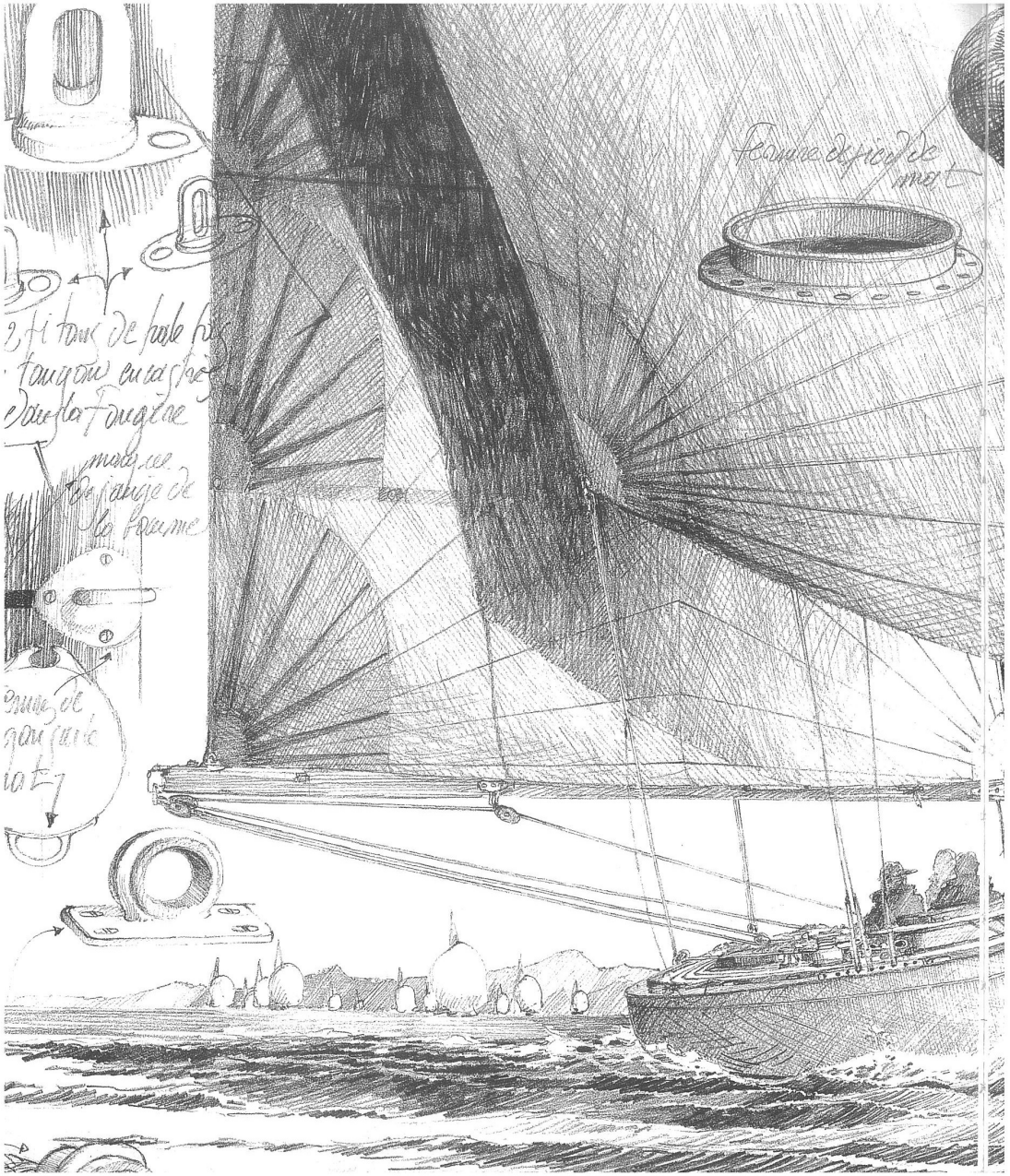
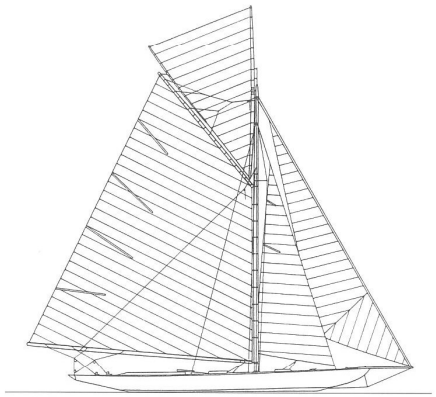

Femme d'pied de mat
taquet d'amarrage arrière
GE 636

OTTO METRI

Gli 8 Metri Stazza Internazionale dal 1907 al 2000



A.I.V.E.
Associazione Italiana Vele d'Epoca

OTTO METRI

Gli 8 Metri Stazza Internazionale dal 1907 al 2000

JOHN LAMMERTS VAN BUEREN

YACHTING LIBRARY

© 2000 Fabio Ratti Editoria S.r.l., C.so Monforte, 16 - 20122 Milano

Prima edizione giugno 2000
ISBN 88-87737-05-3

TESTI:
John Lammerts van Bueren
Raffaele Solari
con la consulenza di Luigi Lang, A.I.V.E., Associazione Italiana Vele d'Epoca

FOTOGRAFIE:
pagg.: 42-43, 66a, 66b, 67 © Carlo Borlenghi - See & Sea, Milano;

pag.: 63 © Franco Belloni- See & Sea, Milano;

pagg.: 17-18, 25, 48, 62, 66c, 68, 72 © Guido Cantini - See & Sea, Milano;

pagg.: 36-37, 41, 49a, 53a © Jacques Vapillon, Agence D.P.P.I. - See & Sea;

pagg.: 60, 77 © Thibault, Agence D.P.P.I. - See & Sea;

pagg.: 22-23, 33, 35, 47, 57, 65, 75, 78 © Franco Pace, Trieste;

pagg.: 24, 29, 30, 31, 32, 45, 50, 53b, 61, 64, 71a, 71b, 85, 87, 89, 91, 92 © Archivio IVB, Heukelum;

pagg.: 27, 69a, 69b, 73, 74, 86 © Bengt Wanselius, Stoccolma;

pagg.: 10, 44 © Mystic Seaport, Rosenfeld Collection, Mystic Connecticut;

pagg.: 97, 99, 100, 101a, 101b © Archivio personale della famiglia Croce.

TRADUZIONE:
Bianca Ascenti
Valeria Palombo, Cantieri Navali dell'Argentario

GRAFICA:
Oriana Bianchetti

DISEGNI:
Roberto Maresca, Studio Faggioni. Il disegno dei risguardi è di Marc Berthier.

FOTOLITO:
Lineatre, Milano

STAMPA:
SATE - Zingonia - Verdellino (BG).

Sommario

La prima formula di stazza (1907-1919) 18

Le origini e la prima formula di stazza 20
Sposa, Elfe, Lucky Girl e Taifun 30

La seconda formula di stazza (1920-1933) 36

1919 La nuova formula 38
Aile VI, Cagg e i progetti di Nicholson 48

La terza formula di stazza (1934-2000) 54

Le barche della terza formula 56
Gli Otto d'epoca: il restauro e la navigazione 64
I moderni Otto 70
Il Campionato del mondo 74

Appendice 81

Il Lloyd's Register of Yachts 82
La costruzione di un 8 Metri 93
Gli 8 Metri S.I. in Italia 97

Albo d'oro 113

Albo d'oro delle regate 114
Il Registro degli 8 Metri S.I. 122

Prefazione

Durante l'estate del 1998 fui invitato a Rochester, New York, alle regate della Turner Match Racing Series, riservata agli 8m Stazza Internazionale. Rochester è un posto importante per me perché ha visto nascere il mio primo 8m, Conewago, *che ha una storia interessante. Costruito per regatare nella Canada's Cup, ha avuto una prima stagione deludente, per poi riscattarsi e vincere la Coppa due volte.*

A Rochester, mi resi perfettamente conto dell'importanza degli 8m, della loro crescente e continua attività di Classe, in gran parte dovuta al lavoro di John Lammerts van Bueren: un grande appassionato di queste barche, dei loro segreti, della loro storia. Questo suo nuovo libro rivela come questa Classe ha unito armatori, cantieri e progettisti che hanno realizzato una serie di barche splendide, testimonianza dell'evoluzione della vela.

Anche se non posso ricordare le barche del 1907, i nomi che si trovano nel libro e nel prezioso Registro in appendice mi riportano a quei tempi in cui, da ragazzo, sentivo l'amore per il mare e la voglia di progettare barche. Johan Anker e William Fife erano i miei eroi; Fife forse di più, avendo dimostrato come la bellezza così spesso, e per fortuna, si sposa con la velocità. Devo poi fare un salto di alcuni anni per arrivare a Estlander e Tore Holm, Charles Nicholson e Bjarne Aas, le cui barche regatavano contro le mie. Il nome di Starling Burgess, con cui ho lavorato nel 1936 e 37, è ovviamente presente; ancora prima di conoscerlo avevo navigato da Halifax, Nova Scotia, a Long Island Sound su un suo 8m, Alala. *Negli anni Trenta il mio* Conewago *ha regatato contro barche di Crane, Payne e Nicholson. Mio fratello e io eravamo su* Connie *nelle regate di flotta a Hamilton, Ontario, nel 1930 arrivammo secondi dietro* Vision *di Nicholson.*

Il libro di John mi riporta a tempi lontani che ricordo con particolare affetto. Il privilegio di una vita lunga mi consente di rivive-

***26 aprile 1930**: varo dell'8m* Conewago, *City Island, N.Y. Si riconoscono, da sinistra: Olin J.Stephens II e Drake Sparkman, lo skipper del Conewago Syndicate Walter L. Farley, Margaret Larson, Albert B. Eastwood e il responsabile del cantiere, Robert Jacob.*

re il passato oggi, nella flotta di 8m restaurati che continua a crescere. Si arriva per gradi al presente e io trovo nel libro di John le tappe di questa navigazione. Iskareen *è una, il primo 8m progettato con l'aiuto delle prove in vasca, una barca davvero speciale per me. Ricordo mio fratello Rod, a bordo quando fu varata dal cantiere Bengt Plym. In una regata nel Solent Rod chiese allo skipper di issare il nuovo Genoa. "Oh you can't do that, sir" rispose lo skipper, molto sorpreso quando la mossa si rivelò giusta e vinsero.*

Forse sono stato troppo assorbito dai 6m e 12m e ho fatto pochi 8m, ma Iroquois, *credo, è una pietra miliare nella storia della Classe, col timone ben separato dalla chiglia corta e dal trimmer. È stato il capostipite di questa soluzione, adottata poi in tutte le classi metriche. Il suo armatore, Judge van Voorhis e suo figlio Eugene sono arrivati al momento giusto. Grazie a* Iroquois *sono ritornato nel 1998 a Rochester, patria, con Toronto, degli 8m americani, dove ho avuto la fortuna di conoscere l'Autore e le nuove barche della Classe. La storia che lui racconta copre tutti gli aspetti degli 8m, in Europa come in America o Scandinavia.*

Una straordinaria visione d'insieme.

Olin J. Stephens II

Premessa all'edizione italiana

Doveva essere il 1980 e stavo da qualche tempo curiosando tra i metrici. Avevo visto Seven Seas *di Crane in Portogallo,* Tuiga *di Fife a Cipro e, in ultimo, avevo "incontrato" a Fiumicino:* Vega, Bamba *e* Miranda III. Miranda *era in buone condizioni: ricordo che i capresi la chiamavano "o commò" per il coppale dello scafo;* Vega *e* Bamba, *invece, avevano bisogno di lavori.*

Non so esattamente cosa mi catturò, ma l'incontro con gli "8 di Fiumicino" era stato così suggestivo che la decisione fu facile.

La mia nuova barca sarebbe stato un vecchio "8" da riportare in regata sotto il guidone A.I.V.E.! Con ulteriore scrupolo ero andato anche a Venezia per vedere, al bacino San Marco, Catina VI *che aveva ancora albero e ferramenta originari. La cosa era, quindi, bene avviata, ma non avevo fatto i conti con la realtà: non esistevano più regate per le classi metriche! Il mio entusiasmo per l'8 Metri S.I. era dunque prematuro!*

Da allora un serio "lavoro" è stato fatto su tutte le classi metriche. Oggi, in particolare, viviamo in Mediterraneo un Campionato del Mondo e sarà possibile rivedere insieme Vega, Bamba *e* Miranda *perfette di restauro. Rivitalizzare una classe significa coordinare molteplici interventi: Armatori, Cantieri, Associazioni di Classe e poi Clubs, Organizzatori di regate e tanti altri. A questi si deve lo straordinario evento velico al quale assistiamo. Il supporto più importante è però quello della carta stampata che sola documenta nelle immagini e nella storia i mille volti di ogni avventura.*

Grazie a questo libro infatti tutti vedranno finalmente ciò che molti di noi hanno visto e vissuto nei metrici. Con in più, ora, la naturale, concreta possibilità di tornare con loro in regata.

Gianni Loffredo
Presidente A.I.V.E.

Introduzione alle classi metriche

Gli 8m non sono lunghi otto metri, ma tra i 13 e i 15 metri fuori tutto. Il numero, quindi, è il risultato di una formula matematica piuttosto complessa, i cui parametri fondamentali sono quelli che più influiscono sulla velocità della barca: lunghezza e superficie velica. La Classe fa parte dell'International Rating Rule, fondato nel 1906 dai delegati delle nazioni europee velisticamente più all'avanguardia.

All'epoca ogni Paese aveva le proprie regole di stazza, a discapito delle regate internazionali dove barche con bandiera diversa non potevano competere ad armi pari.
Fu il chimico danese Alfred Benzon a inventare la formula che è alla base del grande successo delle classi metriche. Per creare più classi per barche di diversa grandezza, in modo da farle regatare in tempo reale, il risultato della formula rientra in una scala di costanti. Inizialmente queste costanti indicavano approssimativamente la lunghezza al galleggiamento e per i primi quattordici anni fu stabilito di creare le seguenti classi: 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 19 e 23 metri.

In Scandinavia si svilupparono in particolare le classi dispari, che non ebbero invece diffusione in Sud Europa. La Gran Bretagna aveva armatori in grado di sostenere le spese dei grandi 15, 19 e 23 metri. Le famose regate dedicate alle big boats *erano gratificate dalla presenza del Re, che regatava a bordo di* Britannia. *Nessun 19 nè 23 metri è stato mai costruito in continente, dove la classe maggiore era quella dei 15m.*

Il Re di Spagna si era fatto disegnare il suo Hispania *da Fife, mentre Johan Anker è stato l'unico architetto in Europa a cimentarsi su queste grandi barche.*

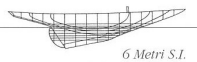
I costi di gestione e la Prima guerra mondiale decretarono la fine dei 15 e 19 metri, a favore dei più popolari 6, 8 e12 metri Stazza Internazionale.

I 6 METRI S.I.
Con una lunghezza fuori tutto di circa 11 metri erano i più economici e, col passare del tempo, sono rimasti numerosi, con la Classe particolarmente attiva in Europa e Nord America. Durante i Mondiali del '99, ben 40 barche provenienti da tutto il mondo si sono ritrovate a Hanko, in Finlandia. Ci vogliono circa 3500 ore di lavoro per costruire un 6m e in 90 anni ne sono nati oltre 1200; è una barca sensibile al timone e impegnativa, con cinque persone di equipaggio.

GLI 8 METRI S.I.
Un classico 8m è lungo fuori tutto circa 14 metri. Una delle ragioni del loro successo è proprio nella dimensione media: può essere facilmente portato in regata da un equipaggio amatoriale di sei persone mentre, in crociera, si trasforma in piacevolissima barca adatta a un equipaggio ridotto. La piccola cabina, preziosa con brutto tempo, ha quattro cuccette e, spesso, una piccola cucina e un locale WC separato. Il suo costo è però il doppio di quello di un 6m.

In termini di unità prodotte, per ogni 8m sono stati varati tre 6m. Quella degli 8 metri S.I. è stata la classe preferita dall'aristocrazia come dalla ricca borghesia; oggi è molto attiva, con nuovi scafi che vengono varati ogni anno e un registro di 170 scafi naviganti.

Vengono organizzate molte regate, in Europa come in America e, nel 1998, in Svizzera sul lago di Ginevra c'è stato il record di


6 Metri S.I.

8 Metri S.I.

partecipazione, con ben 27 barche sulla linea di partenza.

Ci vogliono circa 8000 ore per costruire un 8m; in 90 anni ne sono stati varati circa 450.

I 12 METRI S.I.

I 12m sono i più grandi tra gli yacht ancora attivi costruiti secondo l'International Rule. Grazie alla Coppa America sono molto conosciuti: grandi, potenti, con un equipaggio di undici persone, sono lunghe fuori tutto circa ventuno metri.

Un 12m classico è ben arredato sottocoperta. L'armatore poteva vivere a bordo in modo confortevole, trasferendo la barca di regata in regata. Tutto ciò è cambiato nel 1957, quando ai grandi e costosissimi J-Class furono preferiti per le sfide di Coppa America proprio i 12m.

Era dal 1851 che il New York Yacht Club spendeva una fortuna per mantenere il trofeo nella propria bacheca e solo nel 1983, con un 12m dalla chiglia rivoluzionaria, gli australiani riuscirono a conquistarla. Da quando diventarono sofisticate macchine da corsa, destinate unicamente a battersi per quella coppa d'argento, i 12m furono fonte di ispirazione per molti 6 e 8m. La differenza sta nel fatto che i 6m erano spesso usati per testare nuove idee da applicare poi ai 12m, mentre gli 8m nascevano sulle linee dei più veloci 12m.

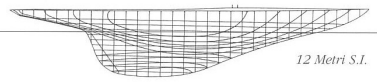
Finché sono state barche da Coppa America hanno ovviamente attirato i migliori velisti di ogni nazione, da Dennis Conner in America all'italiano Mauro Pellaschier, skipper di Azzurra, mentre i progettisti migliori in assoluto sono stati, almeno fino al 1980, Sparkman & Stephens. I nomi e le imprese di Vim *(1939),* Intrepid *(1967) e* Courageous *(1974) sono leggendari.*

Oggi una discreta flotta di 12m è attiva su entrambe le sponde dell'Atlantico. Tempio sacro di queste barche è ancora Newport, nel Rhode Island, USA, dove una decina di barche navigano e fanno regate regolarmente.

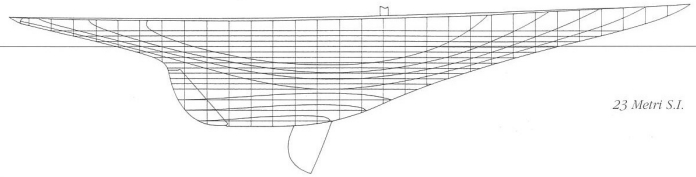
In Mediterraneo invece si contano oltre una ventina di esemplari, tra quelli in legno perfettamente ristrutturati e quelli dell'ultima generazione.

Ci vogliono oltre 20.000 ore per costruire un 12m e in 90 anni ne sono stati costruiti circa 200.

10 Metri S.I.



12 Metri S.I.



23 Metri S.I.

I FAVOLOSI 8 METRI

1907-2000

"Un armatore può navigare con il suo 8m
lungo tutta la costa, passando di regata in regata,
perché veleggiare su un 8m gli darà
le due cose più importanti nella vita: salute e felicità,
perché andare in barca a vela libera la mente
e l'aria pulita, piena di salsedine, dà salute al corpo
ed entrambe le cose sono indispensabili
in quest'era meccanica, piena di rumore e di smog.
Gli 8m sono molto popolari perché sottocoperta
si può vivere o, semplicemente, levare la cerata fradicia
dopo una dura regata e mangiare comodamente,
provando un piacere totale.
Come se non bastasse, la cabina protegge dal cattivo
tempo, per cui quella che sembra una barca
diviene, di fatto, una nave"

Uffa Fox, 1934

La prima formula di stazza
1907-1919

LE ORIGINI
E LA PRIMA FORMULA DI STAZZA

"Finalmente i regolamenti di regata sono gli stessi in tutta Europa.
Fino a qualche anno fa regnava dappertutto uno stato di disperante confusione:
era impossibile districarsi tra gli innumerevoli sistemi di misurazione, classificazione
e regole di stazza che cambiavano da paese a paese.
Chi correva in Inghilterra si sentiva smarrito in Germania, o soltanto attraversata la Manica;
gli equipaggi, scoraggiati, preferivano alla fine correre nelle proprie acque.
Nel 1906, durante due conferenze a Londra, venne abbozzato
un sistema unico di misurazione i cui dettagli vennero definiti a Berlino nello stesso anno.
Un'ulteriore limatura a Parigi e infine, nell'ottobre del 1907,
*vennero adottate le nuove regole di regata, mentre l'*International Yacht Racing Union
rappresentò tutte le nazioni europee interessate alla vela."

Helmsman's Handbook, 1908

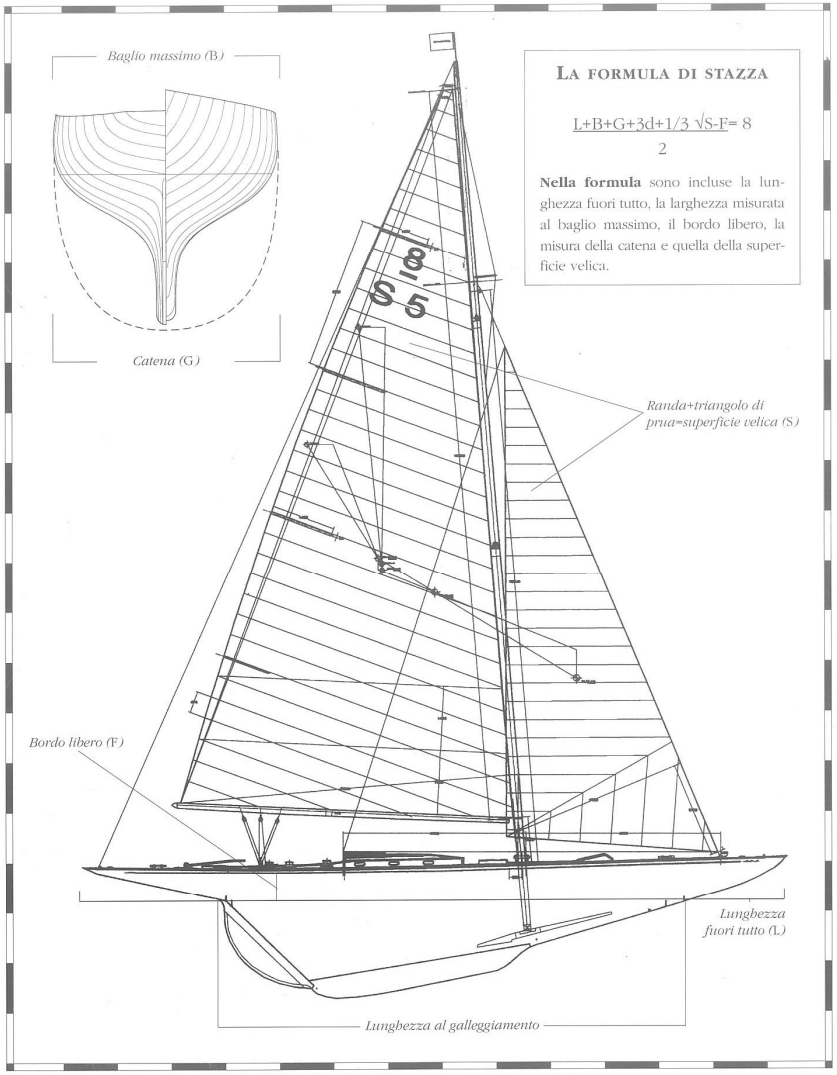
Il maggiore Heckstall Smith nell'introduzione al suo Helmsman's Handbbok ben riassume il panorama delle competizioni veliche prima del 1906, anno di costituzione delle Classi metriche, adottate poi dall'IYRU (oggi ISAF - International Sailing Federation) nel 1907.

L' Otto metri è quindi una delle più antiche classi del mondo; per molti il numero indica la lunghezza dello scafo, ma così non è.

Il numero è la risultante di una formula matematica, che considera le dimensioni principali della barca, dalla lunghezza alla superficie velica. Questa formula, che incoraggiò i progettisti a tuffarsi con entusiasmo nella ricerca e sperimentazione dello yacht design, spiega la grande differenza esistente tra le barche: non c'è un Otto metri identico a un altro.

Qualcuno sarà più veloce in un certo tipo di regate, un altro sarà più competitivo con venti forti e così via.

Le regole secondo le quali vengono costruiti gli scafi seguono tre elementi fondamentali: il Regolamento di classe, le istruzioni per una corretta misurazione e le scantling rules, o regole di dimensionamento dei Lloyd's, considerate parte integrante del Regolamento, le cui centocinquanta pagine vanno studiate bene prima di portare sulla carta qualsiasi idea.



La formula di Stazza

$$\frac{L+B+G+3d+1/3\ \sqrt{S-F}=8}{2}$$

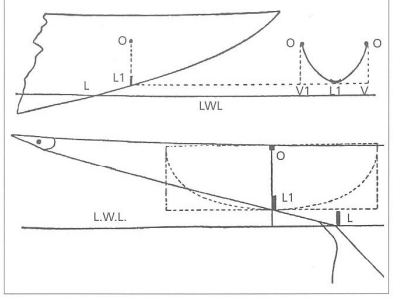
Nella formula sono incluse la lunghezza fuori tutto, la larghezza misurata al baglio massimo, il bordo libero, la misura della catena e quella della superficie velica.

Per spiegare quanto il First International Rating Rule fosse complicato e spiegare perché la progettazione di barche metriche abbia sempre spinto architetti navali e costruttori a interpretare al meglio la formula, ecco la definizione della lunghezza, parametro apparentemente semplicissimo:

"la lunghezza si misura a un'altezza dell'1,5% del rating di classe sopra la linea di galleggiamento, più una volta e mezzo la differenza tra il perimetro misurato da falchetta a falchetta sul punto più a prua della linea di galleggiamento e due volte la misura verticale tra questo punto e la falchetta; più un terzo della differenza tra il perimetro misurato da falchetta a falchetta sul punto più a poppa della linea di galleggiamento e due volte la misura verticale tra questo punto e la falchetta.

Nel caso la barca misuri più di 20 metri, l'altezza sarà l'1,5% del rating dichiarato, il quale non dovrà essere superato".

O: *Misura della catena*
LWL: *Lunghezza al galleggiamento*
L1: *Lunghezza calcolata*



Silhouette, *progetto di Fife del 1910.*

Edit, *progetto di Alfred Mylne del 1912.*

Il regolamento si rivelò un successo. Fino al 1912 vennero costruiti circa settecento scafi metrici: di questi ben centosessantanove erano 8m; naturalmente vennero a galla anche i primi difetti e i limiti della formula. L'entrata in vigore del regolamento voleva dire l'eliminazione dei progetti estremi, come i famosi *skimming dishes*, letteralmente "piatti radenti". Le nuove barche erano più versatili, veloci in regata, ma sicure e confortevoli in crociera. La superficie velica valeva soltanto un terzo della radice quadrata e non ci volle molto prima che i progettisti sfruttassero questo limite della formula.

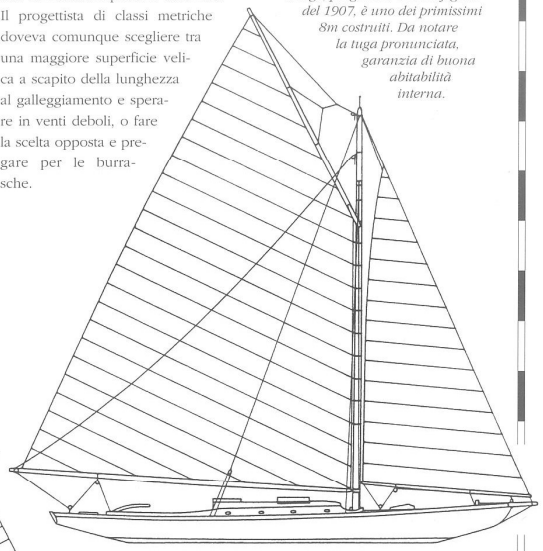
I cambiamenti andarono ovviamente a discapito del comfort e dell'assetto crocieristico, mentre l'aumento della superficie velica si rilevò estremamente costoso in termini di realizzazione e di mantenimento. D'altro canto le barche erano diventate spettacolari e le regate acquistavano un sapore ben diverso. Adesso che centinaia di scafi erano costruiti secondo la stessa formula e correvano con le medesime regole, non c'erano più scuse per il perdente: non ci si poteva appellare ai tempi compensati o alle differenti formule di rating. La vittoria e la sconfitta dipendevano quasi esclusivamente dall'abilità dell'equipaggio. Il grande fascino di questa classe attirò i migliori skipper dell'epoca e progettisti del calibro di William Fife, Charles E. Nicholson, Alfred Mylne, Johan Anker, Baglietto, Linton Hope, Costaguta, Von Hacht, Oertz e Rasmussen.

