri per la costruzione del Dinghy che non è una barcaccia come il Laser, ma che invece è nato come barca in legno che deve semplicemente stare dentro alle sue seste e nelle tolleranze come stanno i monotipi più diffusi (Soling- Star-FD-Snipe- 470- Finn) costruiti da diversi cantieri

Al termine della mia disquisizione che di tecnico ha poco ma che ha lo scopo di porre l' interrogativo di dove la classe sta andando prima che il nuovo regolamento entri in vigore, mi domando se i problemi che oggi sono sul tavolo non siano solo nostri ma di tutti gli Associati.

Io sono stato chiamato al telefono, dopo averVi spedito la mia relazione, da alcuni dinghista e non ho negato di essere stato a Formia nei miei limiti del mandato ricevuto dalla Classe facendo altresì presente che insieme a Te e a me era presente il Prof. Cislighi, Stazatore Federale.

In " *Dinghy news,*" insieme a tante notizie, sarebbe forse opportuno tenere informati gli associati dei problemi tecnici che il Comitato Direttivo si trova a dover dirimere.

Un caro saluto.

Vinz.

Da: "sigma" <v.penagini@sigmabr.k.it>
A: "fabio fossati" <xfossati@tin.it>
Cc: "luca manzoni" <lucamanzoni@nuncas.it>; "filippo jannello" <tos.alex@inwind.it>; "tai usa" <jnapier01@msn.com>; "Gian Maria Annoni" <gianmaria_annoni@village.it>; "Vincenzo penagini" <vpenagini@sigmabr.k.it>; "Giuseppe La Scala" <g.lascale@lascalaw.com>
Data invio: martedì 22 agosto 2006 7.59
Oggetto: Re: AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE DELL' IMBARCAZIONE DI 3SCONSULTING

Caro Fabio,

rispondo al volo : io penso che non ci si trovi davanti a panni sporchi . La posizione delle vecchie barche e dei cantieri, che fino ad oggi le hanno costruite, è facilmente riscontrabile in ogni momento e basta voler approfondire come le costruiscono raccogliendo dati informazioni che, se non fornite, dovranno inevitabilmente precludere le costruzioni.

Se vogliamo giungere al famosa prova (empirica) della disposizione del peso la raccolta dei dati servirà per capire le prime differenze e per impostare un modello di calcolo.

Quanto alla barca di Battisti le cose sono state fatte alla luce del sole e se la barca così com'è sarà accettata (con pochissime modifiche potrebbe andare bene anche la coperta) sarà al Campionato sotto gli occhi di tutti i regatanti.

Purtroppo Battisti è andato avanti nella costruzione di due barche e se non saranno approvate ci saranno oltre alla barca di Tua altre due barche da diporto: come dice Luca rischio di impresa.!

Mi sembra che il Comitato Direttivo non abbia nulla da nascondere ma che invece si sia impegnato e che sia sulla giusta strada per mettere finalmente ordine nel regolamento e con - questo alla mano - il Comitato Tecnico avrà uno strumento per esercitare maggiori e più seri controlli.

Contraccambio i cordiali saluti e nei prossimi giorni se ci sei ci vediamo in giro per i Tigullio.

Vinz.