Il grande successo si deve certamente alle proporzioni ideali degli 8m, felice compromesso tra i piccoli scafi troppo scomodi e inabitabili e le enormi barche troppo costose e impegnative.

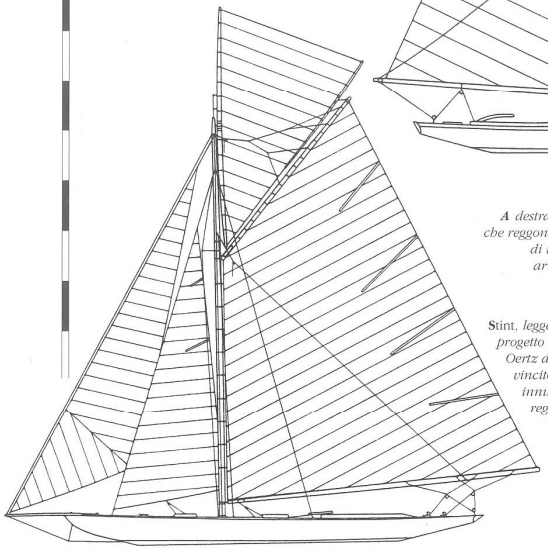
Furono dunque poche le modifiche e le migliorie compiute sullo scafo mentre era in vigore la prima formula; i grandi cambiamenti riguardarono piuttosto il piano velico e l'armamento. Supportato da progettisti audaci e geniali come Johan Anker e forte di una flotta di oltre centodieci unità, il Royal Norwegian Yacht Club era considerato nel 1912 il più autorevole nell'ambito degli 8m. Da questo Club e da John Anker, attento a qualsiasi possibile cambiamento per uno sviluppo agonistico della classe, nacque un esperimento coraggioso: l'armo a sloop invece di quello aurico. Il risultato fu uno straordinario miglioramento delle prestazioni, soprattutto in bolina.

L'evoluzione della prima formula

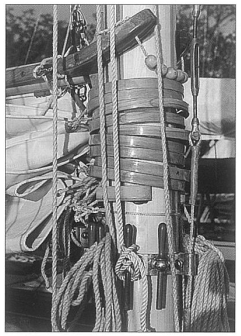
Dall'analisi dei progetti delle barche costruite secondo la prima formula si nota che l'attenzione era rivolta soprattutto a soddisfare le esigenze di comfort e di crociera e, nello stesso tempo, che le dimensioni della barca risultavano ancora molto proporzionate e armoniche.
È verso il 1912 che i problemi del regolamento vennero prepotentemente a galla. La larghezza, fortemente penalizzata dalla formula, venne immediatamente ridotta al minimo possibile; la catena diminuì, minimizzando il pescaggio.
La superficie velica, che non era invece molto penalizzata, venne portata da 70 metri quadri a circa 110. Il progettista di classi metriche doveva comunque scegliere tra una maggiore superficie velica a scapito della lunghezza al galleggiamento e sperare in venti deboli, o fare la scelta opposta e pregare per le burrasche.



Winga, *progetto di C.O. Liljegren del 1907, è uno dei primissimi 8m costruiti. Da notare la tuga pronunciata, garanzia di buona abitabilità interna.*



Stint, *leggendario progetto di Max Oertz del 1912, vincitore di innumerevoli regate.*



***A** destra, gli anelli che reggono la randa di un 8m con armo aurico.*

Quinta, costruita nel 1914 per Knud Hassel, è ancora oggi una delle migliori testimonianze del nuovo corso della prima formula e, contemporaneamente, del genio e dell'inventiva del suo progettista. Vinse numerosissimi premi e appartiene da sempre alla famiglia Hassel, perfettamente conservata, dopo tre generazioni, con gli standard di purezza con cui era stata concepita: niente motore, ponte originale in pino, nessun fronzolo o accessorio.

Tra gli 8 metri di quel periodo ci sono esempi di rara bellezza e velocità: slanci aggraziati e grande superficie velica, spesso al limite del possibile per equipaggi non professionisti, ne fecero la classe preferita dai nuovi ricchi e dell'aristocrazia.

Nel 1918 toccò alla Germania giocare il ruolo di leader con una flotta di venti scafi. Le stupende creazioni di Max Oertz, tra le quali il famosissimo *Stint*, commissionato da Carl Siemens al cantiere Abeking & Rasmussen, all'epoca appena nato, erano sempre più numerose. Il nome più accreditato e rinomato per la costruzione rimaneva in quegli anni quello di W. Von Hacht di Amburgo, che realizzò il più alto numero di 8m. Oggi lo ricordano in pochi, ma allora la sua firma era garanzia di bellezza e velocità. Il suo cantiere andò distrutto da un incendio insieme a tutti i disegni e i progetti nel 1920. Soltanto due dei diciassette scafi da lui costruiti sono oggi in circolazione: *Sposa* e *Tramontana*, costruita nel 1910, che naviga felicemente in Ungheria. La prima invece risale al 1912; salvata dalla demolizione è stata totalmente restaurata da Wilhelm Wagner e veleggia sul Lago di Costanza con altre sorelle del primo regolamento: *Bayern II* (A&R 1912), *Edit* (Mylne 1912), *Silhouette* (Fife 1910), *Bera* (Anker 1923), *Elfe* (A&R 1912).

Di scafi disegnati secondo la formula del primo regolamento se ne possono incontrare in Argentina, Svezia, Italia, Brasile, Nuova Zelanda, USA, Norvegia, Scozia.

Nel 1913 il numero di barche delle varie classi metriche raggiunse l'impressionante cifra di 719 unità. Di queste gli 8m erano ben 158 ma, tra tutte le classi, quella degli 8m è l'unica in cui barche costruite secondo la prima formula continuano a correre e ad affascinare con le loro linee eleganti e spettacolari.

La distribuzione della flotta per paese vedeva la Germania prima con quarantadue barche, seguita dalla Francia con trentatre e dall'Inghilterra con ventidue. Venivano poi la Norvegia e la Svezia con undici ciascuna, l'Italia e la Russia con nove, l'Austria con sei, la Danimarca con cinque, la Spagna con quattro, l'Olanda con tre, il Belgio e l'Argentina con due e, per ultima, la Grecia con una sola barca registrata.

Stranamente non risulta alcuna barca degli Stati Uniti e del Canada, dove peraltro gli 8m hanno avuto periodi di grande splendore.

Sirdhana, *progetto di Attilio Costaguta del 1912, è uno dei primi 8m costruiti in Italia.*

Tra gli 8m italiani almeno due erano disegnati e costruiti da Pietro Baglietto e tre da Attilio Costaguta, due nomi che hanno fatto la storia dello yachting non solo italiano. *Orietta* e *Sirdhana*, entrambe di Costaguta, vinsero rispettivamente nel 1911 e 1912 la Coppa Italia.

Si era nel frattempo arrivati a un punto tale che le barche del primo regolamento risultavano obsolete, perché di fatto la nuova generazione di progetti si era sviluppata in una direzione molto diversa se non contraria a quella stabilita nel 1907. Fu per questo che nel 1914 il Royal Swedish Yacht Club invitò progettisti e costruttori a discutere e a dare suggerimenti per avviare un sostanziale cambiamento nella formula. La corrispondenza di Alfred Mylne, Johan Anker, Max Oertz, Linton Hope, Gustav Estlander e tanti altri dimostra che tutti concordavano sul fatto che le penalità sullo scafo fossero troppo complicate e severe rispetto a quelle sulla superficie velica, con una conseguente sproporzione nelle linee.

Johan Anker (1871-1940)

Come accadde a William Fife, Johan Anker vide prosperare il suo cantiere grazie all'incredibile numero di barche che vi vennero costruite. La vera differenza tra i due grandi architetti riguarda forse un solo aspetto della loro vita: Johan Anker era anche un ottimo velista ed eccellente regatante.

Fife infatti deve la sua fama all'aver progettato barche esteticamente splendide, mentre Anker è noto per il suo approccio "pragmatico" verso le sue creazioni, per essersi insomma preoccupato innanzitutto della loro velocità e marineria.

Nelle regate olimpiche, dal 1908 al 1936, Anker fu sempre al timone di uno dei suoi progetti, Sei o Otto Metri. La sua abilità di skipper era così nota che spesso regatava al fianco del re Haakon e del principe ereditario Olav, della casa regnante di Norvegia, con il quale nel 1928 vinse addirittura l'oro olimpico nella classe Sei Metri.

Quanto agli 8m, i risultati da lui ottenuti sono a tutt'oggi ineguagliati: oro nel 1912, nel 1920 e nel 1924, argento nel 1920 e nel 1936.

L'esperienza velica acquisita sul campo gli garantì conoscenze fondamentali per il suo mestiere di progettista, particolarmente prolifico. Basta pensare ai cinquantadue 8 Metri disegnati e costruiti presso il suo cantiere ad Asker, grazie ai quali è di gran lunga in questa classe il più produttivo architetto navale che sia mai esistito, ai tantissimi Sei Metri, il cui numero supera quello degli Otto, ai quasi altrettanti Cinque, Sette, Nove, Dieci, Dodici e Quindici Metri.

Il suo *Dragone* è ancora uno dei più famosi e apprezzati *International One design* del mondo.

Da eccellente progettista, costruttore e regatante, Johan Anker ha conosciuto tutti i pregi e i difetti degli yacht metrici, quindi non v'è dubbio che la sua influenza sul processo di sviluppo delle regole di stazza è stata la più significativa in assoluto. Per primo provò l'armo Marconi su uno yacht metrico e, quando vide che funzionava, riuscì a modificare in questa direzione le formule e le regole di stazza. Si batté per ridurre la penalità sul baglio massimo, rendendo le barche più marine e quando la prima formula cominciò a essere messa in discussione, aveva già costruito yacht con parametri della seconda.

Partecipò sempre attivamente a tutte le annuali assemblee dell'IYRU e in quelle occasioni riuscì a convincere della bontà delle proprie idee grandi personaggi come Charles Nicholson, William Fife e tanti altri.

Il Royal Yacht Club di Norvegia ospitò le attrezzature per i suoi test in vasca navale, tanto da diventare una sorta di "centrale operativa" per tutti gli yacht metrici, arrivando ad avere oltre cento barche ai suoi ormeggi, la maggior parte dei quali portava la firma di Johan Anker.

L'intenso programma di regate di questo Yacht Club, inoltre, gli fornì un'occasione irripetibile di confrontare e analizzare il comportamento in mare delle sue barche. *Silja*, che per venticinque anni ha avuto un unico proprietario, il finlandese Krister Ahlström, è un buon esempio di vincitore costante.

Johan Anker Fond.

La serie delle sue vittorie - dalla Kattegat Cup del 1930 all'argento olimpico del 1936, alla Coppa del Mondo del 1970 e 1975 - è davvero troppo lunga per essere citata per intero. Altrettanto si può dire di *Sira*, l'ultimo 8m di Anker, il più famoso. Costruito nel 1938 per il principe ereditario Olav, appartiene tuttora, e con orgoglio, alla famiglia reale di Norvegia.

A proposito della prima formula di stazza

Norvegia, 1 maggio 1913

All'inizio lo scopo della formula di stazza era di determinare le dimensioni di uno scafo, lunghezza, larghezza e pescaggio, per ottenere come risultante un volume.
Un esempio è la *Girth Ton Rule* che classificava appunto la barca secondo il suo volume.
L'esperienza però insegna che la velocità di una barca non dipende soltanto dalle dimensioni e dal volume, ma anche dal suo motore di propulsione: il piano velico. Quindi la misurazione del volume fu abolita e la barca venne classificata secondo la sua *racing length*, valore misurato in base alla lunghezza al galleggiamento e alla superficie velica.
Subito dopo, però, vennero fuori altri fattori di velocità. La dimensione dello scafo al di sotto della linea di galleggiamento diminuì sempre di più, mentre al di sopra andava oltre ogni ragionevole limite. Il passo successivo fu quello di introdurre il parametro del volume immerso come fattore negativo per calcolare la differenza della misurazione delle catene, cioè la differenza tra la catena perimetrale e quella tangente. Nello stesso tempo, la lunghezza al galleggiamento da prendere in considerazione fu fissata 5 cm sopra quella vera, mentre quella fuori tutto fu limitata al 150% della linea di gal-

Quinta, *progetto di Johan Anker del 1914*.

leggiamento stabilita dalla Copenhagen Conference Rule. Esempi rappresentativi di questo regolamento sono *Princess Margaret* e *Brand II:* entrambe assomigliano più a uno scatolone che a una barca. Queste forme orribili non divennero per fortuna popolari, mentre la superficie velica diventava via via enorme. *Brand II* portava 150 metri quadri di vela e, di questo passo, sarebbe mancato poco che un 9m ne richiedesse 200! Così, quando giunse il momento, quella regola venne accantonata a favore dell'International Rule, che in sostanza è molto simile alla Copenhagen Conference Rule, ma include in più le misure della prua e della poppa, con l'intento di mantenere la pienezza dello scafo sopra la linea di galleggiamento, verso prua e verso poppa, entro limiti ragionevoli.

Mentre la classe andava sviluppandosi in modo abbastanza simile nei vasi paesi d'Europa, anche l'America adottava dei cambiamenti sostanziali, seppur con mezzi diversi. Parlando del Regolamento Internazionale, non posso fare a meno di considerarlo davvero il migliore non soltanto rispetto al passato, ma anche nei confronti di qualunque altra soluzione oggi disponibile. D'altronde il successo di questa formula, della quale sono accanito sostenitore, è dovuto ad anni di esperienza, di studi, di prove pratiche. Dal momento che lo scopo primario rimane quello di soddisfare gli armatori e gli equipaggi, la ricerca di una formula matematicamente perfetta e pura suonerebbe ridicola, come ridicolo sarebbe chiedere un paio di scarpe costruite su un modello matematico di piede. Una cosa apparirà chiara a chiunque confronti le prime regole con quella attuale: l'attenzione era sempre rivolta alla velocità e alla forza di propulsione del piano velico, piuttosto che alle effettive misure della barca.

Se volessimo pensare a una formula matematicamente corretta per calcolare la velocità e la forza propulsiva del piano velico, dovremmo prendere in considerazione tutti i diversi fattori di velocità. In altre parole dovremmo elaborare una regola di handicap ideale, con la quale conterebbe solamente la bravura dell'equipaggio e la scelta delle manovre. Quindi, una regola matematicamente corretta potrebbe considerarsi tale soltanto il giorno in cui una chiatta sfiderà la più raffinata barca da regata.

Nel rispetto dell'International Rule, non dobbiamo mai fare confusione tra il regolamento in se stesso, inteso come formula di stazza, e quelle che sono le regole di dimensionamento, o *scantling rules*, introdotte nello stesso momento. È molto difficile stabilire quanto e come la forma di uno scafo sia stata influenzata dalle *scantling rules*, dal momento che nessuna barca può essere costruita al di fuori delle regole stesse. Ma che la loro influenza sia stata superiore a ogni previsione, si vede dalla tendenza a favorire dislocamenti maggiori, esattamente come aveva già fatto la Rating Rule. Essere un ardente sostenitore del regolamento non significa essere cieco di fronte a quelli che sono i suoi limiti o le sue pecche. Con il tempo si avvertirà la necessità di far interagire questi fattori in modo diverso, più felice.

Stiamo facendo una grande esperienza e tutto ciò che sperimentiamo sul campo ci verrà molto utile quando sarà necessario rivedere le regole. Per adesso, di una cosa sono certissimo, e cioè che la superficie velica in tutte le classi metriche sia troppo grande, sproporzionata, a netto ed evidente discapito della stabilità.

Johan Anker

Sposa, Elfe
Lucky Girl e Taifun

Caldeggiata dagli armatori e dagli addetti ai lavori, che preferivano la produzione di una seppur piccola serie, la corsa alla "monotipia" prendeva sempre più piede anche se progetti simili non garantivano certo prestazioni uguali: la qualità di legni, vele e manovre era ancora troppo irregolare. Significativo è un test organizzato in America dal famoso Seawanhaka Yacht Club, armatore di quattro scafi in teoria identici:

"Abbiamo preso tutte le precauzioni possibili per garantire barche eguali nello scafo, vele, manovre fisse e correnti. Li abbiamo provati più volte in più modi: il risultato è che, indipendentemente dal vento e dall'equipaggio, sempre la stessa barca era più veloce delle quattro, e sempre la stessa arrivava al secondo posto".

Non c'è dunque da meravigliarsi se i quattro 8m di seguito descritti siano barche molto diverse tra loro.

Sposa *in partenza per la Germania e, a destra, perfettamente restaurata, in navigazione sul lago di Costanza.*

Sposa

Nel febbraio del 1997 un annuncio su un giornale olandese offriva: "Barca a vela classica, necessita urgente restauro". Con l'aiuto di Akko Kalma, presidente della Dutch Classic Yacht Association e del registro degli 8m, mi convinsi che poteva trattarsi di *Sposa*, uno dei primi 8m costruiti da Von Hacht nel 1912. Il giorno seguente chiamai per avere informazioni e il proprietario mi disse che sì, effettivamente aveva delle carte che parlavano di 8 metri, ma certamente erano sbagliate, visto che la sua barca ne misurava più di dodici.

Decisi di andare subito a vederla e quindi di partire alla volta di Velsen, un piccolo paesino proprio a nord di Amsterdam. Seguendo le indicazioni fornitemi al telefono, in una giornata tipicamente olandese con freddo, pioggia fitta e vento forte, lasciai l'autostrada e mi addentrai verso quello che doveva essere il porticciolo. Non potevo credere ai miei occhi: il fango e la melma erano talmente alti che preferii arrivare con la macchina fino a quello che avrebbe dovuto essere l'ormeggio.

Le belle linee della barca erano quasi irriconoscibili: non era stata fatta alcuna manutenzione per moltissimi anni. Più della metà del fasciame era marcio o malamente coperto di vetroresina, che

cominciava a sfogliarsi. Il ponte, originale, era parzialmente fradicio e sicuramente vi erano infiltrazioni dappertutto. Gli oblò non esistevano più e gli interni erano in condizioni indescrivibili. Gerard, il proprietario, mi raccontò di averla acquistata da un inglese arrivato ad Amsterdam con la barca. Dopo un periodo devastante fatto di droga e accattonaggio, tornò a casa e vendette quella che ormai era diventata nient'altro che un rifugio per barboni all'amico Gerard.

La barca non era mai stata tirata fuori dall'acqua per quindici lunghi anni, resistendo ai freddi inverni olandesi e alle pericolose gelate. La poppa era all'ultimo stadio; lo scafo era stato calafatato e il motore BMC, 4 cilindri, non funzionava più a causa del gelo.

La cosa incoraggiante era il materiale di costruzione dello scafo: mogano cubano di altissima qualità. Gerard diceva che la barca era stretta come una bottiglia e che d'inverno pioveva un po' dentro, ma niente d'eccezionale. In fondo, doveva azionare le pompe soltanto una volta ogni due settimane. Ispezionai la barca per quanto mi era possibile: poche le ordinate marce, mentre circa la metà del fasciame in mogano era salvo. Non esistevano ordinate in acciaio ma in rovere su madieri in ferro, quasi completamente corrosi. Il 50% delle ordinate sembrava in buono stato, un 25% era accettabile, il restante 25% da buttare.

Nonostante tutto, lo scafo conservava una straordinaria eleganza. Una targa in bronzo originale, con il nome del famoso cantiere W. Von Hacht, riportava il numero di scafo.

Un vecchio certificato del Registro Britannico infine dissipò ogni ultimo dubbio: *Sposa* aveva solo bisogno di un nuovo armatore per vivere una seconda giovinezza. L'inizio e la fine delle mie ricerche coincisero con Wilhelm Wagner, armatore

dell'aurico *Edit*, ex *Mylne* del 1911, e grande appassionato di cultura e tradizioni nautiche. È quello che si può definire un custode raffinato di barche d'epoca, folle abbastanza da consigliarmi, dopo soli dieci minuti di conversazione, di andare avanti nel mio ancora più folle progetto. Una settimana più tardi *Sposa* veniva caricata su un camion e spedita direttamente sul lago di Costanza. Willie si diede da fare per trovare un armatore in grado di apprezzare il nostro progetto e prendersi cura di *Sposa*, e non dovette faticare a lungo. Quando André Gervè, vide la barca, se ne innamorò immediatamente; non è tipo da mezze misure e lo dimostrò anche in quella occasione: voleva il massimo e lo ottenne. Seguì personalmente il lavoro dei mastri d'ascia che con grande cura si dedicarono alla rinascita di questa barca. In mancanza di qualsiasi disegno originale, visto l'incendio che aveva distrutto il cantiere e con esso tutti gli archivi, ci si affidò all'esperienza di Wagner nella lenta e difficile opera del restauro. Vennero sostituite le tavole del fasciame e del pozzetto; poi si passò al ponte e al completo rifacimento degli interni e, finalmente, all'armamento e alle attrezzature.

Quando il 19 giugno del 1999, in una bellissima giornata di sole, *Sposa* tornò in acqua, niente rimaneva di quello scafo malconcio e fatiscente recuperato in un porticciolo di Amsterdam. Restituita al suo antico e originale splendore, *Sposa* era circondata da ben 120 barche accorse sul lago per festeggiare il suo ritorno.

Le ali di Elfe

Possiamo senza dubbio affermare che August Tobias di Berlino è stato l'uomo che ha commissionato il maggior numero di 8 metri.

Il primo, *Toni VI*, fu progettato da Von Hacht nel 1908. Due anni dopo però il facoltoso armatore decise di cambiare architetto e si rivolse a Henry Rasmussen, instaurando con lui una lunga, profonda amicizia e una proficua collaborazione.

Sino al 1914, quando fu varato il suo ultimo *Toni XI*, era solito ordinare una barca all'anno. Frequentatore abituale del cantiere "zio Tops", com'era affettuosamente chiamato da tutti, vinse insieme a Rasmussen numerose regate.

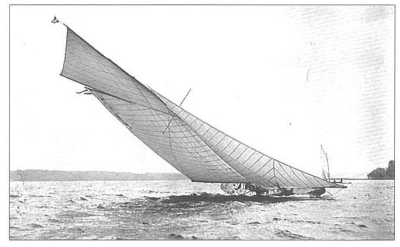
Delle sue barche naviga ancora, seppur sotto altro nome, *Toni IX*, con il quale era solito regatare sul lago di Costanza. Negli anni Trenta, durante un viaggio in America, Tobias rimase fortemente impressionato dalle strabilianti prestazioni veliche di un progetto sperimentale di Nat Herreshoff.

Si trattava di una barca con armo a wishbone, particolarmente veloce con poco vento. Rientrato in Germania, decise di modificare la sua barca, facendo di *Toni IX* probabilmente l'unico 8 metri armato a ketch wishbone. Le sue vele, simili alle ali di un elfo, le valsero appunto il nome di *Elfe*.

Dopo quasi settant'anni, la sua elegante presenza è diventata parte integrante dello scenario del lago svizzero. Con arie leggere si muove veloce e dolce, ma, non appena la brezza rinforza, è costretta a ridurre vela immediatamente.

Lo sa bene Andi Lochbrunner che se ne prende cura e spera sempre di incontrare il cosiddetto "vento di *Elfe*", per vederla sfrecciare sicura e veloce dinanzi agli avversari.

Elfe, *quando ancora si chiamava* Toni IX, *col suo armo originale. A destra,* Elfe *armata a ketch con wishbone, l'armo che sfoggia da settant'anni e cui deve il nuovo nome.*



Lucky Girl

Elegante esempio di 8m costruito secondo la prima formula di stazza, fu disegnato dal grande William Fife e costruito nel 1910 presso il cantiere Åbo Båtsvarv in Finlandia. Voci mai confermate sostengono che fu commissionato dallo zar di Russia, che però decise di non ritirarlo.

Quel che è certo è che, in mancanza di un armatore, il famoso Nylandska Jaktlubben, lo yacht club di Helsinki, organizzò una lotteria mettendo in palio la barca come primo premio. Bertil Talberg, dell'illustre famiglia di velisti, acquistò un biglietto per la figlioletta di tre anni e così Lucy Guvnor Talberg divenne la più giovane armatrice di 8 metri al mondo.

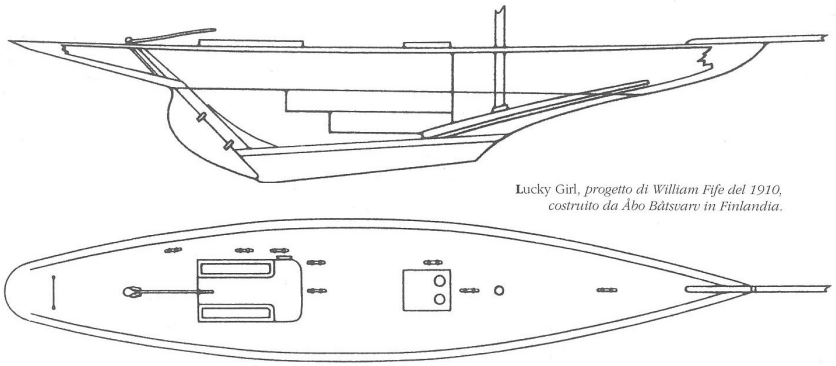
Quale nome poteva essere più adatto di *Lucky Girl*? La barca sfidò *Edit* nelle regate di selezione olimpiche, vincendo e conquistando in seguito la medaglia di bronzo alle successive Olimpiadi di Stoccolma nel 1912. Ancora oggi Mr. Ekki Tuomala, nipote di Bertil, mostra orgoglioso il trofeo.

Un giorno Duncan Walker, responsabile di Fairly Restorations, società che si occupa del recupero e del restauro degli scafi del famoso cantiere scozzese W. Fife & Sons, venne a sapere che la barca era in vendita in Svezia e si precipitò per controllarne le condizioni.

Galleggiava ed era in grado di navigare, ma il suo stato generale lasciava alquanto a desiderare. Duncan acquistò *Lucky Girl* e la trasportò nel cantiere di Hamble, dove aspetta di trovare un armatore in grado di apprezzarne l'eleganza e la storia, disposto ad affrontare un restauro senza compromessi, come è nella tradizione del prestigioso cantiere scozzese.

Taifun

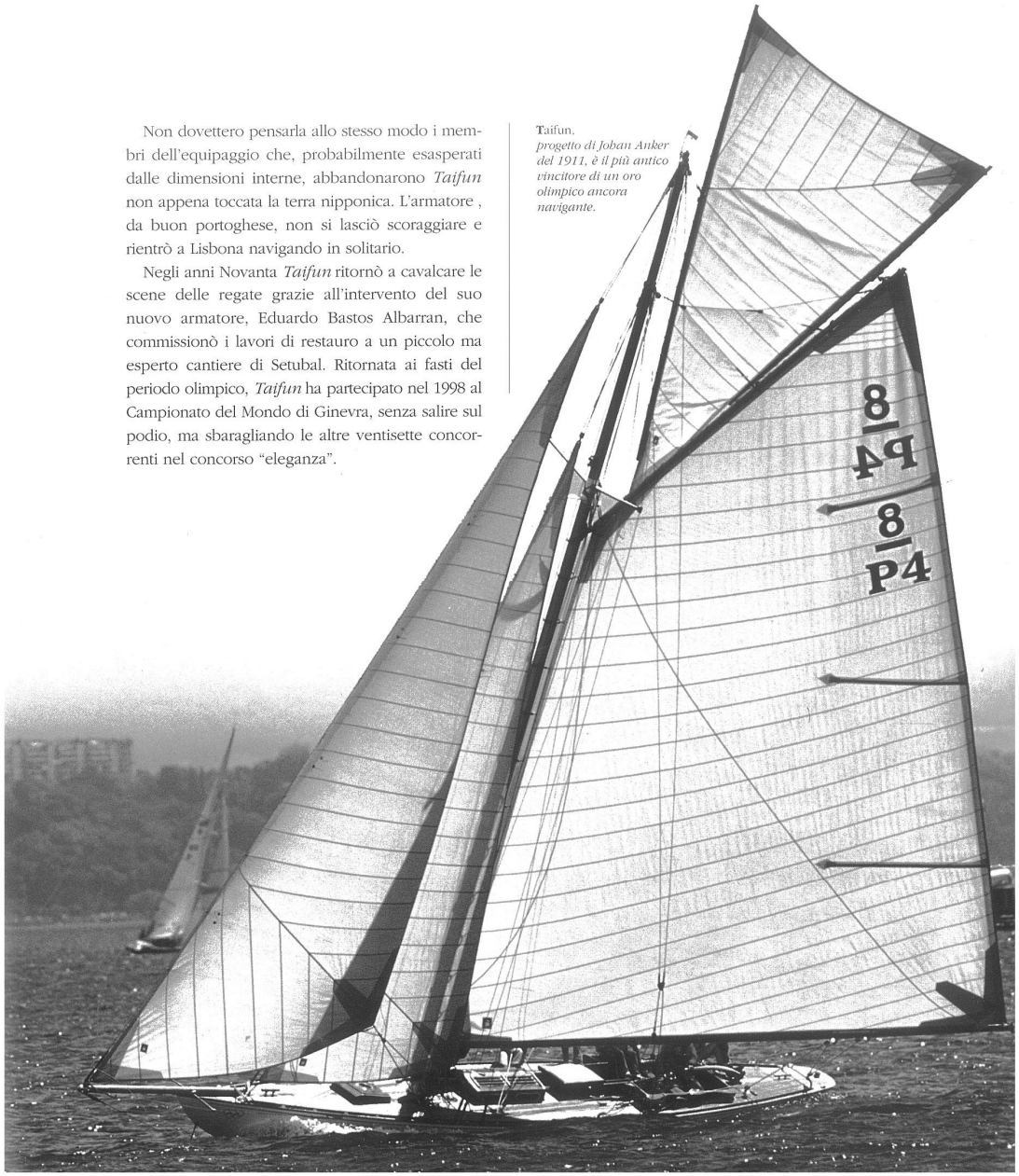
Fu Thorald Glad, membro dello storico KNS, yacht club olandese, a commissionare a Johan Anker un 8 metri velocissimo per le imminenti Olimpiadi del 1912. Costruito nel 1911 presso il cantiere di Anker & Jensen ad Asker, *Taifun* partecipò alle Olimpiadi di Stoccolma, vincendo la medaglia d'oro. Dopo questo trionfo, prese parte ai maggiori eventi velici europei fino alla Grande Guerra. Poi si spostò in Portogallo, da dove il suo armatore decise di partire per una traversata fino in Giappone, considerando la barca assolutamente adatta allo scopo.



Lucky Girl, *progetto di William Fife del 1910, costruito da Åbo Båtsvarv in Finlandia.*

Non dovettero pensarla allo stesso modo i membri dell'equipaggio che, probabilmente esasperati dalle dimensioni interne, abbandonarono *Taifun* non appena toccata la terra nipponica. L'armatore , da buon portoghese, non si lasciò scoraggiare e rientrò a Lisbona navigando in solitario.

Negli anni Novanta *Taifun* ritornò a cavalcare le scene delle regate grazie all'intervento del suo nuovo armatore, Eduardo Bastos Albarran, che commissionò i lavori di restauro a un piccolo ma esperto cantiere di Setubal. Ritornata ai fasti del periodo olimpico, *Taifun* ha partecipato nel 1998 al Campionato del Mondo di Ginevra, senza salire sul podio, ma sbaragliando le altre ventisette concorrenti nel concorso "eleganza".



Taifun.
progetto di Johan Anker del 1911, è il più antico vincitore di un oro olimpico ancora navigante.

La seconda formula di stazza
1920-1933

1919
La nuova formula

Finalmente nel 1919, dopo un incontro a Londra, si arrivò alla stesura della nuova formula:

$$\frac{L+G+2d+\sqrt{S}-F}{2,5} = 8$$

che si avvaleva dell'esperienza maturata in 12 anni. Il fattore dominante della formula, piuttosto che la superficie velica, divenne la lunghezza. Questo risultato è stato raggiunto eliminando la larghezza, riducendo la differenza della catena da 3d a 2d e considerando l'intera superficie velica sotto radice quadrata invece del suo terzo. Di fatto, l'importanza di queste correzioni venne limitata dal valore del denominatore, portato da 2 a 2,5.

Nel frattempo, l'armo aurico era scomparso dai moderni yacht da regata; questo portò a nuovi interrogativi e soluzioni, dato che il regolamento prevede una limitazione all'altezza massima del piano velico. Nel 1919 il Comitato decise che questa altezza, calcolata dalla linea di galleggiamento, doveva essere determinata calcolando il doppio della lunghezza al galleggiamento. Questo significava che un'eventuale modifica allo scafo avrebbe comportato una diversa lunghezza al galleggiamento, e quindi avrebbe modificato l'altezza dell'albero. L'altezza del piano velico dipendeva anche dall'inclinazione dell'albero; se lo skipper avesse voluto ridurre l'inclinazione, avrebbe dovuto comunque garantire che il punto più alto della randa non avrebbe superato la misura stabilita.

Era una regola estremamente complessa e noiosa, che generò non poche discussioni in banchina. Finalmente, nel 1927, si arrivò a una soluzione più semplice: si stabilì infatti che l'albero dovesse misurare il doppio del rating di classe più 1 metro, cioè 17 metri, misurato dalla coperta.

Il cambiamento più significativo fu che soltanto i 6, gli 8 e i 12 Metri continuarono a correre come Classi Internazionali mentre i 5, 7, 9, 10, 15, 19 e 23 Metri persero questo prestigioso status. Un altro aggiornamento, di natura pratica, fu l'introduzione di un numero velico permanente e distintivo per ogni tipo di barca, più comodo di un numero valido soltanto per una singola regata. Le vecchie lettere scomparvero e vennero sostituite da numeri nel seguente modo: L=6; H=8; E=12.

Ai primi avvenimenti sportivi, parteciparono sia gli 8m della prima formula che quelli della seconda; alle Olimpiadi di Antwerp del 1920, quindi, vennero assegnate doppie medaglie. Tra le barche del First International Rule, l'oro andò a *Irene*, progetto di Fife, mentre l'argento lo vinse un disegno di Anker, *Fornebu*. Fra gli 8 metri più nuovi, Anker sbaragliò gli avversari aggiudicandosi il primo e il secondo posto, rispettivamente con i formidabili *Sildra* e *Lyn*. Il bronzo andò a un'altra barca di Fife, *Antwerpia V*, che correva per il Royal Belgium Yacht Club. Tutte le altre barche che guadagnarono una medaglia battevano il guidone del Royal Norvegian Yacht Club.

10 gennaio 1925. *Dal cantiere di Pietro Baglietto si vara* Cheta, *un progetto di Francesco Giovanelli.*

La nuova formula ebbe un tale successo e un tale seguito, che quella degli 8 Metri venne denominata la "classe dei Re", richiestissima nelle manifestazioni più importanti: le Olimpiadi continuavano a invitarli perché rappresentavano la flotta più numerosa, lo Yacht Club Italiano organizzava la Coppa d'Italia, che in realtà era un vero e proprio Campionato Internazionale, mentre le migliori barche si sfidavano in accesi match race per la conquista della Coupe de France o per la Coppa del Canada in Nordamerica.

Nel periodo della prima formula, i progettisti fecero scelte simili per quanto riguarda la lunghezza calcolata, valutando nel contempo i limiti della misura di catena, per ottenere una maggiore superficie velica. Con l'adozione del Second Rule, il rapporto si invertì: una superficie velica di circa 75 metri quadri sembrava sufficiente, mentre i parametri di variabilità divennero lunghezza calcolata e forma dello scafo. La minore importanza della catena nel rating portò a scafi più marini e proporzionati. All'inizio non era stato stabilito un limite per il baglio minimo ma, nel 1923, si decise di fissarlo a 2.440 mm.

Ai giochi Olimpici di Francia, nel 1924, fu ancora la Norvegia a conquistare l'oro. *Emily*, vincitrice dell'argento, con ridotta lunghezza fuori tutto, fiocco piccolo e randa gigante, è uno dei rari esemplari di quel periodo ancora in circolazione; fu trovata in pessime condizioni da David Viera in Portogallo. Nel 1924 a William Fife bastarono tre mesi per costruire la barca; per il suo restauro c'è voluto qualche mese in più, ma ne è valsa la pena.

Lo spinnaker

Sphinx si chiamava la barca da regata che diede il nome all'attuale spinnaker. Era il 1866 e, in una regata contro *Niobe*, entrambe le barche issarono a riva una vela a forma di pallone, in testa d'albero e non bomata. Gli equipaggi delle due barche, abbastanza incerti su come chiamare quella stravagante novità, optarono prima per *niobe*, poi per *sphinxer*, e da qui il passo all'attuale "spinnaker" fu breve.

All'epoca *Sphinx* era di proprietà di Mr. H.C. Maudslay, padre del famoso velista inglese Algernon Maudslay.

I primi spinnaker furono realizzati in lino molto leggero, in seguito sostituito dal cotone. La forma e l'uso, ancora sperimentali, erano spesso messi in discussione. All'inizio si trattava di vele portanti cazzate da sottovento; negli anni Venti i marinai cominciarono a utilizzarli anche per i laschi e la scotta fu portata oltre lo strallo di prua, come è in uso oggi. Negli anni Trenta i migliori spinnaker, realizzati in pura seta e quindi leggerissimi, erano appannaggio di pochi fortunati.

Tra le tante sperimentazioni su questa vela, vennero anche praticati dei fori che si credeva facilitassero il flusso d'aria. Dopo la seconda guerra mondiale, il nylon risultò essere la fibra migliore per gli spinnaker.

La nascita del genoa

La tendenza progettuale negli Otto era di incrementare la lunghezza mantenendo una larghezza relativamente ridotta. Un grande miglioramento nelle prestazioni si ebbe con il fiocco "genoa".

Fin dal 1925, gli italiani Raimondo Panario e Francesco Tagliafico effettuarono esperimenti con dei fiocchi sovrapponibili alla randa. Chiesero al reparto veleria del cantiere Costaguta di poter uti-

Il marchese Rodolfo Pallavicino porta un grande genoa sul suo Viria, *progetto di Baglietto del 1926.*

Impoppata con vento fresco.
L'uso del tangone venne in un secondo momento e nacque per sostenere gli spinnaker, ancora molto pesanti, con poco vento.

lizzare il tessuto di un vecchio fiocco a pallone di origine inglese per realizzare un fiocco per il 6m *Cora IV*, che consentisse di risalire meglio il vento nelle andature di bolina. La vela venne per la prima volta utilizzata nella Settimana Internazionale di Genova del febbraio 1926.

In quegli anni si utilizzavano di norma tre vele di prua: un fiocco al 100%, o *blade*, per la bolina; un fiocco a pallone, in inglese *baloon jib*, per la poppa e un grande fiocco, o *halfwinder*, con sovrapposizione alla randa, per l'andatura al lasco.

Di nuovo, durante la Settimana di Genova dell'anno seguente, un 6m svedese, di proprietà della famiglia Salèn, utilizzò nel lato di bolina il grande fiocco da lasco. Il risultato fu una vittoria clamorosa e l'affermazione definitiva del genoa.

La seconda formula di stazza del 1919 non aveva certo previsto questa novità e, di conseguenza, l'uso di questa vela non era stato regolamentato. Dal momento che veniva contato soltanto l'85% del triangolo di prua, davanti all'albero, non era stato mai fissato un limite preciso alla lunghezza della base del fiocco.

Dopo lunghe discussioni, la Conferenza IYRU del 1927 stabilì di non porre limiti alla lunghezza della base del genoa e di lasciare quindi invariate le istruzioni per le vele di prua.

È interessante notare che tutti i paesi partecipanti alla Conferenza dimostrarono un grosso interesse per la questione del *genoa jib*, tranne l'Inghilterra. Un'altra dimostrazione dell'atteggiamento estremamente conservativo, tipico dei progettisti inglesi.

1927: CAMBIANO LE REGOLE

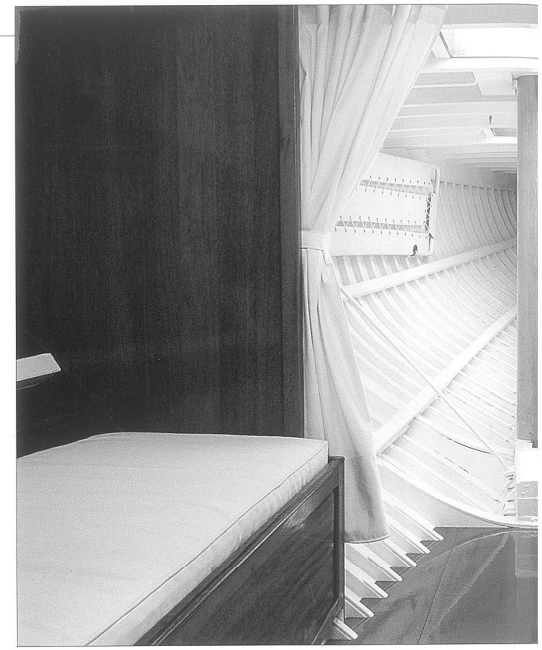
Il 1927 fu un anno di grossi cambiamenti che produssero 8m più versatili e piacevoli da usare.

Fino a quella data non esistevano regole precise per gli interni, se non quella di avere almeno due cuccette più una per l'equipaggio. Neanche la tuga era obbligatoria, per cui molti preferirono la soluzione *flash deck*, con la coperta completamente sgombra e il risultato fu che questi splendidi esemplari da corsa, ben lontani dall'accettare qualsiasi compromesso crocieristico, si allontanarono troppo dalle direttive di base dell'International Rule. La soluzione si trovò rendendo obbligatori tuga, un WC e un lavandino; fu introdotto inoltre l'obbligo di uno spazio minimo di 0,15 metri cubi, da destinare ad armadi, e di 0,30 metri cubi di mensole e scomparti laterali.

In quella circostanza fu anche risolto il problema della misurazione dell'altezza massima verticale del piano velico (vedi p. 38) e discusso un altro punto fondamentale: quello degli alberi cavi. Prima gli alberi dovevano essere pieni almeno fino all'altezza della drizza del genoa e, in ogni caso, non più di 1/3 della lunghezza totale.

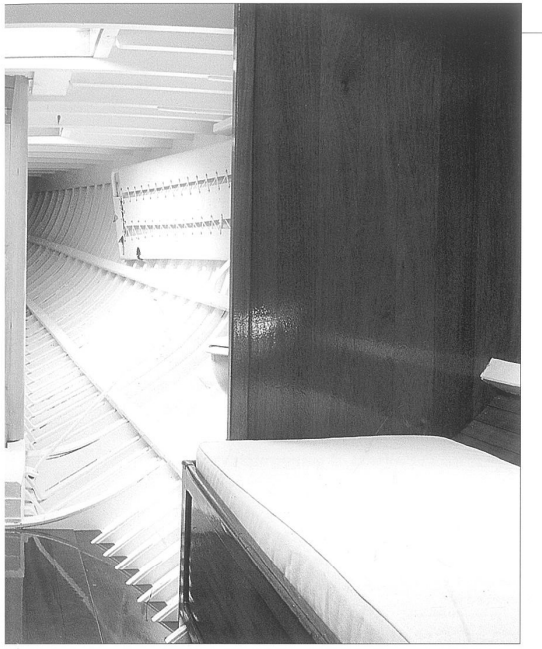
Fu Johan Anker a proporre l'utilizzo degli alberi cavi, purché le *scantling rules* ne garantissero l'adeguata costruzione e l'affidabilità. La proposta di Anker venne accettata e così fu possibile costruire alberi cavi a partire da un'altezza di 300 mm dalla coperta, purché fosse rispettato lo spessore minimo di 25 mm. Non venne però trovato un accordo per il diametro minimo e la IYRU decise di lasciare carta bianca agli architetti.

Il capitano Nathanael Herresboff, soprannominato the Wizard, *la strega, di Bristol.*
In alto, l'interno di un Otto da regata.



Tale scelta non fu una buona idea, visto che come sempre i progettisti si spinsero fino al limite del ragionevole, realizzando alberi che si rivelarono fragili come stecchini e diedero il via a una serie di disalberamenti durante le regate.

Nel corso delle Olimpiadi di Amsterdam, a causa delle onde corte dello Zuidersee e del vento a raffiche, si registrarono ben cinque disalberamenti in sette giorni di regate. Nessuno sembrò particolarmente sorpreso né preoccupato, anche perché ogni barca possedeva un albero di rispetto. Purtroppo per alcuni yacht neanche due alberi si mostrarono sufficienti: Norvegia e Svezia, finite le scorte dopo un doppio disalberamento, furono costrette a dire addio a quella campagna olimpica.



Nell'arco di tre anni, vennero finalmente introdotte le regole di dimensionamento per le sezioni minime e si pose fine a quella "pioggia di schegge".

Tra gli altri cambiamenti adottati in quella sede, fu deciso di vietare l'uso di rande sovrapposte, dal momento che era diventata pratica comune quella di issare rande a doppio strato, raddoppiando di fatto la superficie velica. Si decise anche di bomare lo spinnaker: con venti medio-leggeri si utilizzavano spinnaker giganteschi, assolutamente inadatti con poco vento a causa del loro peso.

Queste novità resero ancora più attraenti le barche e non è escluso che proprio loro influenzarono positivamente la decisione della North American Yachting Association di riconoscere l'International Rule, un cambiamento radicale avvenuto sempre nel 1927. Gli americani erano rimasti ancorati all'Universal Rule, creatura di Nat Herreshoff, dal 1907. Visto che il genio di Capitan. Nat riusciva sempre a produrre barche che in qualche modo eludevano le regole esistenti, il New York Yacht Club aveva a suo tempo deciso che soltanto lui era in grado di studiare un regolamento a prova di raggiro.

L'influenza di Herreshoff sulla scena dello yachting americano, e su quella del NYYC in particolare, fu importante e incisiva. Non amava le barche metriche e l'unica barca di questo tipo uscita dal suo cantiere, il 6 Metri *Sheila,* paradossalmente fu disegnato da Burgess. Non a caso solo dopo il ritiro di Herreshoff, nel 1924, gli americani decisero di accostarsi all'International Rule. Il figlio di Nat, Francis, ereditò dal padre l'antipatia verso questa classe alla quale si oppose con tutte le sue forze. Accusò l'International Rule di incoraggiare la costruzione di barche con bordi liberi troppo alti e inoltre, penalizzando le linee concave, di impedirgli di realizzare le belle barche dalle ormai famose linee curve. Anche nei confronti delle *scantling rules* dei Lloyd's ebbe parole di fuoco, come quando scrisse: "Non sono altro che un'impalcatura complessa e costosa… sono stupide, arbitrarie direi e seriamente dannose".

Anche lui però realizzò un 12 Metri, *Mitena.* Yacht veramente piacevole, forse l'unico 12 Metri a doppia prua mai costruito. Non vinse mai regate importanti, ma in compenso fu molto apprezzato dalla famiglia Van Voorish che lo utilizzò sul Lago Ontario come barca appoggio per il loro 8 Metri.

Le barche costruite secondo l'Internartional Rule si rivelarono molto più competitive di quelle costruite secondo l'Universal Rule, fortemente penalizzate dalle misurazioni della catena, dal momento che il loro regolamento non prevedeva questa misura per le estremità. L'Universal Rule non considerava neanche le *scantling rules* e, permettendo la costruzione con ordinate in acciaio e scafo

in bronzo, rendeva le barche simili a batterie galleggianti. Questo spiega, anche se solo in parte, perché alcuni furono demoliti per usi bellici, come mai i J Class inglesi siano ancora in circolazione, mentre quelli Americani sono andati tutti distrutti.

Con tutto il rispetto per il genio di Nat Herreshoff, quello che è stato definito il "suo" regolamento fu sottoposto a continui rimaneggiamenti, nel tentativo di mantenerlo al passo con progettisti all'avanguardia, che riuscivano a trovare sempre una scappatoia alle regole.

Quello Internazionale, invece, portò alla realizzazione di yacht più proporzionati, più solidi e soprattutto più marini, costruiti per durare e non per scomparire nel giro di pochi anni. Da un punto di vista meramente estetico, ambedue i Rules hanno prodotto barche bellissime, ma alla fine gli armatori scelsero il regolamento che garantiva loro più ampia affidabilità e garanzia di durata, tutelando maggiormente il loro investimento.

L'adozione all'International Rule era sostenuta da americani del calibro di Clinton Crane, Frank Paine, W. Starling Burgess, che si erano subito resi conto dei grandi vantaggi che avrebbe comportato. Un regolamento unico avrebbe rilanciato le sfide, con conseguente aumento di commesse e di lavoro e, infatti, la partecipazione dell'America si trasformò in un grande business, soprattutto dopo che due prestigiosi eventi, la Seawanhaka Cup e la Canada's Cup, tra il 1929 e il 1930, aprirono le iscrizioni anche agli 8m. Siamo negli anni della grande depressione ma, nonostante le violenti critiche, la febbre degli 8m continuava a salire; fu proprio il loro carattere elitario ad aumentarne il fascino.

Se all'inizio erano le barche britanniche, quelle di Fife in particolare, a dominare la scena, verso il 1930 furono le americane di Crane e Sparkman & Stephens a conquistare le luci della ribalta.

In maniera profetica, il grande architetto inglese George L. Watson predisse, nel 1881, i grandi capovolgimenti dell'era moderna:

"Quando finalmente raggiungeremo la perfezione nella forma, allora potremo dedicarci alla scelta dei materiali. Le ordinate, le costole della mia barca ideale, saranno quel giorno di alluminio; l'opera viva sarà di bronzo e l'opera morta sarà anch'essa in alluminio. E credo che sarebbe bello poter costruire anche il ponte con un materiale leggero di questo tipo, quando il buon vecchio *yellow pine* sarà diventato cimelio da museo. Per zavorra nient'altro che platino, a meno che l'armatore, a denti stretti, non ci permettesse di aggiungere una patinatura d'oro. Per quel tempo spero inoltre che non saremo più costretti a navigare in quell'indolente e capricciosa materia che è l'acqua. Sono fermamente convinto che quel giorno attraverseremo l'aria con la stessa facilità con cui oggi attraversiamo la terra e gli oceani".

***P**rivi di motore, gli 8m quando necessario manovravano con uno o due motori fuoribordo. L'immagine è del 1929. Nella pagina a fianco,* Wyvern *(ex* Ruth *US-1); fa parte della serie di 8m One Design progettati nel 1928 da Starling Burgess e costruiti da Abeking & Rasmussen.*

Gli 8m del New York Yacht Club

A conferma dell'impegno contratto con l'International Rule, il NYYC ordinò undici 8m al cantiere Abeking & Rasmussen, su disegno di Starling Burgess. Il primo progetto venne scartato perché la lunghezza al galleggiamento risultò inferiore ai 30 piedi, misura minima per essere ammessi nel prestigioso Club. Le barche commissionate dagli americani rispecchiavano chiaramente il loro modo di concepire la barca da regata: bella di forme, veloce, potente, ma anche comoda. Dall'Olanda le barche giungevano a bordo di una nave a vapore fino a Halifax e da qui, eludendo le tasse, navigavano fino a New York. Giunte nella nuova sede, venivano classificate da un 8 cerchiato, simbolo di Classe.

Questo lotto progettato da Burgess è il più numeroso gruppo di 8 Metri mai realizzato. Uno di questi scafi restò più a lungo in Europa per partecipare alle Olimpiadi del 1928. Si trattava di *Babe*, che non fece una gran bella figura. Nel 1932, invece, ai Giochi Olimpici di Los Angeles, conquistò la medaglia d'argento pur arrivando ultima: le concorrenti erano soltanto due! Di questo gruppo almeno sei barche sono certamente ancora in circolazione. Due, di proprietà della famiglia Contouris, veleggiano sul Lago Ontario. Un'altra, *Aurora*, si trova sulla costa occidentale americana; di lei si ricordano i numerosi successi in regata e i passaggi in Alaska, a testimonianza della bontà delle sue caratteristiche marine. Infine *ACE*, *Jackeen* e *Nyvern* che, dopo sostanziali modifiche all'armamento, sono ancora agguerritissime concorrenti sui campi di regata.

Henry Rasmussen (1877-1959)
Abeking & Rasmussen, Lemwerder, Germania

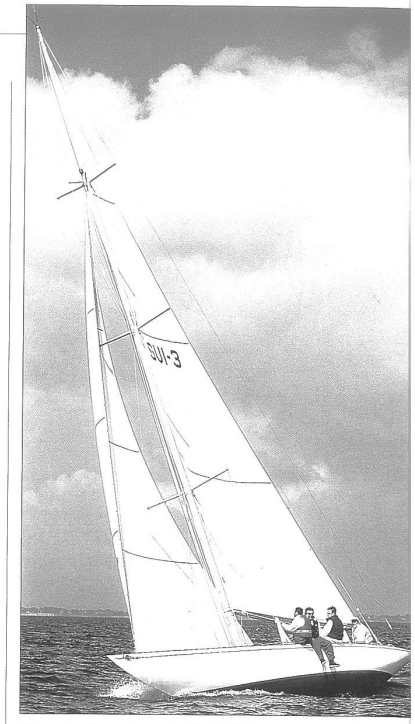
Alla fine della stagione velica del 1907 Henry Rasmussen, di origine danese, e il tedesco Georg Abeking fondarono il cantiere Abeking & Rasmussen a Lemwerder.
Per questo tipo di attività era un momento perfetto, infatti era appena stata ratificata la International Rating Rule e fondata la IYRU.
Con il kaiser Guglielmo, appassionato velista, la nautica tedesca ebbe un notevole sviluppo e divenne ben presto una delle principali in Europa. Nel 1913 gli Otto Metri tedeschi erano i più numerosi in assoluto: 43. Henry Rasmussen era un buon marinaio oltre che architetto navale. Il suo modo di lavorare, attento e metodico, gli permise di produrre una serie di yacht di ottima qualità a un costo ragionevole.
Un gran numero di Dragoni e Star uscirono dai suoi stampi, ma il miglior esemplare degli esordi è indubbiamente il 12m *Sharpie*. Oltre ai propri progetti, A&R realizzarono barche disegnate da Sparkman & Stephens, William Fife e molti altri. Un buon numero di 8 metri A&R sono ancora in navigazione, tra cui i primi a essere costruiti: *Bayern II* (1912), *Elfe* (1912) e *Silhouette* (1910).
I clienti più famosi ordinavano spesso più di un 8m, come August Tobias, che ne fece costruire addirittura sei, chiamati *Tony*, o il barone Krupp von Bohlen, con la serie dei tre *Germania*.
Nel 1926 A&R avviarono una fruttuosa cooperazione con Starling Burgess, il più importante progettista americano del tempo. Un incredibile numero di yacht fu costruito in tempo record per il mercato statunitense a prezzi decisamente competitivi: si tratta complessivamente di quattordici 10m varati nel 1927 più sei 12m, undici 8m, tre yacht M-class, lunghi oltre 20 metri, varati nel 1928. A questi vanno aggiunti i numerosi sloop classe Atlantic. Per avere una idea delle dimensioni, basta pensare che a quell'epoca il cantiere dava lavoro a più di ottocento persone e che, nel 1928, una nave da carico oceanica trasportò ben sessantaquattro nuove barche dalla Germania a Halifax, in America.
Il successo di Abeking & Rasmussen è ancora straordinariamente vivo. Pochi cantieri al mondo possono vantare una storia lunga novant'anni e la costruzione di quasi 6500 raffinati yacht.

Henry Nevins
Henry B. Nevins, City Island, New York, USA

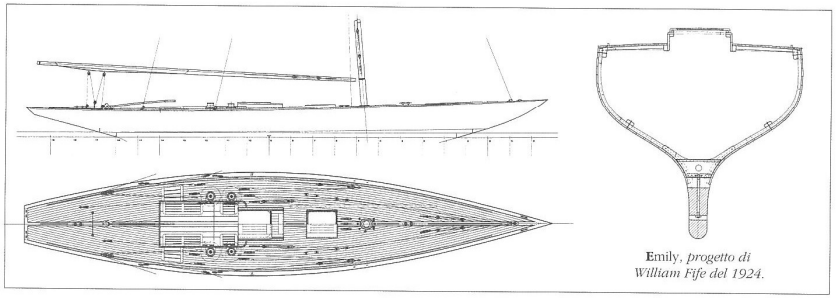
Fondato nel 1907 a City Island, New York, il cantiere Nevins conquistò presto una fama a livello mondiale nella costruzione di yacht a vela.
Nei primi anni di vita il cantiere costruì circa venti barche classe Victory, probabilmente su progetto di Charles D. Mower; lavorò a ritmi serratissimi per tutti gli anni Venti e Trenta impiegando circa centocinquanta persone.
Spetta a Henry B. Nevins anche la definizione di regole per le misure di stazza, le *Nevins Rules for Wooden Yachts*, che per altro non erano in conflitto, come alcuni sostennero, con quelle del Registro dei Lloyd's. Al contrario, il rigore nella scelta dei materiali e la cura della costruzione erano assolutamente complementari. L'abilità dei suoi tecnici attirò molti clienti di classi metriche dall'Europa, tanto che il cantiere fu il più produttivo di tutto il Nordamerica.
Sebbene furono solo sei gli 8 metri costruiti da Nevins, pochi se paragonati a quelli prodotti da Abeking & Rasmussen e Anker & Jensen, il cantiere fu tra i più rispettati e influenti nel mondo delle classi metriche. Tra il 1928 e il 1930, vennero realizzati i famosi 8m progettati da Clinton Crane, Sherman Hoyt, Charles D. Mower e W. Starling Burgess. Forse il più notevole esempio di 8 Metri costruito da Nevins è *Thisbe*, realizzato su progetto di Clinton Crane.
Molti di essi furono costruiti con doppio fasciame, usando mogano dell'Honduras per lo strato esterno e cedro *port orford* per quello interno. Gli scafi a doppio fasciame erano durevoli, robusti ma leggeri, e molto costosi. Lo spessore totale del fasciame non cambiava rispetto alla costruzione tradizionale, perchè ogni strato era la metà del totale. Piegare queste lunghe e sottili bordature non era difficile, ma complicava comunque la vita del costruttore: era più difficile ottenere uno scafo dalle misure perfette e solo i migliori cantieri erano in grado di garantire un buon risultato.
Il vantaggio consisteva nel fatto che i cambiamenti di clima e di temperatura incidevano in misura molto limitata sulla tenuta dello scafo. Anche se lasciate al sole, le bordature non si muovevano e lo yacht rimaneva assolutamente impermeabile.
I 6 e i 12m costruiti da Nevins sono stati di gran lunga più numerosi degli 8m; spesso nascevano da progetti di Sparkman & Stephens, grandi estimatori del cantiere.
Nevins produsse anche un'intera gamma di attrezzature da coperta; per le classi metriche, Sparkman & Stephens progettarono winch con cambio di velocità e tamburi di grande diametro. In lega d'alluminio, questi verricelli a velocità singola e doppia erano vere e proprie opere d'arte, tanto che ancora oggi sono imitati. Per il 12 Metri *Vim* fu costruito uno dei primissimi *coffee grinder*, che permetteva all'equipaggio di regolare molto velocemente le scotte del genoa.
Senza dubbio il merito per queste innovazioni tecniche va a Sparkman & Stevens, ma bisogna dire che Nevins fu in questo superiore a qualsiasi altro cantiere europeo.

William Fife (1851-1944)
William Fife & Son, Fairlie, Scozia

William Fife III ha ben pochi rivali in grado di sfidare la sua supremazia nel progettare e costruire yacht di gran classe.
Il suo nome è una leggenda in tutto il mondo e le sue barche sono tutt'oggi considerate veri e propri gioielli del mare.
Il cantiere fu fondato nel 1807 da William Fife I. Ventotto anni dopo, suo figlio William Fife II ne entrò a far parte, confermandone solidamente la reputazione.
Alla fine del XIX secolo le idee sulla costruzione di yacht cominciarono a cambiare nettamente; il geniale architetto George L. Watson di Glasgow rivoluzionò lo stile progettuale inglese con il suo disegno più noto, lo yacht reale *Britannia*.
Fu in questi tempi di grande mutamento che, all'età di ventitre anni, il giovane William Fife III entrò nel cantiere fondato dal nonno.
In meno di dieci anni fu in grado di affermarsi come uno dei principali architetti navali e di far gareggiare i suoi yacht con quelli di Charles E. Nicholson, Alfred Mylne e George Watson.
Per William Fife i momenti di gloria arrivarono con l'introduzione della *International Rating Rule*. Il suo cantiere infatti produsse un gran numero di barche appartenenti a classi metriche, 6 e 8 Metri in particolare; a partire dal 1907 ne ha varati ben quarantaquattro.
I 6 Metri vinsero numerose regate internazionali, mentre gli 8 Metri per numero e velocità possono essere paragonati solo a quelli del famoso progettista norvegese Johan Anker.
Il confronto tra questi due personaggi in realtà non è facile, ma certamente Fife era più artista dell'altro. Disegnò yacht raffinati, slanciati, dalle estremità lunghe e aggraziate e li costruì nel suo cantiere con un altissimo standard qualitativo.
Tra i numerosi esempi tre sono particolarmente significativi: *Silhouette*, costruito nel 1910 da Abeking & Rasmussen, è un 8m progettato secondo la prima formula. Fu varato come *Woge IV*. *Emily*, del 1924, è l'unico rimasto tra gli 8m di Fife costruiti in base alla seconda formula. Più corto degli Otto coevi, ha le tipiche linee del designer inglese; progettato e costruito in meno di tre mesi, vinse l'argento alle Olimpiadi del 1924. *Carron II* è invece il più bello tra quelli costruiti secondo la terza formula. Realizzato nel 1935, ha trascorso la maggior parte della sua vita negli Stati Uniti; nel 1998, completamente restaurato, è stato acquistato dal principe Sadruddin Aga Khan.



Carron II, *disegnato e costruito da William Fife nel 1935.*



Emily, *progetto di William Fife del 1924.*

Aile VI, Cagg e i progetti di Nicholson

All'inizio degli anni Trenta si contavano ben centodieci 8m costruiti secondo i criteri della seconda formula di stazza, ma non mancavano le critiche e le polemiche che infine portarono a un'ulteriore revisione della regola.

Per quanto fossero tutti concordi sulla bellezza delle barche prodotte, rimaneva un punto critico irrisolto: la misura della catena centrale. La penalizzazione legata a questa misura della circonferenza della barca, che va calcolata esattamente al 55% della lunghezza al galleggiamento misurata dalla prua, spinse gli architetti navali a ridurre il pescaggio a mezza nave, in cambio di una maggiore superficie velica.

Il risultato fu una barca poco solida e poco marina. *Fulmar* ne è un tipico esempio: il profilo dalla prua al timone è praticamente una linea dritta. Nel tentativo di portare la zavorra più in basso possibile, evitando però una severa penalizzazione della catena, molti progettisti scandinavi studiarono un nuovo disegno di chiglia di cui *Cagg*, di Tore Holm, è l'esempio più rappresentativo.

Certamente si può concludere che la seconda formula di stazza aveva funzionato, producendo tra il 1928 e il 1933 scafi tra loro molto simili, sia per caratteristiche costruttive sia per le prestazioni in mare. Nessuna barca spiccava particolarmente nella flotta e toccava quindi all'equipaggio fare la differenza in regata.

Virgine Hériot e il suo *Aile VI*

Virgine Hériot è entrata di diritto nella leggenda degli 8 Metri. A bordo del suo schooner *Aile* (ex *Meteor*), uno splendido classe A, navigava lungo le coste europee, dalla Spagna alla Norvegia, partecipando a tutti i più importanti appuntamenti di Classe. La sua prima regata con gli 8m fu nel 1922, quando corse con *Aile II*, disegnato da Thalma Bertrand e costruito da Bonnin.

L'anno successivo, per il progetto e la costruzione del suo nuovo *Aile III*, non cambiò cantiere né progettista ma non ebbe risultati soddisfacenti. Decise quindi di rivolgersi, nel 1925, all'architetto Pierre Arbaut, che rimase a lungo il suo favorito, per il suo *Aile IV*.

Con questa barca vinse la selezione per la Coupe de France, ma perse poi la sfida con *Ranja*, il "missile" disegnato da Johan Anker contro cui c'era davvero poco da fare.

***B**ozzello originale in legno, con tanto di nome della barca. Nella pagina a fianco, in alto,* Aile VI, *perfettamente restaurata, tramanda la leggenda della sua prima armatrice, Virgine Hériot. In basso, l'equipaggio della sua vittoria più prestigiosa: le Olimpiadi del 1928.*

L'unica possibilità era sperare in una trovata geniale di Arbaut: nel 1925 venne varato, presso il cantiere La Hève di Le Havre, *Aile V*. Era una buona barca, che si confrontò con avversari agguerritissimi come *Nichevo*, progetto di Guédon per il Barone Rothschild, ma non riuscì mai a eccellere.

Nel 1928, Arbaut fece finalmente il miracolo, realizzando la "barca da battere" tanto attesa dalla sua armatrice. Nella prima stagione di regate si prese il lusso di vincere di tutto: le Olimpiadi, la Coppa d'Italia, la Coupe de France e la King's Cup in Spagna. Un trionfo.

Continuò a difendere la Coupe de France nel 1929 e la King's Cup nel 1930. Nel 1930, per difendere la Coupe de France, Virgine Hériot commissionò a François Camatte il suo ultimo 8m, *Aile VII*, che venne però sconfitto da *Severn*, un Fife costruito per Roland Worth.

Fu questa l'ultima, importante regata a cui partecipò. Madame Hériot, personaggio leggendario della vela francese, morì nel 1932, naturalmente a bordo dell'amatissimo schooner *Aile*.

La classe, la grinta e la grande passione che sempre l'accompagnarono, continuano a vivere grazie alle imprese della sua barca preferita, *Aile VI*, oggi totalmente restaurata. Scoperta da Clement Brunet Moret in condizioni disastrose, fu recuperata a spese di un sindacato capeggiato da Alain Dominique Perrin, presidente della Cartier International. Dopo due anni di minuzioso lavoro presso il Chantier Reunis, *Aile VI* tornò in acqua nel 1996, con grande gioia dei francesi che considerano la barca monumento nazionale.

Cagg

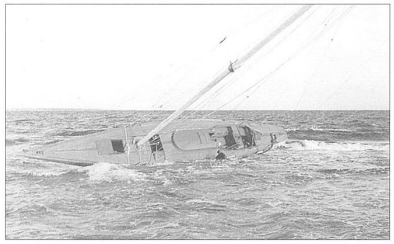
Nel tentativo di strappare al Royal Norwegian Yacht Club (KNS) la Kattegat Cup, un sindacato presieduto dal commodoro del Royal Gothenburg Yacht Club (GKSS), commissionò un nuovo 8m a Tore Holm, che venne costruito a cavallo tra il 1929 e il 1930, in uno dei più grandi ed attrezzati cantieri navali svedesi, l'Ängholmens Båtvarv.

Cagg era il nome dello sfidante, nome che deriva dalle iniziali dei quattro membri del sindacato.

Sin dal 1905 la Kattegat Pokalen era diventata una regata tra i quattro principali circoli nordici: GKSS, KNS, KDS e NJK. Prima di quella data si trattava di una regata tra la Danimarca e la Svezia, visto che la Norvegia apparteneva alla Svezia e la Finlandia alla Russia. La sfida di *Cagg* fu accettata dal KNS, che incaricò O. Dietlev-Simonson di realizzare una barca all'altezza dell'avversaria. Simonson si rivolse ovviamente a Johan Anker e il risultato fu *Silja*, uno dei più straordinari 8 Metri mai esistiti.

Nonostante fosse stata sconfitta nella prima regata, la barca di Anker stracciò in seguito *Cagg*, difendendo validamente la Coppa. Nel 1930 vinse la Norwegian Cup e nel 1936 la medaglia d'argento alle Olimpiadi. Infine nel 1970 e nel 1975 conquistò il primo posto al Campionato del Mondo.

Cagg, invece, dopo la deludente performance iniziale, navigò verso Stoccolma dove arrivò seconda, dietro la gemella *Lenore*, alla regata celebrativa del KSSS a Sandham.



Nel 1934 con l'avvento del nuovo Regolamento Internazionale, venne meno la misura della catena centrale e Tore Holm pensò di modificarne la chiglia, sperando di trarne qualche vantaggio. La modifica non pagò, tranne quando c'era vento molto forte. La nuova chiglia sembrava creare maggior attrito e turbolenze: una superficie bagnata superiore che, nelle arie leggere, peggiorava notevolmente la situazione.

Cagg ha cambiato molti proprietari, finché nel 1981 finì su una secca, in seguito a una violenta burrasca sulla costa nord di Gotland: le onde la sollevarono e la sbatterono sulle rocce in meno di un metro d'acqua, con conseguenze spaventose per la barca. Bisognò attendere tre giorni che il mare si calmasse e i soccorsi potessero intervenire.

Nonostante fosse buono soltanto per far legna, affascinò il comandante del battello di salvataggio che si intestardì in un ambizioso progetto di restauro. Per una serie di circostanze i lavori vennero sospesi fino al 1998, quando *Cagg* si trasferì al sole del Portogallo. C'era ben poco da salvare e di fatto è stato ricostruito dalla chiglia in su. Per fortuna si è salvata la tuga originale, con il tipico mezzo cerchio simbolo delle barche di Holm.

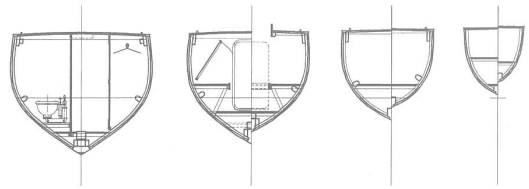
Il restauro è opera di David Vieira e Miguel Ministro a Setubal e l'uso di epossidiche o acciaio è stato bandito. La struttura è realizzata con ordinate piegate a vapore, il fasciame è in mogano; sono stati aggiunti nuovi madieri in bronzo e la chiglia ha la forma originale del Second Rule.

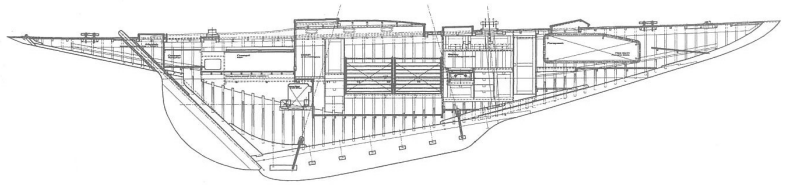
L'unica concessione "moderna" è il ponte in teak, che sostituisce quello originale in pino.

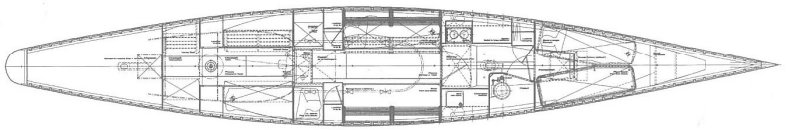
Cagg *tristemente sdraiato sulla secca; il restauro è iniziato per opera del comandante della barca che, dopo tre giorni, è riuscito a recuperarla.*

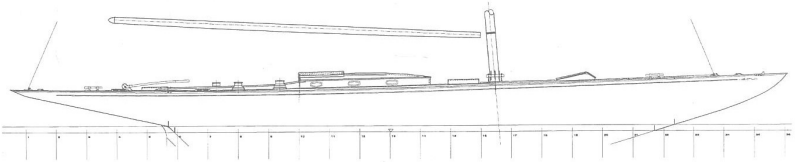
CAGG

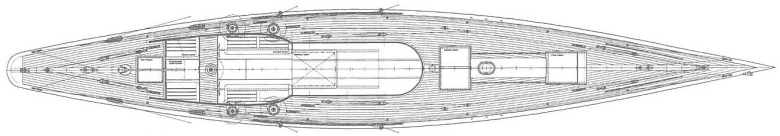
Progetto	Tore Holm
Anno di costruzione	1930
Lunghezza f.t.	15,37m
Lunghezza gall.	9,53m
Baglio massimo	2,44m
Immersione	2,01m
Dislocamento	8.800kg
Zavorra	6.100kg
Superfice velica	78,66m²

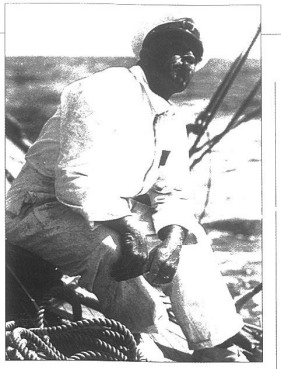










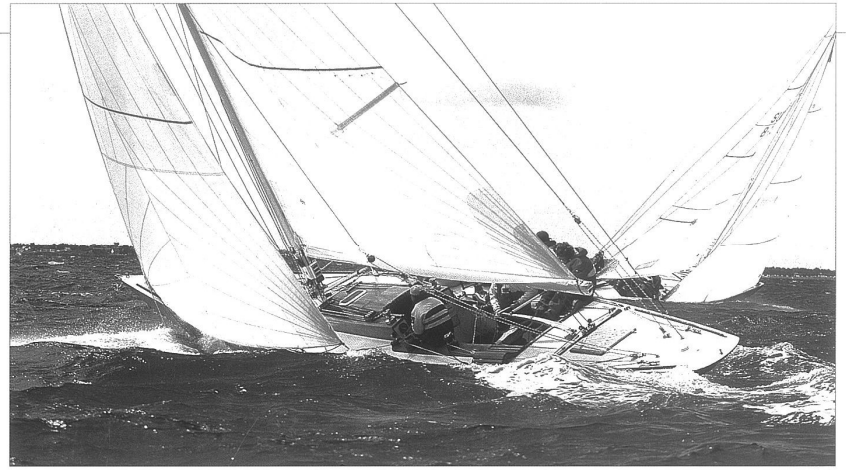


Charles E. Nicholson (1868-1954).

Nato a Gosport, Southampton, Charles E. Nicholson è stata una figura dominante della scena nautica internazionale.
Avendo iniziato l'attività all'epoca d'oro dei grandi purosangue del mare, che si sfidavano nelle acque del Solent in regate che avevano spesso in palio cospicui premi in denaro, si interessava ovviamente soprattutto ai grandi yacht, come *Creole* di 180 piedi, circa 55 metri, e i J Class lunghi 130 piedi, circa 40 metri, come *Endevour*.
A confronto delle *big boats*, gli Otto erano yacht modesti, anche se la loro reputazione di eccellenti barche da regata non era mai stata messa in dubbio. Questo aspetto si riflette nel bilancio delle costruzioni del cantiere dal 1908 al 1939: quindici 12 Metri, quattordici 8 Metri e tredici 6 Metri.
Conoscendo il successo delle barche di Nicholson sia nelle regate nazionali sia in quelle internazionali, stupisce il numero relativamente basso di Sei Metri: C&N è infatti uno dei pochi cantieri importanti ad aver costruito più Otto Metri che Sei. Probabilmente il cantiere era particolarmente attrezzato per costruire grandi yacht a motore e a vela. Sebbene a Charles Nicholson piacesse costruire e progettare classi metriche, un Sei, ma anche un Otto Metri non davano sufficiente tornaconto economico.
In genere le sue barche avevano successo. Begli esempi sono gli 8m *Cutty Tou*, *Vision* e *Wye*. Tra il 1909 e il 1938 Charles Nicholson progettò quattordici Otto metri; *Sagitta*, del 1929, divenne in seguito di sua proprietà. La fece gareggiare nel Solent godendosi la sua parte di successo.
Nell'estate del 1999 *Sagitta* è stata varata nuovamente a Helsinki, dopo un completo restauro da parte dei suoi proprietari, Hannu Pohjanpalo & Timo Saalasti.
Anche la più vecchia tra gli Otto di C&N ha superato la prova del tempo. A causa della concorrenza con William Fife, nei primi due anni dalla nascita dell'International Rating Rule Nicholson non ottenne ordini per classi metriche da lui progettati.
Nel 1909 decise di fare un tentativo contro il predominio di Fife e progettò il suo primo 8 metri, *Folly*, costruito per suo uso personale, poi venduto a Jules Valton. Dopo aver corso molte regate, *Folly* finì in Argentina; German Frers l'ha recentemente restaurata per partecipare alla Coppa del Mondo del 2000.
Il cantiere di Camper & Nicholson è tutt'ora apprezzatissimo; i tempi sono cambiati ma non la sua clientela. Quelle che una volta erano le *big boats*, oggi sono chiamate *mega yachts*. La differenza non sta certamente nella stazza: è semplicemente l'evoluzione della lingua inglese.

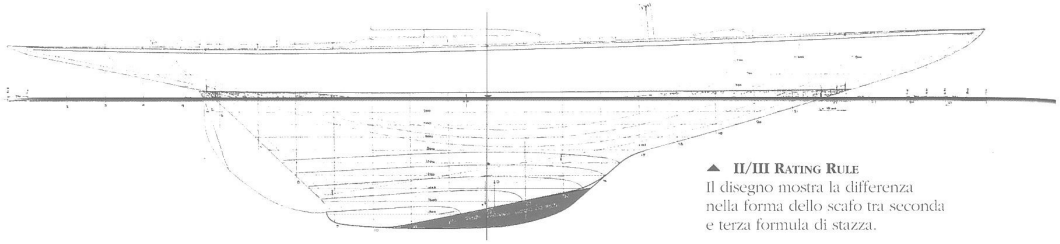
I magnifici tre di Nicholson

Durante gli anni Trenta il Cantiere Camper & Nicholson era nel suo massimo splendore: sfornava barche vincenti in tutte le classi, anche metriche, come i grandi *Endeavour* o *Shamrock*.
Charles Nicholson però, incuriosito dalla crescente popolarità degli 8m, decise un'altra volta di costruirsene uno per sé, nel tempo libero. Nacque così *Sagitta*, che gli regalò enormi soddisfazioni in regata tra il 1929 e il 1936.
La barca era talmente bella e veloce, che gliene vennero commissionate subito altre tre, costruite tutte sullo stesso progetto. All'inizio non sembrarono poi così eccezionali, ma arrivate nelle mani degli equipaggi giusti, diedero il meglio, dimostrandosi estremamente veloci.
Le tre barche di Nicholson, il secondo gruppo di 8 Metri One Design, si trovano oggi in Francia.
La prima a scendere in acqua fu *Cutty*, con lo scafo dipinto di un insolito giallo, il cui armatore era Wilfred Dowman, proprietario della Cutty Sark Whisky.
Da trentadue anni è di proprietà dei fratelli Minos di Arcachon e con il suo inconfondibile scafo colorato continua a riscuotere grandi successi, rinunciando raramente a un posto sul podio.
Suzette invece fu commissionata dal colonnello inglese E.T. Peel.
L'attuale armatore è Jacques Malandin, che l'ha splendidamente riportata alla sua bellezza originale; *Suzette* naviga attrezzata con albero in legno e vele Ratsey & Laphtorn.
L'ultima della serie, commissionata dal Royal Canadian Yacht Club di Toronto per la Canada's Cup, fu *Vision*, che trascorse buona parte dei suoi anni sul Lago Ontario.
Nel 1978 Robin e Nick Clark l'acquistarono, "affrancandola" dall'uso crocieristico cui era stata erroneamente destinata.
Rientrata con successo sui campi di regata, ha partecipato nel 1983 al campionato del Mondo in Norvegia. In quell'occasione, venne messa in palio per la prima volta la Sira Cup, che *Vision* ha conquistato.
Tornata nelle acque di casa, ha difeso la Coppa altre due volte, finchè nel 1991, acquistata da Eric Mallet, è stata trasferita in Francia.
Vision ha continuato a vincere la Sira Cup per altre tre edizioni.



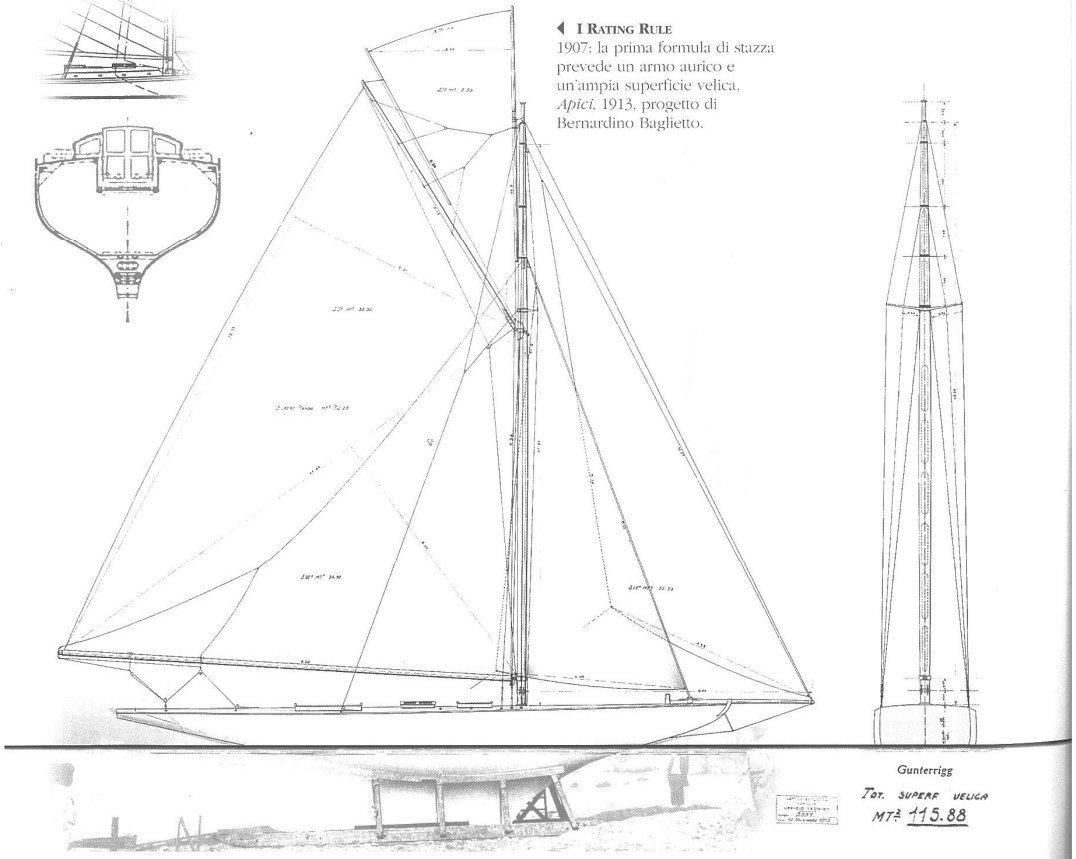
In alto, Cutty Tou, *costruita nel 1930 da C&N per il proprietario della Cutty Sark whisky.*

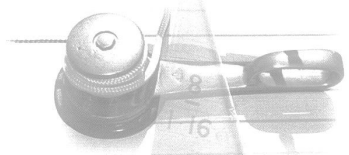
In basso, Vision, *uno dei tre 8m gemelli costruiti da Nicholson.*



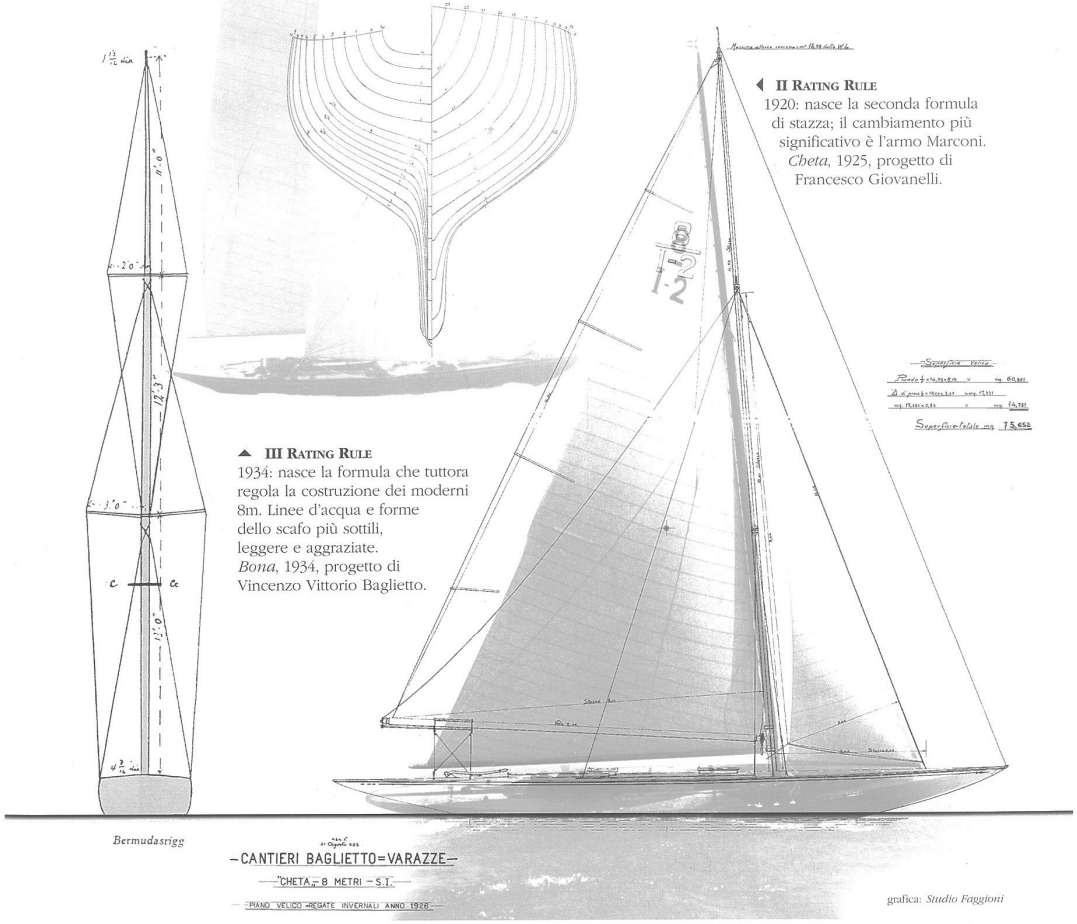
▲ **II/III Rating Rule**
Il disegno mostra la differenza nella forma dello scafo tra seconda e terza formula di stazza.

◀ **I Rating Rule**
1907: la prima formula di stazza prevede un armo aurico e un'ampia superficie velica. *Apici*, 1913, progetto di Bernardino Baglietto.





La terza formula di stazza
1934-2000



II Rating Rule
1920: nasce la seconda formula di stazza; il cambiamento più significativo è l'armo Marconi. *Cheta*, 1925, progetto di Francesco Giovanelli.

III Rating Rule
1934: nasce la formula che tuttora regola la costruzione dei moderni 8m. Linee d'acqua e forme dello scafo più sottili, leggere e aggraziate. *Bona*, 1934, progetto di Vincenzo Vittorio Baglietto.

grafica: *Studio Faggioni*

Le barche della terza formula

In quattordici anni la seconda formula di stazza non soltanto aveva prodotto i più raffinati scafi del mondo, ma aveva contribuito a rafforzare l'attività agonistica e le competizioni internazionali.

Era chiaro che i concetti base erano ancora validi e avevano prodotto barche veloci e marine, ma la misura della catena centrale rimaneva un punto critico. Nel 1919 era stata ridotta, ma rimaneva il problema che portava alla diminuizione del pescaggio a mezza nave, compromettendo la stabilità della barca. Nel 1933 si tornò dunque a rivedere la formula, che diventò:

$$\frac{L+2d+\sqrt{S-F}}{2,37} = 8$$

Per garantire la sopravvivenza e la validità delle barche stazzate con la formula precedente, il dividendo verrà in seguito portato da 2,37 a 2,5.

Un altro aspetto considerato fu la misura della catena di prua. Dal momento che questa era misurata a partire dalla coperta e proporzionalmente veniva aggiunta alla lunghezza, significava che un ponte più largo a prua aveva come conseguenza un rating più basso o una minore superficie velica.

Di conseguenza si cominciò a ridurre la larghezza della coperta a prua, e quindi la catena di prua, al minimo possibile. Cambiando il punto di misurazione dalla falchetta verso il basso fino al 5% del rating di classe (400 mm), al di sopra della lunghezza, l'ampiezza della coperta a prua restava fuori dall'influenza del rating, riportando le barche alle dimensioni normali.

Nonostante le gravi crisi economiche che investirono il mondo, in quattordici anni vennero realizzate centottantatre barche. Da quando l'America era entrata in gioco, la flotta crebbe su entrambe le sponde dell'Atlantico e quando poi le regate più prestigiose ebbero luogo proprio in USA e Canada, ci fu un ulteriore sviluppo della Classe. Tra il 1927 e il 1932, vennero costruite 27 barche, la maggior parte commissionata da membri del New York Yacht Club, del Rochester Yacht Club e del Royal Canadian Yacht Club.

Tra il 1925 e il 1933, fu la flotta italiana a compiere un grande balzo con ben diciotto scafi, firmati da progettisti famosi come Baglietto, Beltrami, Costaguta. *Cheta*, progettista e timoniere Francesco Giovanelli, *Viria*, progettato e costruito da Vittorio Baglietto per i marchesi Rodolfo e Paolo Pallavicino, *Bona*, *Aria*, *Orietta*, *Catina VI* e *Italia*, probabilmente il migliore tra tutti, sono nomi leggendari della vela italiana. In brevissimo tempo dunque, dopo aver conquistato professionisti e amatori, anche l'aristocrazia cedette al fascino degli 8 Metri. Uno dei motivi di tale successo fu certamente la splendida posizione della penisola, le cui acque si rivelarono cornice ideale per questo tipo di regate.

Germania III, *un progetto del 1935 di Abeking & Rasmussen, per il barone Krupp von Boblen und Halbach.*

Cantiere Baglietto

Nel 1858 il diciassettenne Pietro Baglietto inizia a costruire lance di servizio per le navi più grosse e qualche anno dopo a progettare le prime imbarcazioni a vela da regata, che in Italia e in Francia cominciano ad affermarsi. Sempre aperto alle novità, quando all'inizio del '900 appaiono i primi motoscafi, costruisce una vera flottiglia di "canotti automobile".

Di Baglietto è anche l'archetipo del moderno aliscafo dei capitani del Genio Aereonautico Crocco e Riccaldoni, con alette a prua e a poppa, spinto da due eliche aeree controrotanti mosse da catene tipo motocicletta; sul lago di Bracciano l'aliscafo raggiunge i 75 km orari.

Nel 1911 Pietro Baglietto muore e la direzione del cantiere passa al figlio Bernardo (1888-1977); gli è a fianco il fratello Gio Batta (1878-1946), reduce da un'esperienza americana al Fisherman Wharf di San Francisco. I fratelli Stefano (1888-1919) e Vincenzo Vittorio (1891-1978) sono ancora studenti; quest'ultimo inizia a frequentare la facoltà d'ingegneria di Glasgow.

Nel 1909 viene varato *Lella*, primo 8m progettato secondo la nuova formula metrica; sempre in questa classe seguono *Franca* nel 1912 e *Apici* nel 1914.

Scoppia la prima guerra mondiale e il cantiere è impegnato a lavorare per il Governo; progetta e costruisce i famosi M.A.S. Ritornata la pace, Vincenzo Vittorio torna a Glasgow per laurearsi in ingegneria navale e diventa il progettista del cantiere, mentre Bernardino si occupa dell'amministrazione.

Gli 8m costruiti tra le due guerre sono *Alì Babà*, *Cheta* e *Vega* nel 1925, *Viria* nel 1926, *Bamba* nel 1928, *Mena* nel 1929, *Bona* nel 1934 e *Pinuccia* nel 1939; tra queste è *Bona* quella che Vittorio Baglietto ricorda più volentieri.

Nel 1929 scende in mare lo splendido 12m *La Spina* del marchese Franco Spinola, che resterà l'unico varato in Italia fino al 1985, quando il cantiere costruirà *Italia I*, progettato da Giorgetti & Magrini.

Nel 1953 l'ingegner Pietro Baglietto, figlio di Bernardino, nato nel 1923, assume la progettazione e poi la direzione tecnica del cantiere; suo cugino Giampiero (1925-1985), figlio di Vincenzo Vittorio, si occuperà della parte commerciale e sarà presidente dell'UCINA, Unione Costruttori Italiani della Nautica, dal 1969 al 1977.

La prima barca a vela importante progettata da Pietro Baglietto è stata nel 1951 *Lanzerota*, un II classe leggero e planante come certe barche di oggi. Negli anni '50 e '60 si progettano e si costruiscono diversi 5,50m, l'ultimo dei quali è *Voloira II* del 1964, su disegni di Ray Hunt.

L'allontanamento dalla vela coincide con il boom della motonautica da diporto; inizia la produzione in serie di modelli divenuti famosi, *Elba* nel 1958, *Ischia* nel 1960 e poi *Capri*, *Maiorca*, *Minorca* e nel 1964 il 18M, il più prestigioso di tutti.

Nel dicembre del 1977 muore Bernardino Baglietto e nel successivo gennaio lo segue il fratello Vincenzo Vittorio; scompaiono due personaggi carismatici della nautica italiana e con loro finisce un'epoca.

All'inizio degli anni '80 la situazione economica in Italia è grave ed anche il cantiere ne risente; Pietro Baglietto si ritira nel 1981, a seguito di un infarto, e nel 1983 Giampiero cede il cantiere al gruppo Rodriquez.

Cantiere Bava

Di antica famiglia marinara, Antonio Bava naviga sin da giovanissimo sui velieri di famiglia che battono le rotte delle Americhe; si ferma poi per alcuni anni a Montevideo, sede di un'attiva colonia di costruttori navali liguri.

Torna in patria deciso a sfruttare le esperienze fatte come marinaio e maestro d'ascia; nel suo girovagare si era trovato a Falmouth mentre vi si disputavano le regate e se ne era entusiasmato. Inizia così a progettare e costruire i suoi primi yacht e nel 1890 scende in mare la prima barca: *Idea*, un fin keel di 3 tonnellate, che naviga ancora.

Nel 1906 comincia a costruire barche disegnate secondo la nuova formula metrica; suoi sono i 6m *Isa*, *Viola*, *Dalgra* e *Miranda* e gli 8m *Nila II* del 1908, che nel 1909 è lo sfortunato sfidante per la Coppa d'Italia, *Gian Maria* nel 1910 e *Doge* nel 1911 per il marchese Santo Roberto Cambiaso.

Dopo la prima guerra mondiale ricordiamo l'8m *Azio VII* nel 1920 per Dario Centurini e i 6m *Aline III* e *Enigma*, ultima sorprendente barca varata.

Disegnerà ancora l'8m *Azio VIII*, costruito da Attilio Costaguta nel 1928 e il 6m *Dilemma* nel 1935.

Cantiere Beltrami

Dopo la prima guerra mondiale il giovane Vittorio Beltrami apre un piccolo cantiere sulla spiaggia di Vernazzola, nell'immediato levante di Genova; nel 1926 fa il grande salto di qualità col varo dell'8m *Sylphea II*. Barca veloce e dalle linee elegantissime vince a Nizza la Coppa del Presidente della Repubblica ed è secondo in classifica generale a Cannes.

Seguono altri 8m: nel 1927 *Catina V* e nel 1929 *Sylphea III*; il cantiere è ormai affermato.

Accanto alle barche da regata, che danno notorietà e prestigio, nascono tante altre imbarcazioni, yacht da crociera, motoscafi, motolance e imbarcazioni a remi.

Famoso per l'accuratezza e la precisione, Beltrami cura tutto da solo, segue la clientela, discute e tratta con i committenti, si costrui-

sce i modelli degli scafi, magari coprendo di trucioli il tappeto persiano di un salotto di casa, esegue i disegni, sviluppa i tracciati alla sala, prepara relazioni, cerca, esamina, sceglie e negozia tutti i materiali da costruzione, presenzia ai collaudi in mare. Nel 1935 progetta *Catina VI*, che Enrico Pozzani fa costruire per le Olimpiadi di Kiel; qui sono previsti venti assai forti e Vittorio Beltrami passa molto tempo a studiare le condizioni locali, ospite dell'amico Henry Rasmussen.

Cantiere Costaguta

Ugo Costaguta ha solo 16 anni quando nel 1885 progetta e costruisce *Yole*, la sua prima barca a vela con cui partecipa alle regate sulle riviere. Nel 1893 realizza con le sue mani i modelli in scala 1/25 delle tre caravelle di Cristoforo Colombo, rappresentazione perfetta e concreta delle ricerche, delle esperienze e dei disegni del conte Enrico D'Albertis, grande cultore di studi colombiani; lo stesso D'Albertis incoraggia l'aspirante costruttore navale a proseguire nell'attività verso la quale lo portano il suo ingegno e la sua passione.

Nasce così il Cantiere A. Ugo Costaguta & C.; il primo varo risale al 1894 ed è quello di *Drafin*, yacht da una tonnellata del marchese Ippolito Cattaneo di Belforte. La barca è velocissima: alle prime uscite batte *Maja*, creatura del grande Herreshoff e dominatrice sino a quel momento in tutte le regate.

Nel 1897 il Duca degli Abruzzi gli affida la manutenzione e la messa a punto dei suoi yacht e, cinque anni dopo, il progetto per un 10 tonnellate con cui lanciare la sfida per la Coppa di Francia. Nasce così *Artica* che, in due entusiasmanti regate corse in condizioni durissime, vince la Coppa di Francia.

Ai primi del secolo il cantiere passa nelle mani di Attilio Costaguta; si iniziano a costruire anche gli yacht da regata progettati secondo la nuova formula metrica.

Il primo 8m è *Nitokris* nel 1908, poi *Ondina*, che vince la Coppa Italia nel 1911, e *Sirdbana*, che la vince nel 1912; nel 1914 viene varato *Syrtica*.

Nel 1927 viene aperta una veleria che provvede, con tessuti importati, alle necessità delle imbarcazioni del cantiere, cessando così di dipendere dai velai stranieri e dai loro lunghi tempi di consegna.

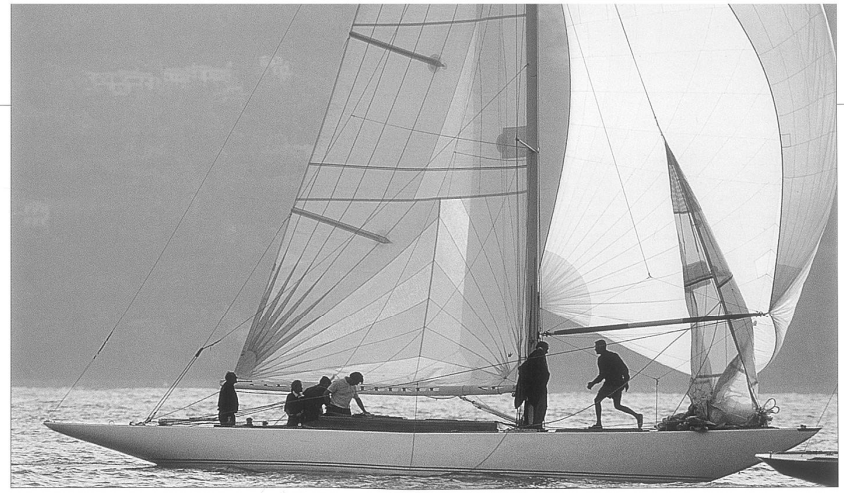
Gli 8m progettati e costruiti in questo periodo sono *Astrea*, *Etra* e *Gabbiana* nel '25, *Clara* nel '26, *Licea* nel '28, *Delphis* nel '30.

Tra i tanti yacht costruiti ricordiamo l'8m *Orietta*, che, varato nel 1933, si aggiudica nel 1935 la Coppa Italia, nel 1935 *Aria*, mentre nel 1936, oltre a *Bella*, scende in mare *Italia*, che vince le Olimpiadi.

Nel 1936 ad Attilio Costaguta si affianca il figlio Ugo, fresco laureato in ingegneria navale a Glasgow.

Nel 1938 è la volta di *Miranda III* e poi, nel 1940, di *Dalme*, ultimo 8m costruito in Italia.

Il cantiere Costaguta a Voltri, così come appariva nel dicembre del 1897.



Jacques Fauroux al timone di France, *progetto di Camatte, costruito nel 1937.*

L'EVOLUZIONE DEI PROGETTI

È interessante studiare l'evoluzione progettuale attraverso tre famose barche di Tore Holm.

Sylvia, del 1927, ha proporzioni classiche con una linea praticamente dritta dalla prua al timone.

Cagg, del 1930, è la barca alla quale Holme, per ridurre la zavorra e, nel contempo, minimizzare la penalità per il pescaggio, abbassò bruscamente la chiglia una volta superata l'area di misurazione.

Atair, del 1938, con cui si ritorna alla normalità.

Avendo risolto le pecche più importanti del regolamento, era adesso interesse dell'IYRU continuare su questa strada, senza rendere obsolete le barche costruite precedentemente. Fino al 1936 venne comunque permessa la costruzione di barche secondo i criteri della precedente formula: con venticinque anni di storia e un centinaio di barche costruite, l'IYRU aveva ormai acquisito un'esperienza tale che i margini di errore erano molto limitati.

Immediatamente prima della guerra, le forme degli 8m americani e inglesi si avvicinarono ulteriormente. Consapevoli che gli slanci estremi aggiungevano soltanto bellezza, ma nessuna velocità, i progettisti disegnarono barche più proporzionate, accorciando gli slanci fino al limite previsto. Nel 1937 Olin Stephens disegnò *Prelude*, il primo 8 Metri a poppa rovesciata, con slanci di prua abbastanza corti, non comuni all'epoca, e delle interessanti soluzioni per l'attrezzatura.

Prelude non partecipò mai a regate importanti e venne distrutto da un'esplosione di gas nel 1970; le sue potenzialità sono quindi ignote.

L'occasione che fece riesplodere la febbre degli Otto scaturì dai due più importanti eventi velici dell'epoca: i Giochi Olimpici e la Coppa d'Italia. La Germania tornò a giocare un ruolo da leader grazie alle barche del magnate Krupp, che si fece costruire da Abeking & Rasmussen *Germania II*, *Germania III* e *Germania IV*.

Germania III fu certamente la più bella e, anche se non conquistò mai la prima posizione in regate di rilievo, si aggiudicò quasi sempre il podio, vincendo il terzo posto alla Coppa d'Italia nel 1938 e la medaglia di bronzo alle Olimpiadi del 1936.

Nel frattempo nel Mediterraneo si davano gran battaglia gli Otto italiani e francesi. *Italia*, gioiello della flotta, è di base a Napoli, armatore Antonio

Sisimbro. Naviga regolarmente e, nel corso degli anni, non ha subito alcun lavoro di ammodernamento, ragione per cui si presenta oggi più o meno nelle stesse condizioni nelle quali scese in acqua a Kiel nel 1936.

In Francia le barche migliori continuavano a essere firmate da François Camatte, il quale riuscì a trovare un perfetto equilibrio tra bellezza di forme, velocità e potenza. La sua creatura più famosa fu *France,* che vinse la Coupe de France nel 1937, arrivò seconda nella edizione dello stesso anno della Coppa d'Italia e terza in quella del 1938. *France* è sempre in mano francese: il suo armatore, Gaston Schmalz, la possiede da quarant'anni. Proprio Schmalz, nel 1984, si è rivolto all'architetto Jacques Fauroux per realizzare il primo 8 Metri moderno francese.

La prima impressione fu che la terza formula avesse prodotto barche sì diverse, ma non necessariamente più veloci. È chiaro che furono gli 8m dell'ultima generazione a vincere le regate, ma va detto che avevano a bordo gli equipaggi migliori, i quali raramente si accontentavano di correre su barche considerate vecchie.

Un esempio invece di come barche "vecchie" possano sempre essere competitive è *Silja*. Con sei anni sulle spalle in più delle sue agguerrite concorrenti, vinse l'argento nelle Olimpiadi di Kiel, il Campionato del mondo nel 1970 e nel 1975, lasciandosi dietro le nuovissime *Iskareen*, *Wye* e *Andromeda*. La differenza principale tra le barche della seconda e terza formula è nella forma della chiglia. Una chiglia più profonda a mezza nave, conferiva certamente alle barche più recenti maggiore stabilità e maggior potenza con venti medi e sostenuti, ma nello stesso tempo comportava un aumento della superficie bagnata che migliorava soltanto la tenuta di mare, ma non la velocità.

Fred Meyer, dal 1998 presidente della IEMA, International Eight Metre Association, è armatore di Catina VI.

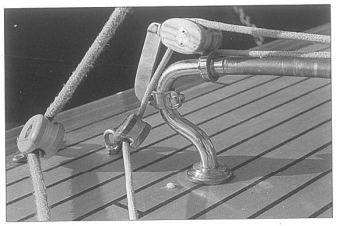
In seguito la tendenza fu quella di accorciare gli slanci e di rendere più potenti le estremità, incoraggiati in quest'ultima scelta dal nuovo metodo di misura della catena di prua. Osservando cosa accadde all'evoluzione dello yachting design in quel periodo, potremmo dedurre che, se la misura della catena centrale non fosse stata abolita, forse anche le barche del Second Rule si sarebbero evolute in quella direzione.

Prima della Seconda Guerra Mondiale, furono costruiti cinquantanove scafi, quattro per il Nordamerica e cinquantacinque per commesse europee. Lo scoppio del conflitto determinò un'inevitabile rallentamento nella produzione e in quegli anni vennero realizzati soltanto quattro 8m: *Dalme* in Italia, *Vagspel* e *Tita* in Finlandia, *Gain* in Svezia.

Nonostante l'economia del dopoguerra fosse in ginocchio, prima del 1955 nacquero ancora tredici barche, quattro delle quali si trasferirono in Australia ingrossando la flotta del Royal Yacht Squadron, insieme alle barche di Fife *Saskia* e *Vanessa*.

Facendo riferimento a quanto stabilisce il Lloyd's Register of Yachts, l'ultimo 8 Metri classico costruito secondo la terza formula di stazza fu *Hazard*, disegnato da Knud Reimers, anche se c'è il dubbio che possa trattarsi di una più banale versione da crociera scandinava.

I tempi cambiavano e la stella degli 8 Metri cominciò a tramontare negli anni Sessanta, oscurata dalle nuove formule IOR e RORC. Molti scafi, tra cui *Germania IV*, furono stazzati IOR.



In Gran Bretagna la gloriosa flotta del Solent iniziò a sparire prima ancora che gli ultimi "Rentokill", così detti dal nome del trattamento a cui erano sottoposti gli scafi per proteggerli dall'imputridimento del legno, lasciassero il Clyde, Scozia, nei primi anni Settanta. *Fulmar*, *Concerto*, *Christina*, *Falcon*, *Severn II*, *Finola* e *Armita*, si sparpagliarono per il mondo. Ced Gyles, Commodoro del Royal Vancouver Yacht Club, divenne l'armatore di *Concerto*, trasmettendo la sua passione per gli 8m a tutta la famiglia e contagiando figlio e nipote, proprietari rispettivamente di *Norseman* e *Severn II*.

Sul Lago Ontario invece la flotta di 8m fu sempre molto attiva, fin dalla prima edizione della Canada Cup nel 1930. Nei primi anni Settanta poi, il Royal Canadian Yacht Club, forte di barche, uomini e mezzi finanziari, rianimò lo spirito agonistico con frequenti e combattute competizioni.

In Finlandia e Svezia infine si continuò a mantenere alto l'interesse per gli Otto, che potevano contare sulle frequenti regate tra il NJK di Helsinki e il KSSS di Stoccolma.

L'Italia e le Olimpiadi del 1936

Anche in Italia gli 8m subirono un inesorabile declino; solo recentemente si è risvegliato l'interesse grazie soprattutto alla passione di pochi armatori che hanno ristrutturato splendidi scafi del passato. Forse il canto del cigno per gli 8m tricolori sono state le Olimpiadi del 1936 di Berlino, occasione per la quale vennero varati due nuovi scafi: *Catina VI*, di Vittorio Beltrami per Enrico Pozzani, e *Italia*, di Attilio Costaguta per la Regia Federazione Italiana della Vela; la scelta cadde su *Italia*.

Dopo varie vicissitudini venne deciso l'equipaggio definitivo: Leone Reggio timoniere, Bruno Bianchi, Luigi de Manincor, Domenico Mordini, Luigi e Massimo Poggi.

Gli uomini e la barca arrivarono a Kiel una ventina di giorni prima delle regate, per mettere a punto scafo e attrezzature. All'epoca non si usava provare le vele di cotone, tessuto che cede molto; dovevano esser "fatte lavorare" con calma e attenzione, iniziando con vento leggero, affinchè "vengano", cioè si stendano bene, raggiungendo pian piano la forma migliore.

Nella prima regata il vento soffiava da SW a 17 metri al secondo e gli italiani potevano al massimo sperare in un ottavo posto. Con due mani di terzaroli e il fiocco piccolo partirono primi e in piena velocità, ma presto vennero reggiunti dagli scafi progettati per tempi veramente duri. Nel pieno di un colpo di vento, tutti ammainarono lo spinnaker tranne gli italiani: sotto lo scrosciare della pioggia e nel buio più completo raggiunsero i dodici nodi di velocità. Passato il piovasco tutti gli altri concorrenti erano indietro; poi lo svedese *Ilderim*, decisamente più veloce con vento, vinse, ma *Italia* ottenne un prezioso secondo posto.

Vento a 12 metri per la seconda regata: *Italia* arrivò quinta dopo un'infelice partenza; peggio nella terza giornata, con vento di 10/11 metri al secondo, incostante nella forza e nella direzione, quando gli italiani non interpretarono bene la regata e finirono sesti. L'indomani finalmente, con sole e vento di 5/6 metri, c'erano le condizioni ideali per *Italia,* prima in partenza e all'arrivo.

La quinta regata si corse con vento variabile da Nord; tra una calma e l'altra gli undici partecipanti

In alto, particolare del "carrello della randa" dell'epoca. Nella pagina a fianco, Italia, *medaglia d'oro alle Olimpiadi di Berlino del 1936.*

arrivarono tutti ingaggiati alla penultima boa, posta alla fine del lato in poppa; il solo francese era di poco avanti, libero di poppa, e riuscì ad allungarsi. *Italia,* interno di boa con diritto di rotta, venne investito a sinistra verso poppa dal danese, che lo obbligò a poggiare e così toccare il norvegese, che a sua volta urtò gli altri, in un bailamme di urla, bestemmie e lamentele.

Gli italiani arrivarono terzi, ma vennero presentate ben 10 proteste.

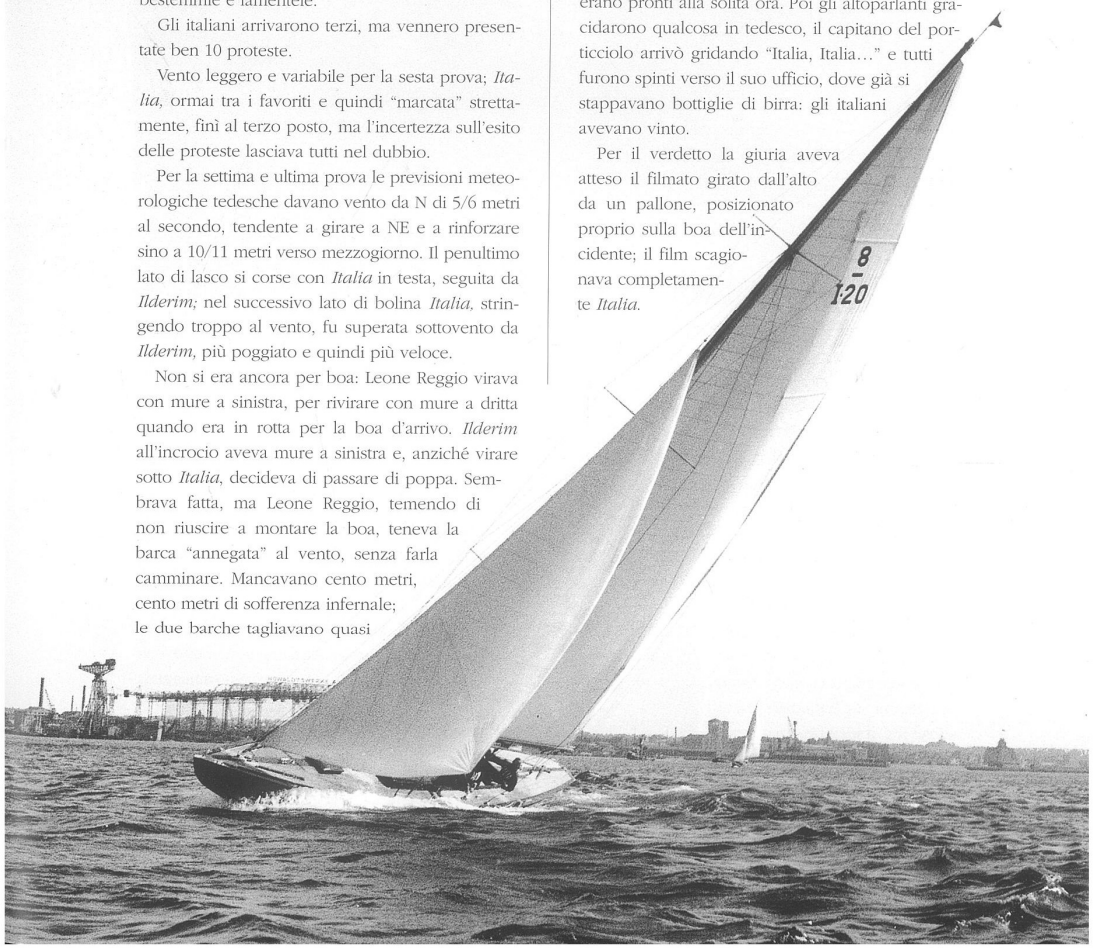
Vento leggero e variabile per la sesta prova; *Italia,* ormai tra i favoriti e quindi "marcata" strettamente, finì al terzo posto, ma l'incertezza sull'esito delle proteste lasciava tutti nel dubbio.

Per la settima e ultima prova le previsioni meteorologiche tedesche davano vento da N di 5/6 metri al secondo, tendente a girare a NE e a rinforzare sino a 10/11 metri verso mezzogiorno. Il penultimo lato di lasco si corse con *Italia* in testa, seguita da *Ilderim;* nel successivo lato di bolina *Italia,* stringendo troppo al vento, fu superata sottovento da *Ilderim,* più poggiato e quindi più veloce.

Non si era ancora per boa: Leone Reggio virava con mure a sinistra, per rivirare con mure a dritta quando era in rotta per la boa d'arrivo. *Ilderim* all'incrocio aveva mure a sinistra e, anziché virare sotto *Italia,* decideva di passare di poppa. Sembrava fatta, ma Leone Reggio, temendo di non riuscire a montare la boa, teneva la barca "annegata" al vento, senza farla camminare. Mancavano cento metri, cento metri di sofferenza infernale; le due barche tagliavano quasi insieme il traguardo, ma lo svedese era avanti di dieci centimetri.

Grande sconcerto a bordo anche se la giuria doveva ancora pronunciarsi sulle proteste; in serata gli equipaggi venivano informati che l'indomani si sarebbe corsa una regata supplettiva. Pur senza capire la ragione, il mattino dopo gli equipaggi erano pronti alla solita ora. Poi gli altoparlanti gracidarono qualcosa in tedesco, il capitano del porticciolo arrivò gridando "Italia, Italia…" e tutti furono spinti verso il suo ufficio, dove già si stappavano bottiglie di birra: gli italiani avevano vinto.

Per il verdetto la giuria aveva atteso il filmato girato dall'alto da un pallone, posizionato proprio sulla boa dell'incidente; il film scagionava completamente *Italia.*



Gli Otto d'epoca:
il restauro e la navigazione

Tra la quarantina di 8 Metri restaurati, *Catina VI* è uno dei migliori esempi. Fu recuperata a Venezia nel 1995, dopo quindici anni che galleggiava al suo ormeggio senza alcuna manutenzione. Fred Meyer, presidente della IEMA, decise di offrirle una seconda vita: *Catina VI* partì per i Cantieri Sangermani, che intrapresero il progetto del restauro. Si è trattato infatti di un restauro e non di una ricostruzione, visto che la maggior parte del fasciame, in mogano dell'Honduras, e della struttura in legno curvato hanno resistito; il cantiere ha impiegato circa quattromila ore di lavoro.

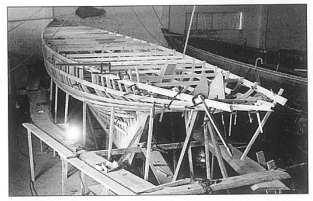
Fu costruita nel 1936 per Enrico Pozzani, il cui primo Otto si chiamava *Catina IV,* un progetto di Baglietto del 1925; poi, nel 1927, fu la volta di *Catina V,* disegnata da Vittorio Beltrami. Una barca ottima, ma per le Olimpiadi di Kiel del '36 Pozzani voleva un progetto più adatto ai venti forti che si prevedevano. Commissionò un nuovo 8m a Beltrami, che passò tre mesi in Germania, studiando il campo di regata e trascorrendo settimane presso il cantiere di Abeking & Rasmussen per perfezionare le sue idee. *Catina VI* fu costruita nel cantiere navale di Beltrami a Vernazzola. Nelle regate di selezione, con poco vento e mare piatto, non eccelse essendo stata progettata per condizioni opposte.

Italia di Costaguta dimostrò di essere la barca più veloce e fece il viaggio verso Kiel, dove vinse la medaglia d'oro. *Catina VI* in seguito non perse da nessun altro 8m; per diciassette anni Pozzani la portò di regata in regata lungo le coste italiane. Il suo vivace scafo rosso era il marchio che la contraddistingueva e ancora oggi molti la ricordano così.

Negli anni Settanta, quando l'interesse per le barche d'epoca diminuì, il suo armatore decise di metterla in disarmo. Sapendo che il sole del Mediterraneo avrebbe potuto danneggiarla, decise di custodirla sottoterra in una caverna: quando fu tirata fuori era ancora impermeabile come una bottiglia. Dopo pochi anni però finì a Venezia, dove non c'erano caverne a proteggerla.

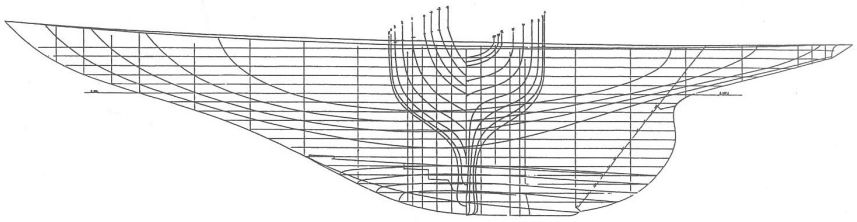
Dopo il restauro, è stata trasportata alla Société Nautique di Ginevra, in Svizzera. Lì si è unita a *Le Tigre,* un Otto Metri di Knud Reimers del 1946, che ha vinto la Bolle d'Or otto volte, un record ancora imbattuto. Ha fatto nascere la passione di Fred Meyer per gli Otto e l'entusiasmo del suo armatore ha presto contagiato altri: fra non molto una flotta di sette 8m sarà ormeggiata presso la SNG.

Nel 1998 la SNG ha ospitato la Coppa del mondo degli 8 Metri.

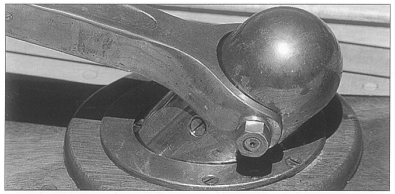


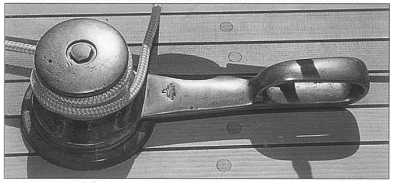
"Lo scheletro" di un 8m.

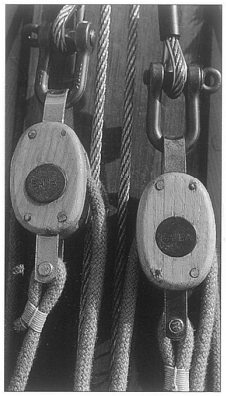
Catina VI *è di base alla Société Nautique di Ginevra; dovunque vada attira una folla di ammiratori. Costruita da Beltrami nel 1936, è uno splendido esempio di restauro. È un Otto che dà il meglio con vento forte e mare formato, essendo stato progettato per correre alle Olimpiadi di Kiel nel 1936.*



Catina VI , *lunghezza f.t. 14,10 m; lunghezza gall. 9,20 m; baglio massimo 2,64 m; pescaggio 2,04 m; dislocamento 8.300 kg; sup. velica 81 mq.*







Il restauro di un Otto coinvolge ovviamente anche l'attrezzatura. A fianco, due pastecche in legno di Bamba. *A sinistra, in alto, la testa del timone e, in basso, un winch con maniglia fissa a bordo di* Aria. *Nella pagina accanto, l'interno di* Aria *fotografato in una fase dell'impeccabile restauro.*

Navigando con un otto metri

Chi ha provato la sensazione di veleggiare con un Otto non lo scorderà mai. Come tutte le classi metriche, sono barche incredibilmente emozionanti; i loro scafi levigati sono progettati per eccellere in bolina. Una leggera pressione sulla barra del timone ti ricorda che bisogna governarlo, ma in effetti un 8m sa dove andare, con una stabilità di rotta impossibile da trovare in qualsiasi scafo moderno.

Con dieci nodi di vento reale, raggiungerà già sei, anche sette nodi di bolina e può essere portato con soddisfazione anche da un equipaggio di non professionisti.

Sottocoperta, un classico Otto alloggia in modo confortevole quattro o cinque persone, ha una piccola cucina e un locale wc separato.

Forse l'arcipelago del Baltico è stato creato pensando a un 8 Metri o più semplicemente queste barche hanno la misura ideale per queste acque. In Scandinavia, la maggior parte di 8 Metri, riposte le vele da regata, diventa tra una gara e l'altra la dimora della famiglia durante le vacanze estive.

Tra chi naviga seriamente sugli Otto, lo svedese Karl-Helge Löfgren è diventato una leggenda. Dal 1961 porta il suo *Allegro* a gran parte degli eventi velici che si tengono in Svezia e in Finlandia. Le traversate spesso sono fatte senza equipaggio, che viene reclutato in un pub la sera prima; naturalmente tutto ciò a vela, essendo la barca non provvista di motore. In effetti sono barche che tengono bene il mare, forse qualche volta un po' umide.

Un altro, bellissimo esempio è *Aurora*, un progetto di Starling Burgess del 1928. John e Helen Schlagel l'hanno portata da Seattle all'Alaska sette volte, spesso con un equipaggio di sole due persone. Per chi scrive, l'esperienza più emozionante è stata portare in regata *Ilderim* da Oostende in Belgio a Ramsgate in Inghilterra. Cinquantacinque miglia con lo spinnaker issato tutto il tempo, con venticinque nodi di vento e più, in sole sei ore.

In regata gli Otto abbandonano ogni aspetto crocieristico; equipaggiati con le migliori attrezzature tirano fuori le vele migliori e imbarcano equipaggi agguerriti.

Quelli moderni, pur facendo parte della Classe,

costituiscono una diversa famiglia. Sono eleganti macchine da regata, tecnologicamente avanzate. Con un dislocamento di circa otto tonnellate, sono estremamente sensibili e difficili da mettere a punto, hanno un equipaggio minimo di sei persone, che deve essere esperto, molto abile e agile.

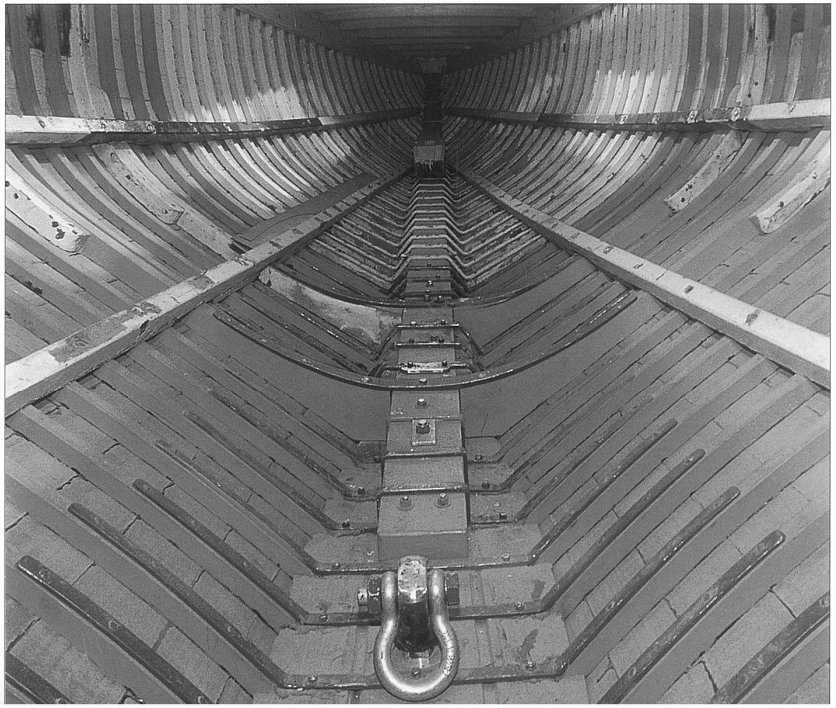
Per capire le difficoltà che può avere l'equipaggio in regata, basta paragonare l'attrezzatura e il piano velico di un 8 Metri a quello di un moderno ILC40. Si noterà che il rapporto è praticamente uno a uno; la grande differenza è proprio nell'equipaggio, che su un ILC40 è di quattordici persone, mentre su un 8m le stesse forze in gioco devono essere sostenute al massimo da sei persone.

Spesso bisogna amministrare più di duecento metri quadrati di vela; non c'è tempo per pensare né per errori: l'equipaggio deve fare affidamento sulla pratica, l'istinto e la routine.

In una regata impegnativa può succedere di virare dalle venti alle trenta volte in ogni lato di bolina mentre, in poppa, di strambare una quindicina di volte, con uno spinnaker di 130 metri quadri.

Le barche più competitive hanno a bordo un corredo di vele completo: una randa, quattro genoa e quattro spinnaker; non c'è alcuna restrizione riguardo al numero di vele che si possono tenere a bordo. Ovviamente è importantissima la messa a punto dell'attrezzatura e spesso si usano strumenti elettronici per misurare tensioni e carichi.

In regata, il timoniere tiene la barra del timone e manovra il *trimmer*, praticamente un secondo timone montato sul bordo di poppa della chiglia. Rimane in posizione fissa in ogni bordo e viene regolato a seconda delle condizioni del vento. Durante i minuti che precedono la partenza è di grandissimo aiuto, perché contribuisce a far girare velocemente la barca. Non solo: aiuta anche a compiere un eventuale giro di penalità di 360°, che un 8m può completare perdendo solo due lunghezze, nonostante la notevole lunghezza e il dislocamento.



Grazie agli avanzati programmi disponibili, i computer sono oggi di grande aiuto anche per mettere a punto le vele, stabilire le velocità ottimali a seconda delle andature e delle condizioni atmosferiche.

Sono aiuti diventati ormai indispensabili anche sugli Otto, se si vuol gareggiare ad alto livello, premesso che ogni sforzo è vano se lo skipper non può contare su un team che lavori in perfetta armonia.

La dinette di un Otto più "crocieristico"; a prua c'è un'altra cabina, con due cuccette.

L'equipaggio di un Otto metri

Le sei persone d'equipaggio coprono i seguenti ruoli:

Timoniere

È il legame tra la barca e l'equipaggio; si concentra sulla conduzione della barca, usando il timone e il trimmer. Tenendo gli occhi sulle vele e sugli strumenti, prende le decisioni tattiche basandosi sulle informazioni passategli dal tattico.

Tattico

Controlla costantemente la rotta, i cambi di vento, la velocità della barca e le barche intorno. Basandosi sulla propria esperienza e guidato dagli strumenti suggerisce la tattica al timoniere.

Spesso si occupa anche delle volanti.

Randista

Regola e controlla la randa, tramite il suo winch.

Mantiene il controllo sulla forma della vela regolando il canestrello della randa, l'outhaul, il vang, il cunningham, il paterazzo e i jack-stays.

Lavora a stretto contatto con il timoniere controllando ogni sua mossa; il suo è un ruolo chiave, da cui dipende la velocità in virata e l'accellerazione della barca.

GRINDER E TAILER

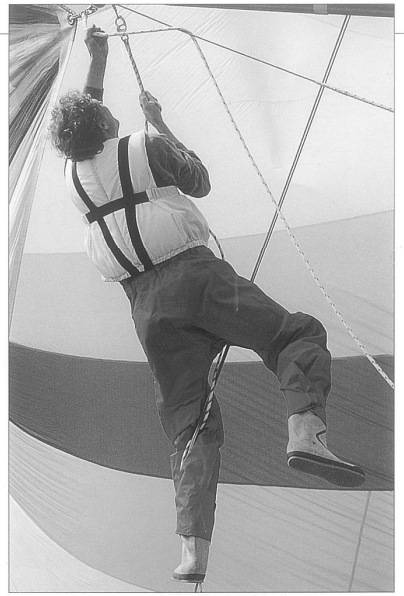
Due persone, insieme, controllano e regolano il genoa e lavorano a stretto contatto, come un team nel team. Sono responsabili delle regolazioni della drizza e della scotte di spinnaker e genoa.

Sono aiutati nel loro lavoro dagli strumenti elettronici; le informazioni sono scambiate col randista e il timoniere con cui sono in costante comunicazione.

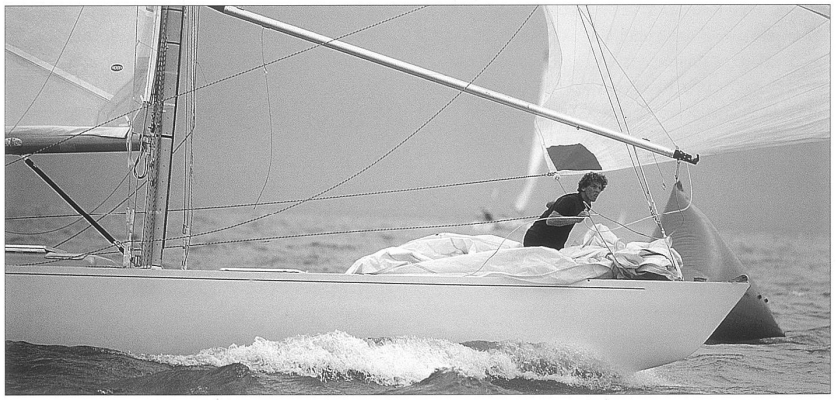
PRODIERE

Agevola il passaggio del genoa in virata ed è fondamentale nei cambi di vele e nelle strambate.

Ha un compito difficile, il minimo errore è subito visibile e la competizione non perdona. Il prodiere guida il timoniere con segnali della mano in partenza e quando si trova vicino ad altre barche negli ingaggi in boa.



L'equipaggio di un Otto è formato da sei persone, poche considerate le dimensioni di scafo e piano velico.



I moderni Otto

La nascita degli 8 Metri moderni coincide con la vera e propria rivoluzione progettuale che si è abbattuta sul mondo dei 12 Metri S.I. nel 1966.

A distanza di sessant'anni dalla prima formula di stazza, quasi alla soglia della barca numero 2000, nessuno avrebbe mai pensato che qualcosa si potesse ancora cambiare, aggiungere o semplicemente migliorare nel mondo della progettazione di scafi metrici. Ma dalla penna felice e assolutamente geniale di Olin Stephens venne fuori *Intrepid*, che cambiò un'altra volta le regole del gioco. Supportato da un sindacato che includeva Harold Vanderbilt, Stephens impiegò un anno per verificare i suoi modelli, ma il risultato fu straordinario.

Intrepid aveva una superficie bagnata drasticamente ridotta, il timone spostato a poppa e, per la prima volta in una barca metrica, un trimmer a poppa della chiglia per ridurre lo scarroccio.

Un nuovo piano di coperta venne progettato dal fratello Rod, per quella che si rivelò immediatamente una barca imbattibile. Dopo aver vinto ventitre delle ventiquattro sfide per la selezione del defender, stracciò letteralmente l'australiana *Dame Pattie* nella Coppa America del 1967.

Per favorire l'ammissione degli 8m, nel marzo 1929 il *deed of gift* della Canada's Cup cambiò, trasformandola di fatto in una piccola Coppa America. Conosciuta anche come la "Blue Ribbon dei Grandi Laghi", divenne immediatamente l'appuntamento velico più prestigioso ma, a causa dei costi di costruzione e gestione degli scafi, lunghi intervalli intercorrevano tra le varie edizioni.

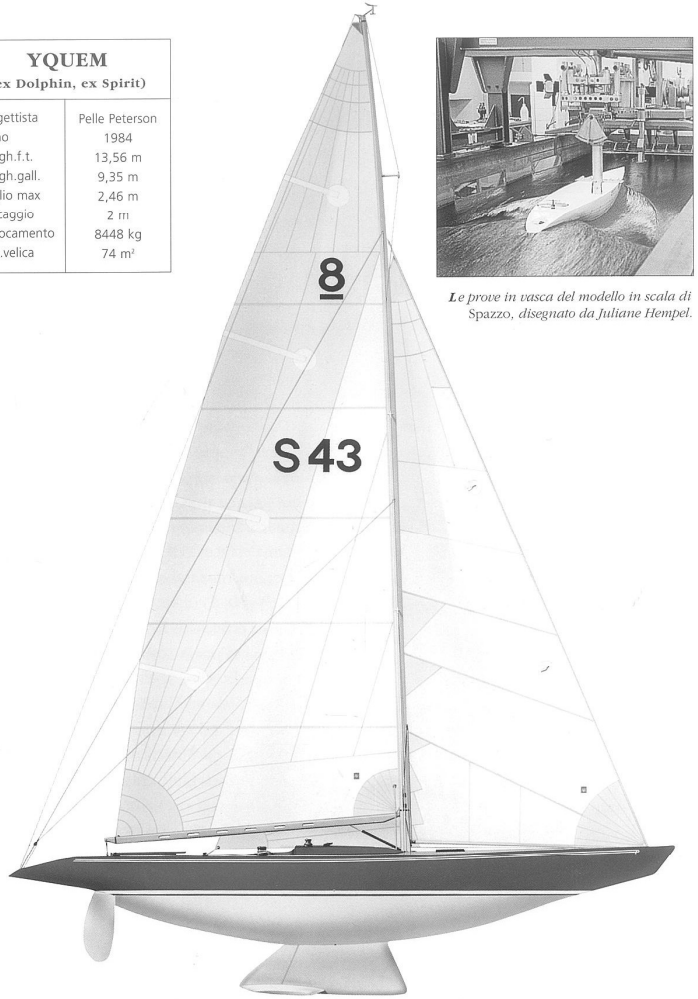
Il 1966 coincise con la fine di una lunga pausa poiché, da quando nel 1954 il Rochester Yacht Club perse la Coppa a favore del RCYC, non c'era stato più alcuno sfidante. Finalmente due appassionati di 8 Metri, Eugene von Voorhis (RYC) e Norman Walsh (RCYC), decisero, durante un incontro nella sede del Club a Toronto, di rilanciare la sfida. Con un *gentlemen's agreement*, senza nulla di scritto quindi, ma col valore di un contratto, stabilirono di correre con gli 8m. Questo bastò a Eugene van Voorhis per rivolgersi a Sparkman & Stephens e affidargli il progetto dello sfidante, il cui nome sarebbe stato *Iroquois*.

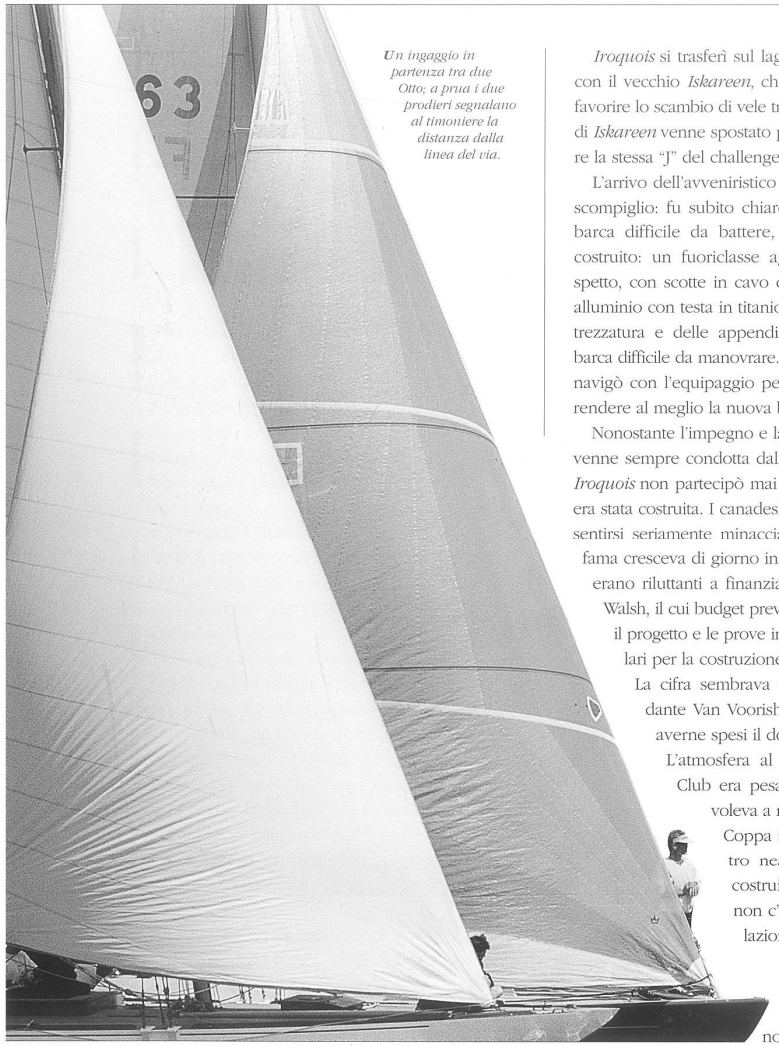
A quell'epoca *Intrepid* prendeva forma, passando dalla fase progettuale alle prove in vasca. Considerando che l'idea di ridurre in proporzione le misure progettuali di un 12 Metri per adattarle a un 8 o un 6 Metri non era certamente una novità, e consapevole dei successi delle barche di Stephens, Von Voorish non ebbe dubbi sulla scelta del progettista. In realtà "adattare" *Intrepid* a *Iroquois* si rivelò un'impresa molto più complessa e dispendiosa del previsto: due anni di lavoro e cinque modelli, prima di realizzare la versione definitiva della barca. Il cantiere di Minneford, che aveva costruito ben quattro scafi vincenti per l'America's Cup, venne scelto per la realizzazione del fasciame doppio dello scafo.

YQUEM
(ex Dolphin, ex Spirit)

Progettista	Pelle Peterson
Anno	1984
Lungh.f.t.	13,56 m
Lungh.gall.	9,35 m
Baglio max	2,46 m
Pescaggio	2 m
Dislocamento	8448 kg
Sup.velica	74 m²

Le prove in vasca del modello in scala di Spazzo, disegnato da Juliane Hempel.





Un ingaggio in partenza tra due Otto; a prua i due prodieri segnalano al timoniere la distanza dalla linea del via.

Iroquois si trasferì sul lago Ontario, per allenarsi con il vecchio *Iskareen*, che fungeva da lepre. Per favorire lo scambio di vele tra le due barche, l'albero di *Iskareen* venne spostato più a poppa, per ottenere la stessa "J" del challenger.

L'arrivo dell'avveniristico *Iroquois* portò un certo scompiglio: fu subito chiaro che si trattava di una barca difficile da battere, il più veloce 8m mai costruito: un fuoriclasse aggressivo anche nell'aspetto, con scotte in cavo d'acciaio e un albero in alluminio con testa in titanio. La ricercatezza dell'attrezzatura e delle appendici ne faceva però una barca difficile da manovrare. Lo stesso Olin Stephens navigò con l'equipaggio per aiutarlo a capire e far rendere al meglio la nuova barca.

Nonostante l'impegno e la grinta con cui la barca venne sempre condotta dalla famiglia Van Voorish, *Iroquois* non partecipò mai alla regata per la quale era stata costruita. I canadesi, infatti, cominciarono a sentirsi seriamente minacciati da una barca la cui fama cresceva di giorno in giorno e i soci del Club erano riluttanti a finanziare la difesa di Norman Walsh, il cui budget prevedeva 25.000 dollari per il progetto e le prove in vasca, più 100.000 dollari per la costruzione.

La cifra sembrava enorme, eppure lo sfidante Van Voorish confessò in seguito di averne spesi il doppio.

L'atmosfera al Royal Canadian Yacht Club era pesante: da un lato non si voleva a nessun costo restituire la Coppa ai nemici storici, dall'altro nessuno se la sentiva di costruire una nuova barca e non c'era nessun 8m in circolazione in grado di reggere il passo di *Iroquois*. Walsh capì di essere rimasto solo e, pur di non perdere la Coppa, il

Eugene van Voorbis e il suo Iroquois.

RCYC decise, molto poco sportivamente, di rimandare la sfida: la prossima Canada's Cup si sarebbe corsa con barche della classe Two tonner, dai costi meno proibitivi.

Giustamente amareggiati e delusi, i Voorish dovevano decidere cosa fare dei loro tre 8m: *Thisbe*, *Iskareen* e *Iroquois*. Eugene decise di vendere *Iskareen* e pensò che il miglior posto per farlo fosse in Scozia, dove nel 1953 Herb Wahl del RYC l'aveva comprata proprio per difendere la Coppa. Così nel 1969, senza nemmeno avere idea di chi potesse essere interessato all'acquisto, partì per la Scozia. Incantato dalla bellezza struggente di quelle coste, Eugene decise di trattenersi qualche tempo per godersi quello spettacolo stando a bordo di *Iskareen*, partecipando a regate di classe con altri 8m presenti in quelle acque.

Fu proprio nella suggestiva cornice del Clyde, al termine di una giornata di sole e di vento, che nacque l'idea di organizzare un Campionato del mondo. Insieme agli altri armatori, come ogni sera, per i commenti e il bicchierino post-regata, Eugene propose le sue idee. La chiacchierata andò avanti fino all'alba successiva annaffiata da qualche bottiglia di whisky. Doveva trattarsi di un ottimo malto scozzese, se il risultato di quella bevuta è rimasto nella storia dello yachting! Si decise infatti di organizzare al più presto un Campionato del mondo per la Classe 8m, e, all'unanimità, si concordò che soltanto una coppa in grado di contenere adeguatamente un buon drink potesse essere il degno trofeo per quel campionato.

Eugene prese la cosa molto sul serio: volò immediatamente da Tiffany a New York per scegliere una coppa adatta. Dopo averne "provate" diverse per essere sicuro che rispondessero allo scopo, sotto gli occhi allibiti dei commessi e dei clienti, finalmente scelse quella destinata a diventare il trofeo più ambito per la classe degli 8 metri: l'International Eight Metre World Cup.

Armato di coppa d'argento, Van Voorish fece ritorno nel 1970 al Royal Northern Yacht Club per stilare, con i soci del Club, il *deed of gift* della Coppa e i relativi regolamenti. Fondato nel 1897, il Royal Northern Yacht Club è uno dei più antichi e prestigiosi del mondo, grande sostenitore della classe 8 Metri sin dal 1907 quando, proprio nel Clyde, ne vennero costruiti i primi esemplari.

Il Campionato del mondo

Anche se verso il 1970 l'interesse verso gli 8m andò un po' scemando, il Club non abbandonò mai la Classe, fondendosi con il Royal Clyde Yacht Club e perpetuando l'antica tradizione secondo la quale un membro della giuria, in tutte le edizioni del Campionato del Mondo, deve appartenere al Royal Northern & Clyde Yacht Club. Il record di presenze spetta senza dubbio a Terence Brownrigg, che ha partecipato a tutte le World Cup dal 1970, perdendone soltanto due, ed è considerato all'unanimità uno dei più esperti e autorevoli membri di giuria internazionale. La sua grande esperienza è sempre richiesta e apprezzata; adesso naviga intorno al mondo, ma ha assicurato la sua presenza al 19° Campionato del mondo nel giugno 2000 a Porto Santo Stefano.

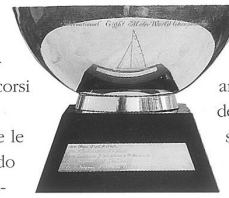
Torniamo al 1970 e alla giornata inaugurale della prima edizione del Campionato del mondo: un vento a trenta nodi, accompagnato da occasionali piovaschi, era esattamente quello che ci si aspettava di trovare in terra scozzese.

Nonostante gli iniziali timori di un possibile rinvio o annullamento, la regata si svolse regolarmente, entusiasmando i numerosi spettatori accorsi per l'occasione.

Silja, all'epoca di Weir, non deluse le aspettative di fuori classe e, tagliando per prima il traguardo davanti a *Iskareen*, si aggiudicò il primo Campionato del mondo. Dopo le regate le barche cambiarono armatore: *Iskareen* fu venduto a Erik Maxwell, collezionista di barche e di treni che possedeva già un 12m, *Sceptre*, e un 6m, *Gosling*. Quando, nel 1975, il Royal Swedish Yacht Club lanciò la sfida per la World Cup, *Iskareen* cambiò di nuovo armatore: Per Wermelin l'acquistò per portarla dal Clyde all'arcipelago svedese. Krister Ahlstrom e Joni Hertell acquistarono *Silja* con la stessa aspirazione; dunque erano sempre le stesse due barche a contendersi la vittoria e lo fecero in agguerritissime regate.

Nonostante le performances straordinarie di *Iskareen*, la vittoria andò nuovamente a *Silja*.

Bisognò attendere la Coppa del mondo 1978 per vedere finalmente *Iskareen* sul podio più alto, ultimo 8 Metri classico a vincere questo prestigioso trofeo. Nel 1981, in un incontro al RCYC, Nicki e Robin Clark e il solito Eugene Van Voorish decisero che era arrivato il momento di portare la Coppa sul lago Ontario, partecipando al Campionato 1982 in Svezia. Venne quindi organizzata la spedizione del "vecchio" *Iroquois* e di *Vision* a Visby. L'assalto americano fu un successo, con la conquista del primo e del secondo posto. Nonostante i suoi 14 anni, *Iroquois* non era affatto invec-



La International 8-Metre World Cup.

Gefion, *5 volte campione del Mondo, progettato nel 1988 da Ed Dubois.*

chiata e stracciò letteralmente le concorrenti, consegnando la coppa al Royal Canadian Yacht Club.

A proposito di quelle regate e del clima di grande sportività e signorilità che si respirava, si racconta che Eugene, al timone di *Iroquois*, sbalordì equipaggio e avversari facendo una brusca accostata, in piena regata, per raccogliere una lattina di birra accidentalmente caduta dalla sua barca.

L'anno successivo il Campionato si corse nelle acque del Royal Norwegian Yacht Club e anche in quella occasione *Iroquois* si aggiudicò la vittoria.

La presenza di Olaf V, Re di Norvegia al timone del suo *Sira*, oltre a conferire ulteriore prestigio al Campionato e alla Classe tutta, rese quella del 1983 una data memorabile proprio per l'introduzione della Sira Cup.

Al pari di altri armatori che avevano scelto di seguire la naturale evoluzione progettuale delle barche, anche il sovrano decise di modificare il suo 8 Metri secondo criteri più moderni, attrezzando *Sira* con vele dell'ultima generazione e albero in alluminio. Consapevole che queste modifiche avrebbero reso impari la lotta con le barche classiche, decise di mettere in palio la Sira Cup tra le barche costruite entro il 1960.

Sira e la Sira Cup

Nel 1939 il principe reale Olav di Norvegia e la principessa Marta si recarono negli Stati Uniti. Durante la loro assenza toccò a Johan Anker l'onore di portare *Sira* alle regate più importanti, tra le quali la Coppa del Re, dove *Svenevit*, recentissima creazione di Tore Holm, non impensierì *Sira* che, timonata da Johan e dal giovanissimo Erik Anker, si aggiudicò anche quella vittoria. Al ritorno dal suo viaggio, il Principe permise ad Erik di tenere la Coppa come souvenir e di custodirla; così fece la famiglia Anker per quarantaquattro anni. Nel 1983, Re Olav V decise, come abbiamo visto, di affiancare la Coppa, ormai conosciuta come Sira Cup, al Campionato del mondo.

Sira continuò a vincere sia in Norvegia sia in Svezia, ma non riuscì nel 1939 a strappare la Coppa d'Italia a *Ilderim*, che l'aveva conquistata l'anno precedente. Il 2 Ottobre 1939, presso il KNS, si tenne una serata celebrativa in onore di tutti i soci che avevano contribuito, durante gli anni, ad accrescere la fama del loro Circolo, sostenendolo con impegno e spirito agonistico. Anker prese la parola e il suo augurio di una Norvegia sempre libera commosse tutti i presenti. Ma il nove aprile 1940, purtroppo, anche quel paese dovette subire la tragedia dell'invasione nemica, costringendo alla fuga la famiglia reale. I primi di giugno, solo civile in mezzo una folla di militari, Anker riuscì a salutare il re Haakon e il principe Olav prima della loro partenza dalla Norvegia.

Nell'ottobre dello stesso anno, il progettista dei Re morì in un ospedale della Croce Rossa e la sua bara fu avvolta nel guidone del KNS.

Sira invece sopravvisse alla Guerra. Durante l'occupazione fu confiscata per uso personale da un ufficiale del Reich, Terboven, il quale ne affidò la manutenzione a un equipaggio professionista di Amburgo. La barca, nonostante fossero stati impiantati in coperta cavalletti per mitra e attrezzature militari, si trovava in ottime condizioni quando, alla fine della Guerra, Re Olav V ne riprese il possesso. Il Re continuò a navigare su *Sira* quasi ogni giorno, accompagnato da ufficiali del *Norge*. Si racconta che, da ottimo conoscitore delle coste, terrorizzasse l'equipaggio con passaggi rasenti gli scogli. Si appassionò anche ai 5,5 metri, sbalordendo tutti per la sua abilità al Campionato del mondo di classe. Nel 1983, per festeggiare i suoi ottant'anni e il centenario del KNS, *Sira* prese parte al Campionato del mondo 8 Metri che si tenne a Hanko. Si classificò quinta, solo un metro dietro al campione del mondo *Iroquois*, unica barca da regata utilizzata anche per crociera e diletto dalla famiglia reale.

Il risveglio della Classe

Con due vittorie consecutive, *Iroquois* risvegliò lo spirito agonistico della classe, stimolando gli armatori a tuffarsi in nuove avventure. Ripartì quindi la corsa ai progettisti e mentre in Svezia venivano costruite due nuove barche, in Canada ci si rendeva conto dello strapotere degli 8m europei. Nacque dunque *Octavia*, disegnata da Bruce Kirby per Elwin Cathcart. In Francia, Gaston Schmalz ordinava a Jacques Fauroux *Gaulois*, il primo 8m in alluminio.

Per Wermelin ordina a Pelle Patterson il primo 8 Metri in vetroresina, chiamato *Mr. E*; completamente nero, attrezzato con il meglio allora disponibile, intimorì non poco gli avversari con il suo aspetto aggressivo. Claes Henningson e Bengt Casseborn chiesero a Peter Norlin di disegnare *Golden Feather*, realizzato in lamellare. Una barca davvero bella, con bordo libero molto basso e le fiancate a vernice, era certamente la più ammirata tra le barche moderne. Le sue *scantling construction* sollevarono però dubbi e polemiche e i carpentieri furono costretti a una nottataccia extra di lavoro, per aggiungere dei correnti temporanei. La barca era molto veloce e lo è tuttora, ma non riuscì a vincere il Campionato per la sfilza di proteste che suscitò.

La vittoria di *Iroquois* nelle acque norvegesi portò il Campionato del mondo finalmente in Nordamerica. Nel 1984, fu *Octavia* a regalare al Canada la Coppa. La storia si ripeteva, dal momento che *Octavia* derivava dallo straordinario 12 Metri *Australia II. Mr E*, sponsorizzato dal colosso svedese Ericson, arrivò secondo davanti a *Iroquois*. *Golden Feather*, ancora con tanti problemi irrisolti, si classificò quarto. Una nuova era sembrava sorgere per la classe degli 8m, adesso affidati a nuovi

Lo stemma del Royal Canadian Yacht Club.
Nella pagina a fianco, Gitana Sixty *ingaggiato con* Lafayette.

***P**elle Petterson è il progettista di* Yquem, *tre volte campione del mondo. La sua carriera è iniziata con il nome di* Dolphin, *poi cambiato in* Spirit.

progettisti del calibro di Jacques Fauroux, Ed Dubois, Pelle Petterson. Alla fine del Campionato, *Golden Feather* passò a Harry Voss del Rochester Yacht Club, il quale fece sforzi immani per farlo rientrare nel rating ed essere ammesso al Campionato del mondo del 1985.

Sembrava tutto risolto quando, pochi giorni prima della regata, la barca fu rimisurata e le venne contestato un pescaggio eccedente di 70 mm. Con la consulenza di Petterson si decise che l'unica soluzione possibile, visti i tempi limitati, era quella di eliminare 550 chili di piombo dalla chiglia. Superbamente condotta da Voss e dal suo equipaggio, nonostante la penalizzazione subita dalla modifica, *Golden Feather* conquistò la sua prima Coppa del mondo.

Gaulois, costruito da Fauroux per Gaston Schmalz, fu il primo di una serie di scafi in alluminio. Il secondo, venne costruito per il barone Edmund de Rothschild il quale, continuando la tradizionale passione velica di famiglia, si regalò per il suo sessantesimo compleanno *Gitana Sixty,* vincendo il Campionato a Cannes.

Nel 1990, durante il Campionato mondiale a Rochester, si servì del suo maxi, sempre chiamato *Gitana*, come barca appoggio.

Morì nel 1997, qualche mese dopo il Campionato Europeo organizzato dalla sua Sociètè Nautique de Genève.

Nel 1988, fece il suo ingresso nella Classe *Gefion*, una delle barche più spettacolari mai realizzate. Ordinata da Sigfrid Svensson, era il prodotto di un pool vincente: Phil Crebbin ed Ed Dubois. Il concetto di partenza era quello del 12 Metri *Kiwi Magic*, star neozelandese. Nelle mani di Philip la barca si rivelò imbattibile, conquistando subito la Coppa e vincendo le successive quattro edizioni del Campionato del mondo, un record ancora oggi imbattuto. Nel 1989 e nel 1990, Ed Dubois disegnò altri due scafi che avrebbero vinto la Coppa.

Ron Palm cambiò il suo *Mystery* per *Sarissa,* vincendo tanto ad Helsinki nel 1993, quanto a Sodus Bay nel 1996. Nel 1998 riacquistò *Mistery* e commissionò a Sills il suo refitting. L'anno successivo *Mistery* si classificò seconda, davanti comunque a *Sarissa.* Quest'ultima è molto simile a *Gefion,* tranne che per forma e posizione della chiglia; continuamente aggiornata e attrezzata con le più recenti novità, rappresenta certamente uno degli esempi di maggior successo della sua classe.

L'ultimo 8m realizzato da Dubois è *Natural*, commissionato da John Fowler. Dopo aver fatto parte dell'equipaggio di *Iroquois* nel 1985, John si era innamorato della classe e aveva deciso di pren-

dervi parte da protagonista. Diversa dalle sue sorelle e studiata appositamente per il match race, *Natural* aveva un bulbo alare molto stretto, con la larghezza massima all'altezza della coperta, che diminuiva scendendo verso la linea di galleggiamento. Durante il Ted Turner Match Racing Event del 1998, era assolutamente a suo agio, agile, manovrabilissima, sembrava una ballerina che piroettasse sul ghiaccio. Walter Green la realizzò in *wood core*, con lo strato esterno in noce.

Mantenuta in condizioni assolutamente impeccabili, con le fiancate a vernice e un pozzetto degno di nota, è certamente una delle barche più suggestive e impressionanti. Il suo miglior piazzamento risale al 1995, quando vinse il Campionato del mondo in Olanda.

Con l'arrivo delle nuove barche sulla scena, apparve ovvio che l'opera viva di quelle "vecchie" necessitava di qualche piccola modifica.

Ron Palm affidò la revisione di chiglia e timone del suo *Mystery* a Sven Ritter, mentre l'armatore di *Golden Feathers* si affidò a Britton Chance. Le modifiche pagarono certamente bene, visto che le due barche, le più anziane della nuova formula di stazza, si classificarono rispettivamente prima e seconda al Campionato del mondo di Rochester, nel 1999.

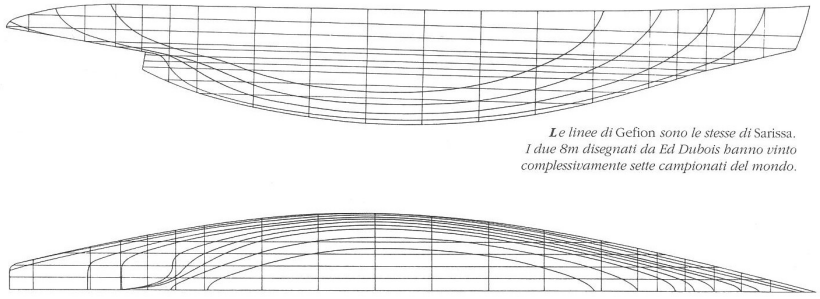
La diciannovesima edizione del Campionato del mondo, nel 1998 presso la Sociètè Nautique di Ginevra, vide in acqua un numero record di barche.

In quell'occasione fece la sua comparsa l'ultimo nato della classe: *Spazzo*, disegnato dalla giovane Juliane Hempel e costruito da Jodef Martin sul lago di Costanza. Classificato secondo il Registro tedesco, *Spazzo* era realizzato in lamellare di mogano, con materiali di altissima qualità secondo la tradizione della cantieristica del luogo.

Nonostante avesse solo due ore di prove in mare prima della regata, si rivelò una barca estremamente competitiva classificandosi quarta in una flotta di ventisette concorrenti.

In quell'occasione fu Jean Fabre, con l'equipaggio della sfida svizzera alla Coppa America, a condurre *Yquem* (ex *Spirit*) alla vittoria.

L'arrivo dei moderni 8m si rivelò alla fine fondamentale per mantenere la Classe nel giro delle pre-



Le linee di Gefion *sono le stesse di* Sarissa. *I due 8m disegnati da Ed Dubois hanno vinto complessivamente sette campionati del mondo.*

stigiose regate internazionali. Oggi le competizioni diventano sempre più agguerrite e le barche più estreme, attrezzate con materiali dell'ultima tecnologia. Tutto questo richiede maggiore professionalità e impegno; scompaiono le figure amatoriali e aumentano quelle degli equipaggi professionisti. Non si può negare che quest'aspetto cancelli la patina romantica che fu caratteristica della classe nel suo secolo d'oro, ma i tempi cambiano e forse è meglio vedere un equipaggio professionista che porta la sua barca verso la vittoria, senza rischiare nulla, piuttosto che un armatore inesperto, confuso e pericoloso per le altre barche. Per capire quanto è importante un equipaggio esperto a bordo, basti pensare che il rapporto tra la superficie velica di un 8m e di un ILC 40 è di 1:1, con la differenza che nel ILC 40 ci sono quattordici persone di equipaggio, negli 8m solo sei.

È bello notare che gli scafi classici della classe non si sentono minimamente a disagio di fronte ai nuovi arrivati e non è difficile vedere i migliori della Sira Cup dar filo da torcere ai moderni.

D'altronde la regola sempre valida delle *scantling rules* garantisce anche adesso che il peso dello scafo e la sua distribuzione siano uguali per le vecchie e le nuove barche. Inoltre non essendo cambiati dal 1933 i parametri di misurazione per la lunghezza calcolata e per la superficie velica, non si verifica neanche un'enorme differenza di velocità critica tra le diverse generazioni. Non si deve neanche sottovalutare la grande influenza che i 12 Metri da Coppa America hanno avuto sui moderni 8 Metri, che sono diventati alla fine, e qui sta la grande differenza, purosangue da match-race e non più da regate di flotta come i loro predecessori.

Ovviamente le barche moderne sono più solide e rigide e, grazie al *trimtab*, timone separato e bulbi alari, sono molto avvantaggiate nelle andature di bolina. Anche l'attrezzatura fa la sua parte: un winch con un coefficiente di 60:1, che permette una rapidissima messa a punto delle vele all'uscita di una virata, assicura alla barca ulteriore potenza e velocità. Alberi idraulici, stralletti e vang, oggi considerati standard sui moderni 8m, distruggerebbero un vecchio scafo di legno alla prima regata.

Anche se le barche di oggi sembrano incredibilmente costose, le spese di costruzione e mantenimento sono molto più contenute di quelle degli 8m d'epoca. Proprio come i classici, anche questi vengono costruiti secondo una formula che resiste da 70 anni e che, proteggendo le barche dal diventare obsolete, le rende un sicuro investimento. Non dimentichiamo che *Yquem*, disegnato nel 1985, vinse il Campionato del mondo nel 1998, mentre nel 1999 la vittoria andò a *Golden Feather*, vecchio di quindici anni.

Appendice

Il Lloyd's Register of Yachts
La costruzione di un 8 Metri

Il Lloyd's
Register of Yachts

Non vi è dubbio che le *scantling rules* (misure di dimensionamento) introdotte dai Lloyd's ebbero un'influenza enorme sullo sviluppo delle classi metriche e quindi anche degli 8 Metri.

Tanto l'International Rating Rule quanto le *scantling rules* favorirono barche a dislocamento pesante, mentre le regole severe imposte per la scelta dei materiali garantirono la stabilità della classe e, soprattutto, la solidità e quindi la durata degli yacht.

Le *Rules for Construction & Classification of the International Rating Rule* sono state parte integrante del regolamento fin dalla sua promulgazione nel 1907.

Nonostante i divieti fossero qualche volta ignorati da progettisti e cantieri, furono proprio loro a determinare la regola per il peso e la sua distribuzione, che salvò le barche esistenti dal diventare obsolete non appena venissero adottati nuovi materiali.

Le *scantling* vennero calcolate principalmente per salvaguardare gli assicuratori, il che significa che i metodi di costruzione o i materiali non dovevano essere in alcun modo presi alla leggera. Il risultato è che nessun'altra Classe Internazionale al mondo si può permettere oggi di avere tante barche d'epoca sulla linea di partenza. Costruite negli anni Venti e Trenta, le barche classiche riescono a essere ancora molto competitive nei confronti dei progetti più moderni. Se tutto questo è possibile, si deve alla severità di un regolamento che, imponendo le sue rigorose misure a cantieri e costruttori, li ha obbligati a realizzare barche che durano splendidamente tutt'oggi.

La storia del Registro dei Lloyd's

Tutto iniziò nel piccolo *coffee-house* di Edward Lloyd, a Tower Street, Londra, punto d'incontro per tutti gli appassionati del mare.

Nel 1710, trasferitosi ormai da anni nella nuova sede di Lombard Street, il Lloyd's *coffee-house* diventò di fatto il più importante luogo di scambio e d'incontro per mercanti, armatori, banchieri, assicuratori. Anche se in modo non ufficiale, ospitava una certa attività commerciale e, quando nel 1734 aprì i battenti il primo ufficio di assicurazioni, divenne un crocevia talmente importante per gli scambi economici che il suo proprietario decise di pubblicare un giornale contenente le più affidabili notizie commerciali e lo chiamò Lloyd's List.

Grazie al fatto che i suoi clienti erano i personaggi più in vista del mondo del mare, Lloyd era in grado di pubblicare informazioni attendibili e preziose per assicuratori e spedizionieri. Dal 1734 continua a essere pubblicato senza interruzione.

Nel 1760 nacque il primo Lloyd's Register of Shipping, pubblicato non più dal padrone del locale, ma da un'associazione di assicuratori, i quali, pur continuando a lavorare separatamente, cioè con profitti e rischi personali, decisero di costituire un'organizzazione centrale che governasse i loro affari.

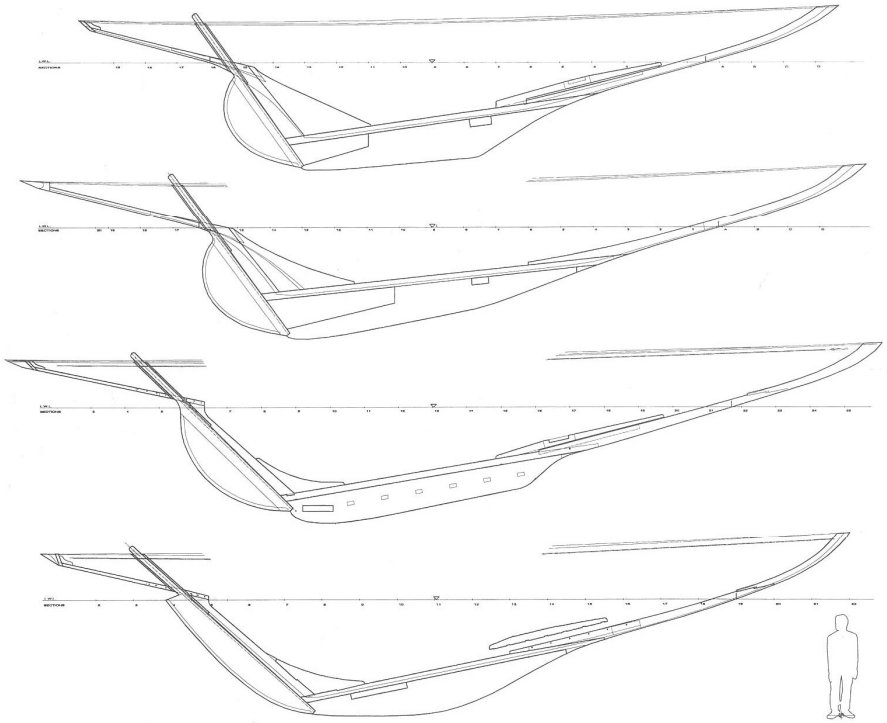
Nel 1791 settantanove mercanti, banchieri e spedizionieri marittimi,

crearono la New Lloyd's Coffee House, gestita adesso dagli assicuratori. Questi raccolsero la somma di 100 sterline ciascuno, per trasferire la nuova sede presso la Royal Exchange di Londra. Dopo cinquant'anni rilevarono il Lloyd's List, operazione che ebbe una grande influenza sulla fondazione della nuova Society of Lloyd's Register nel 1834. La società si occupò della classificazione delle navi e della pubblicazione del Lloyd's Register. Nel 1928 si trasferì nella sua attuale sede, presso il palazzo dei Lloyd's in Leadenhall Street.

I Lloyd's e le classi metriche

Nel 1906 quando, sotto il regno di Giorgio V, si tenne a Londra la prima conferenza internazionale, venne chiesto ai Lloyd's di studiare un nuovo sistema di regole e tabelle per la costruzione delle barche dell'International Rating Classes, le

Struttura portante di 8 metri disegnati da Tore Holm e William Fife, tra il 1924 e il 1945.



cosiddette classi metriche. Le *scantling* sono quindi un insieme di regole e tavole, studiate per la costruzione di uno yacht. Il loro scopo fondamentale è quello di assicurarsi che tutte le barche della stessa classe abbiano le stesse *scantling*, o *scantling* di uguale valore (peso). Lo spessore del fasciame o del ponte, le misure e i volumi dei bagli, ordinate e correnti dovevano essere tali per cui uno yacht costruito secondo la nuova classe Lloyd, chiamata "R", fosse sufficientemente solido per sopportare a lungo lo stress di numerose campagne di regata o crociere.

Architetti e costruttori si lanciarono nell'impresa certi di riuscire a trovare in breve tempo la "forma perfetta", confidando anche in un futuro sviluppo di metodologie e materiali.

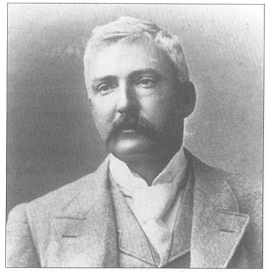
Giorgio V al timone di Britannia. *Amava talmente la sua barca che non volle che gli sopravvivesse: diede ordine di affondarlo dopo la sua morte.*

Ma, a distanza di un secolo, siamo ancora lontani dalla perfezione e ancora oggi, con tutti gli ultimi ritrovati della tecnica a disposizione, vediamo che sono sempre gli uomini a fare la differenza in una regata.

Le *scantling rules* dei Lloyd's furono pubblicate per la prima volta nel 1909, quando l'International Rule of Yacht Measurement and Rating venne adottato dalle nazioni europee, a loro volta riunitesi sotto l'International Yacht Racing Union (IYRU - 1907). Inghilterra, Italia, Francia, Germania, Svezia, Norvegia, Belgio, Olanda, Austria, Ungheria e Danimarca nel 1908 vennero raggiunte dai Paesi baltici, dalla Finlandia e dall'Argentina. Inspiegabilmente, pur avendo preso parte alla conferenza, la Svizzera si astenne e solo nel 1927 l'International Rule venne adottato anche dal Nordamerica.

A differenza delle regole imposte dalle *scantling rules*, dove la costruzione dello scafo era basata su numerosi rinforzi trasversali (ordinate), con uno o due correnti, quelle americane dell'Universal Rule accentuavano l'importanza dei rinforzi longitudinali, prevedendo numerosi correnti e ordinate intermedie distanziate.

I Lloyd's non accettarono mai questi metodi; Herreshoff, d'altro canto, padre riconosciuto delle regole americane, sicuro della sua teoria e soprattutto forte di numerose barche di successo, non fu mai contrad-



George Watson, il progettista che rivoluzionò il panorama dello yachting all'inizio del secolo. Il suo progetto più famoso è il Britannia, *pluriviltoriosa "big boat" di re Giorgio V.*

detto apertamente.

In Europa la nascita di un regolamento unico venne salutato con entusiasmo dalla maggior parte degli yachtmen. Solo il famoso progettista inglese George Watson, nel 1908, scrisse l'unica nota stonata del coro:

«Dovendo esprimermi a proposito della classificazione dei Lloyd's, non posso non considerare il fatto che una barca "classificata", diventando di fatto popolare, allarghi certamente il mercato anche alla gente comune.

Ma questo non significa che sarà per forza migliore di un'altra costruita da un bravo architetto, specialmente se questi, insieme al legno e all'acciaio, ci mette anche un po' di cervello.

Il fatto che le barche debbano essere classificate per regolamento, temo finisca per uccidere la

Iskareen, *costruito da Plym nel 1939: dopo sessant'anni è ancora in piena forma.*

libera creatività e l'inventiva personale. I Lloyd's, per quanto di larghe vedute, potrebbero diventare - come già accaduto nella navigazione commerciale - dogmatici e "dittatoriali"; se non fosse stato per l'opposizione delle società costituitesi, cioè delle cooperative, ci avrebbero costretto a costruire le navi in un certo modo già da adesso.

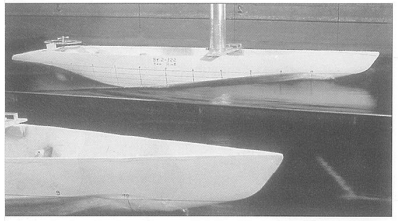
Sappiamo tutti che l'interesse dei Lloyd's è quello di proteggere gli assicuratori, per questo la loro unica preoccupazione è che le barche siano equipaggiate di tutto il necessario per renderle sicure. Loro però non si curano se la realizzazione avviene per opera di esperti costruttori o di imbecilli qualunque; così facendo costringono i bravi progettisti a barcamenarsi in questo regolamento, riempendo gli scafi di roba assolutamente inutile e di cui avrebbero volentieri fatto a meno.

Io credo che nascerebbero barche molto più veloci e sicure se i progettisti potessero costruire con totale libertà di modi i loro scafi. Nessuno penserebbe mai di mettere a repentaglio la propria reputazione, costruendo volontariamente una barca inaffidabile. Non avrebbe senso, a meno che egli non abbia l'intenzione di cambiare mestiere il giorno del varo.

Comunque, quanto ho detto all'inizio resta valido, perché mentre l'esperto velista sarebbe felice di avere una barca non classificata, purché costruita da un progettista affidabile, l'uomo di strada si fida dei Lloyd's, che rappresentano per lui una garanzia di qualità.

Proprio come il nome Pommery sullo champagne, sebbene tutti sappiamo che un vino altrettanto buono si trova anche nelle bottiglie senza etichetta».

Durante la conferenza internazionale del 1906 però tutti i presenti scelsero l'etichetta Pommery, pensando che preferire una bottiglia sconosciuta potesse presentare qualche rischio.



***I** test sui modelli in scala sono ormai indispensabili per avere uno scafo competitivo.*

Gli armatori volevano barche soddisfacenti in crociera e in regata, che fossero anche un buon investimento. Di conseguenza passarono le seguenti risoluzioni accettate all'unanimità:

1 - I Lloyd's inglesi e tedeschi e il Bureau Veritas francese, sono invitati a raggiungere un accordo sull'uniformità delle regole per le *scantling classification* delle barche a vela.

2 - Le suddette società si impegnano a consultarsi con le altre nazioni rappresentate alla conferenza, sulla questione dei materiali e dei metodi di costruzione.

3 - Tutte le barche da regata devono essere classificate secondo le regole dei Lloyd's.

La IYRU d'altro canto stabilì che i regolamenti non fossero decisi soltanto dalle Società di Classe, ma lasciò la possibilità a tutti i delegati delle nazioni di riunirsi per rivedere i regolamenti, qualora lo ritenessero necessario. Risultato immediato di questo atteggiamento fu che gli americani, una volta adottata l'International Rule nel 1927, si distaccarono leggermente dai parametri europei. Cantieri come il prestigioso Nevins di New York continuavano per esempio a usare le viti piuttosto che i rivetti e a preferire scafi a fasciame doppi.

Nel 1928, probabilmente per favorire il Nordamerica, le *scantling* vennero così modificate:
«Il fasciame di uno scafo può essere realizzato in più strati purché lo spessore totale non sia inferiore a quello stabilito dalle Società per gli scafi a fasciame singolo».
Stessa regola valeva per il ponte.

La scelta del legno

Il regolamento di stazza delle classi metriche lasciò quindi una grande libertà nella scelta dei materiali e dei metodi di costruzione.

Grazie a un regolamento che chiedeva alle nazioni di rendere conto delle scelte effettuate, oggi possiamo con facilità risalire alle differenti tecniche, o materiali, utilizzati all'epoca per il fasciame dello scafo.

Gli italiani usavano spesso la *cedrella odorata*, cedro del Sud America, tipo di legno che unisce leggerezza e alta durata a un gradevolissimo aspetto, molto simile per caratteristiche al mogano dell'Honduras, in voga nei cantieri britannici e svedesi.

In Norvegia si preferiva l'*oregon pine*, mentre gli americani erano famosi per complessi metodi di costruzione che combinavano insieme legni diversi e oggi piuttosto rari. Per il fasciame doppio utilizzavano per esempio il *port oxford cedar* per le tavole esterne, l'*honduras* per quelle interne, con il risultato che le loro barche erano lisce, rigide e solide.

I paesi scandinavi preferivano le varie famiglie del pino specialmente per l'opera viva, poiché resisteva meglio del mogano ai freddi inverni e a temperature che spesso scendevano fino a -25 C°.

Fu comunque proprio il mogano il legname più utilizzato, soprattutto per la grande disponibilità di tronchi enormi, tanto per diametro quanto per lunghezza. Sezioni così larghe non erano facilmente reperibili in altri tipi di legno; sebbene il mogano più fine fosse quello dell'honduras, in molti preferivano il cosiddetto *grand bassam*, che offriva tavole più larghe. D'altronde soltanto un esperto falegname avrebbe notato la differenza, visto che ambedue presentano le caratteristiche macchie nere sui pori, tipiche dell'honduras. La differenza sostanziale è che quest'ultimo è in qualche modo più tenero, mentre il *grand bassam* può presentare una venatura incrociata che rende difficile ottenere l'effetto liscio finale.

Le diversità si videro anche nell'utilizzo dei materiali: gli scandinavi usavano la quercia per la chiglia, laddove il cantiere di Fife sceglieva il teak.

Anche per la coperta ci sono differenze: mentre in Nordamerica si pre-

feriva l'*alaska spruce*, una qualità molto forte e durevole, in Inghilterra preferivano il ponte in teak e gli in Scandinavia sceglievano l'*oregon pine*. Per di più erano soliti trattare il ponte con vernici trasparenti e molto scivolose; quest'operazione non comportava grossi problemi a coperta asciutta, ma richiedeva grande abilità quando si bagnava.

Anche le ordinate risultarono essere diverse: gli inglesi ritenevano che il *rock elm* fosse la migliore soluzione, per la facilità al piegamento e l'alta resistenza; gli italiani e i francesi opposero la scelta dell'acacia, un tipo di legname oggi sfortunatamente poco utilizzato. L'acacia è uno dei legni europei più resistenti, con ottime caratteristiche al piegamento e alta resistenza alla scheggiatura.

In Scandinavia usavano indifferentemente quercia o frassino, mentre in Nordamerica era utilizzata la quercia bianca locale, un legno duro con caratteristiche venature dritte.

È difficile stabilire chi avesse ragione e chi torto, ma di certo si può affermare che tutti gli 8m S.I., senza eccezioni, sono stati costruiti con materiali e legnami di altissima qualità. La scelta finale era sempre subordinata al clima, alle tradizioni locali, alla disponibilità del materiale.

Ogni tipo di legname veniva menzionato nelle tavole e, secondo la sua durata, gli venivano assegnati degli anni. Stava così ai cantieri scegliere,

L'Otto Bangalore, *un progetto del 1928 di Johan Anker.*

quando costruivano una barca, se averla classificata per R14, R16 o R20 anni. Una volta ottenuta la certificazione "R", le barche potevano correre tra di loro finalmente alla pari.

Le qualità più leggere non risultavano automaticamente da un minor peso dello scafo poiché le tavole si basavano sul peso specifico, che è una delle più importanti caratteristiche in quanto indica la forza e la durata. Ovviamente, per assicurare un uguale peso e un'uguale distribuzione del peso nelle costruzioni, bisognava aumentare lo spessore dei materiali più leggeri, al fine di bilanciare forze e peso dei componenti della struttura in un unico insieme. Di conseguenza, utilizzare legnami più leggeri non solo non pagava ma aveva l'aggravante di non garantire la durata. Il risultato di quanto detto è sotto gli occhi di tutti: le barche costruite il secolo scorso con legnami fini e resistenti hanno brillantemente superato la prova del tempo e sono ancora oggi assolutamente perfette.

Metodi di costruzione

I Lloyd's lasciarono ai cantieri un certo margine di libertà anche nei metodi costruttivi purché fosse sempre rispettata la regola che imponeva che barche della stessa classe avessero un uguale peso e un'uguale distribuzione dello stesso.

Gli architetti si sbizzarrirono nella ricerca di un'interpretazione ottimale della formula, cercando un felice

Dopo settantacinque anni dal varo, Emily *di William Fife è stato completamente ricostruito in Portogallo.*

compromesso tra soluzioni vantaggiose in regata e risultati soddisfacenti per gli armatori. Ciò che rappresentava un grosso limite all'inventiva personale era l'obbligo di costruire barche che fossero sicure in mare e di lunga durata.

Anche in questo campo si evidenziarono grosse differenze di scelte e non soltanto tra una sponda e l'altra dell'Atlantico, ma anche tra i paesi del vecchio continente. Il risultato è quella variegata e composita flotta che vediamo oggi in acqua, testimone e rappresentante delle diverse tradizioni e delle molteplici culture che affluirono, nel corso degli anni, nel mondo dello yachting.

Sebbene nessuna scelta si fosse rilevata predominante, verso la fine degli anni Trenta la costruzione in composito con ordinate in acciaio fu quella maggiormente in uso.

A eccezione dei 15m e dei 19m, la maggior parte degli scafi metrici costruiti tra il 1907 e il 1919 venne realizzata con *grown timber frames* e ordinate sovrapposte, piegate a vapore. La richiesta di legname piegato e incurvato era talmente alta, che alcuni produttori particolarmente attrezzati, facevano crescere i rami sugli alberi sotto tensione di cavi d'acciaio, in modo da ottenere dei legni naturalmente piegati e adatti a servire come ordinate.

I rami più lontani dal tronco principale, chiamati *fork pieces*, erano particolarmente adatti come ordinate per scafi con sentina profonda. Quelli con una lunghezza limitata, più vicini alla circonferenza del tronco, erano invece usati come ginocchi.

Non vi è dubbio che il legname curvato in natura è certamente migliore di quello piegato a vapore, perché, non essendo sottoposto a una forzatura e a una compressione innaturale, non corre il rischio di scheggiare.

Le tavole dei Lloyd's ovviamente riconobbero la qualità di questo tipo di costruzione, dal momento che risultava più leggera di quella realizzata con ordinate piegate a vapore o segate.

Le costruzioni realizzate con questo tipo di ordinate divennero le favorite in Inghilterra, Germania e Scandinavia. Però questo tipo di legname non era facilmente reperibile e l'alternativa era affidarsi alle tavole piegate a vapore. Per il piegamento a vapore i costruttori utilizzano la proprietà termoplastica del legno. Una volta superata la temperatura di 80 C° le pareti delle cellule diventano soffici e il legno può essere piegato con facilità. Il range minimo di curvatura del legno dipende dalla qualità del legname stesso: la quercia, l'olmo, il frassino e l'acacia hanno ottime caratteristiche di piegamento.

L'utilizzo del vapore si spiega non solo con la morbidezza del legno che si ottiene, ma anche con la possibilità di avere una temperatura controllata. Nei tempi antichi le tavole venivano accostate direttamente alla fiamma; il pericolo per il legno è che uno sbalzo termico del genere porti a ebollizione l'acqua all'interno del legno stesso: il vapore che si produce dentro le cellule non riesce infatti a raggiungere velocemente la superficie, causando un vero e proprio "collasso" del legno. Con il vapore invece, si mantiene una temperatura costante che evita anche le macchie da bruciatura, facendo risparmiare ai cantieri del tempo prezioso. Le costruzioni con ordinate piegate furono molto comuni in Italia, Francia e Nordamerica.

Anche le sentine rivelarono differenti soluzioni progettuali: gli scandinavi e gli americani preferirono quelle sentine profonde dove le cose si perdevano fino alla stagione successiva, utilizzando come rinforzi complesse e costose strutture di acciaio.

Gli inglesi e i restanti paesi europei invece preferirono il *deadwood* tra il piombo e la chiglia di legno. Significa che lo spazio tra il piombo e la chiglia veniva riempito con del legno che non aveva altra funzione specifica se non appunto quella di riempire: era, perciò detto *deadwood*, legno morto.

Quando è presente, il *deadwood* è l'unica parte fissa dello scafo completamente circondata dall'acqua; è ovvio che risulti impregnata di umidità alla fine della stagione. Dopo un inverno asciutto, queste parti richiedono quasi sempre un accurato controllo, essendo gli scafi di questo tipo più vulnerabili di quelli con una sentina strutturata.

Le costruzioni in composito, cioè quelle realizzate utilizzando sia legno sia acciaio per le ordinate, sono state in voga sin dall'esordio delle classi metriche. Anche scafi molto grandi come *Lady Anne*, un 15m del 1914 disegnato da Fife, venne costruito con questa tecnica. Si trattava di un sistema abbastanza economico, che garantiva al contempo solidità e rigidità alle barche. Lo svantaggio più grande era però rappresentato dalla corrosione alla quale l'acciaio era soggetto, con severo pericolo per l'intero scafo. Le chiglie in rovere si rovinavano a causa della deleteria combinazione tra acciaio e acido tannico, contenuto nel rovere; il mogano scuriva e cominciando a cedere, metteva in pericolo tutta la ferramenta; soltanto il teak sembrava resistere bene alla combinazione con l'acciaio.

Nonostante tutti questi inconvenienti però, furono proprio le costruzioni in composito a dominare la scena europea, tra gli anni venti e i trenta.

Facevano eccezione soltanto Abeking & Rasmussen e gli italiani Baglietto e Costaguta.

In Nordamerica gli scafi in composito non riscossero grande successo anche se gli americani usavano rinforzare la sentina e la zona intorno all'albero con strutture di bronzo o acciaio.

Golden Feather *ritratto nelle acque di Rochester, USA, considerata un po' la patria degli 8 Metri in America.*

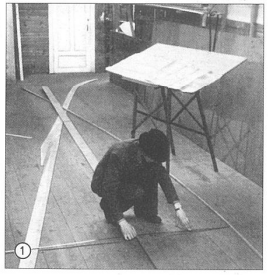
USA 34
USA34

La costruzione di un 8 Metri

Il Neglingevarvet (Stockholms båtbyggery AB) posseduto dalla famiglia Plym a Stoccolma era certamente uno dei migliori cantieri del Nordeuropa. La loro maestria, l'attenzione per il dettaglio e la qualità erano uguagliate da pochi. All'inizio del ventesimo secolo il leggendario August Plym fissò i canoni della costruzione delle barche in legno e la sua fama sopravvisse per generazioni. Nel 1939 il cantiere assunse l'incarico di realizzare *Iskareen*, progettata da Sparkman & Stephens, la cui costruzione fu documentata da Bengt Plym. Grazie alle molte foto possiamo seguire ancora oggi l'avanzamento dei lavori, un esempio unico della migliore costruzione navale svedese. Il testo che segue è la libera traduzione di un articolo scritto per la rivista *Nordens Båtar* da Bengt Plym.

«La costruzione della barca inizia con l'impostazione del tracciato, *lofting* in inglese, un incarico difficile che viene affidato agli artigiani più esperti, poiché il loro lavoro determinerà la forma dello yacht: in base alle misure indicate dai disegni, lo scafo viene riportato in misura reale sul piano dove verrà costruita la barca. Si passa poi alle dimensioni e alle coordinate di telaio, deriva, poppa e chiglia. Questo lavoro deve essere eseguito con la massima cura in quanto, ingrandendo il disegno, ogni errore viene amplificato in scala. Di solito le barche da regata della misura di un 8 Metri hanno una costruzione composita con ordinate flessibili in legno, intervallate da ordinate in acciaio: *Iskareen* ne è un buon esempio. Nel suo caso, tra due ordinate in acciaio, ve ne è una piegata a vapore.

Una volta terminata l'impostazione del tracciato, vengono fatte le sagome e passate ai fabbri che costruiranno le ordinate in acciaio. Un lavoro delicato che richiede molta precisione per rispettare la forma e le misure, in quanto successivamente sarà possibile apportare solo poche correzioni. Il


1

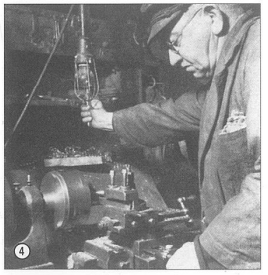
2

3

rullaggio, la forgiatura e la saldatura di queste parti, operazioni che potrebbero sembrare molto semplici, sono in relatà complicate per via della forma tridimensionale. Insieme alle ordinate vengono prodotti i madieri in ferro (che possono essere anche d'acciaio o in fusione di bronzo), i quali collegano le ordinate di legno di sinistra e di dritta sopra la chiglia. I madieri di *Iskareen* sono in acciaio forgiato.

Mentre il fabbro lavora sulla struttura metallica, viene costruita la struttura longitudinale della barca, ovvero la sua "spina dorsale", fondamentale per la forma e la robustezza dello scafo. Per prima la chiglia in legno, poi la ruota di prua, l'*horn timber* e il dritto di poppa. La scelta del legno per queste parti viene fatta tra rovere e teak, ognuno dei quali ha qualità particolari. Il rovere è forte e duro, mentre il teak è leggermente più tenero, ma resiste meglio al degrado. A questo punto si passa alla scelta del legno per il fasciame. Per *Iskareen* venne utilizzato un tronco di mogano honduras eccezionale, lungo più di 8 metri.

Quando le tavole vengono tagliate dal tronco, subiscono un restringimento naturale che va debitamente considerato. Esse vengono poi accatastate e ogni strato viene separato dall'altro da uno spessore, per consentire all'aria calda di un essiccatore a vapore di circolare. Le tavole raggiungono il grado corretto di essicazione in circa cinque settimane. Com'è ovvio, il miglior metodo di essicazione è quello naturale, al coperto, che però richiede da uno a due anni di tempo, quindi viene adottato solo dai cantieri che possono permettersi di acquistare e tenere a disposizione grandi quantitativi di essenze così costose. Nel frattempo la chiglia in legno è pronta e le ordinate in acciaio vengono montate per controllarne la forma. Quando si è certi che questa è perfetta, si procede alla galvanizzazione delle ordinate stesse per proteggerle dalla corrosione. È il momento di assemblare lo scheletro: le ordinate vengono imperniate alla chiglia in legno e viene mandato in fonderia uno stampo per il bulbo appositamente costruito. La fonderia colerà questo pezzo, il cui peso si aggira sui 6000 chilogrammi, che verrà fissato alla chiglia con perni in bronzo di prima qualità. Vengono poi montate sulle ordinate delle tavole di fasciame provvisorie per verificare la struttura e procedere con il montaggio del fasciame definitivo, accuratamente selezionato sia per la grana sia per il colore. Le tavole migliori verranno utilizzate per l'opera morta. La costruzione del fasciame è un'arte. Per prima cosa viene misurato il profilo dell'ordinata che poi viene diviso per l'altezza della tavola (per un 8 Metri l'altezza minima è 80 mm, quella massima 120 mm); viene quindi organizzata la disposizione delle tavole e si procede alla preparazione delle impalellature. La palella (*scarfing*) è la giunzione verticale tra una tavola e l'altra: un lavoro cruciale nella costruzione della barca. Le giunzioni vanno infatti evitate all'altezza dell'albero e degli attacchi delle volanti a poppa. Una volta fatto questo, le tavole vengono segate e piallate e messe in posizione tale da aderire perfettamente alle ordinate.


4

5

6

Per trovare la forma giusta, Plym usa strisce di piombo che indicano meticolosamente il piano d'appoggio delle tavole, l'una sull'altra.

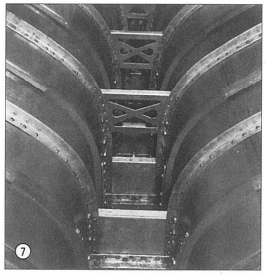
Ora si può procedere al montaggio e questo - va ribadito - è il passo definitivo nell'arte di costruire uno yacht. La qualità di una barca in legno può essere giudicata dal modo in cui i bordi di ogni tavola combaciano con gli altri, mentre la parte interna abbraccia perfettamente le ordinate. Plym comincia a montare le tavole subito sotto la linea di galleggiamento e poi procede verso l'alto fino al corso di cinta. Due squadre di uomini lavorano contemporaneamente al montaggio del fasciame, per far sì che il lavoro proceda in modo uniforme su entrambi i lati. Sulla ruota di prua e sul dritto di poppa vengono via via praticate le batture in modo da accogliere perfettamente le teste delle tavole. Prima di essere montate, le tavole vengono trattate alle estremità con olio di lino, dopodiché vengono fissate alla chiglia con viteria in bronzo e imperniate alle ordinate galvanizzate con rivetti anch'essi galvanizzati, non in bronzo, poiché lo zinco sulle ordinate causerebbe erosione galvanica. L'utilizzo dei rivetti galvanizzati richiede grande attenzione, affinché lo strato di zinco non venga intaccato. La ruggine sulle viti e sui rivetti produce inevitabilmente un annerimento del mogano.

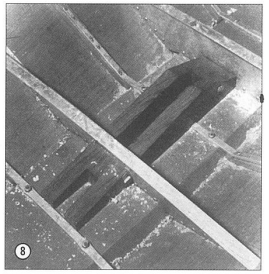
A questo punto il fasciame è finito e si procede con le ordinate intermedie che vengono piegate a vapore. Scaldare il rovere con il vapore acqueo ammorbisce il legno che può essere piegato facilmente. Una volta raffreddate, le tavole tratteranno la forma dello scafo e potranno essere avvitate al fasciame sempre con viti di bronzo, poiché, con viti in acciaio, l'acido tannico del rovere farebbe reazione provocando l'annerimento del legno.

Le ordinate in legno non sono a diretto contatto con la chiglia, ma arrivano poco al di sopra di essa: questo permette all'acqua di scorrere e defluire senza che si creino ristagni che farebbero marcire il legno e provocherebbero corrosione alle ordinate metalliche. Per rendere la struttura rigida, vengono montati i madieri che uniscono le ordinate di dritta e di sinistra alla base, sopra la chiglia. I madieri vengono fissati con dei grossi rivetti di rame che passano orizzontalmente attraverso i madieri stessi, le ordinate e il fasciame e, verticalmente, attraverso il madiere e la chiglia.

Ora la costruzione dello scafo è terminata. A questo punto sia l'interno sia l'esterno vengono imbevuti di olio di lino. Per aumentare la protezione, l'area della sentina viene trattata con una mistura di piombo e di olio di lino bollito, operazione che va effettuata il prima possibile poiché la mistura necessita di un certo tempo per asciugare. Nel frattempo bisogna dare la forma al corso di cinta che di fatto determinerà l'aspetto della barca: la fase dunque è piuttosto delicata e spesso il progettista è presente all'operazione. Arriva infine il momento di montare il rinforzo longitudinale e il dormiente che garantiranno la robustezza di tutto lo scafo.

Il lavoro prosegue con i bagli di


7


8

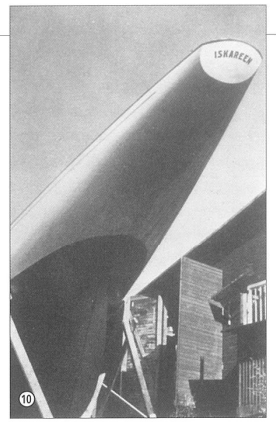
9

coperta che vengono incassati nel dormiente per dare più robustezza alla struttura e, mentre cominciano a delinearsi il pozzetto, la tuga e gli osteriggi, vengono montati i rinforzi per l'attrezzatura di coperta.

Nel frattempo l'olio di semi di lino all'interno dello scafo si sarà asciugato e sarà possibile applicare una mano di vernice a finire per far sì che il legno sia ben trattato prima di procedere alla costruzione degli interni.

Due squadre procederanno ora alla realizzazione della coperta: una squadra costruirà la coperta stessa, iniziando dalla posa del trincarino, l'altra squadra lavorerà alla tuga, mentre in falegnameria si avvia la costruzione di osteriggi e pozzetto.

Per la coperta la scelta del legno è ampia. Il teak è imbattibile per bellezza estetica e durata, ma è anche il più costoso. Le alternative sono l'abete e il *pitch pine*, anche se le barche da regata utilizzano spesso lo *spruce* per via della sua leggerezza. In Svezia si usa l'*oregon pine*, molto spesso verniciato. Il legno per la coperta deve

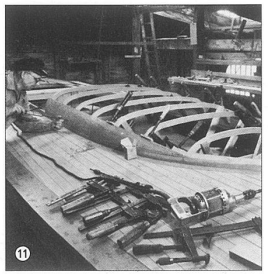


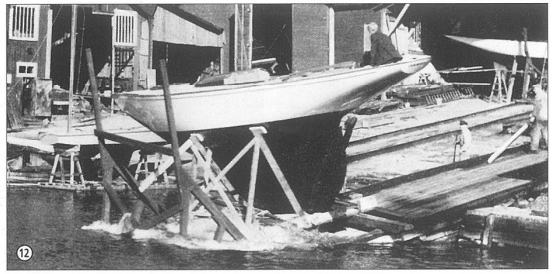
10

avere delle venature verticali, conosciute come "*quarter sawn*", che garantiscono una buona tenuta al calpestio, senza pericolo di scheggiature, mentre le cosiddette "*flat sawn*" si rovinano più velocemente in quanto il legno, preso vicino all'anello di crescita, è molto più tenero e può essere danneggiato persino da lavaggi con spazzole troppo rigide. A questo punto ha inizio il lavoro degli interni, quello nel quale l'armatore può finalmente dire la sua. Appena montate le paratie, vengono preparati dei modelli utilizzando cartone e stecche di legno, in modo che l'armatore possa effettivamente rendersi conto dell'aspetto che assumeranno gli interni, rispetto al progetto su carta.

Procedono intanto i lavori sull'attrezzatura alla quale oggigiorno si presta particolare attenzione. Barche come *Iskareen*, per esempio, hanno pezzi fatti su misura che sono al tempo stesso robusti, leggeri, funzionali ed eleganti. Si racconta che quando Rod Stephens salì a bordo di *Iskareen* nel 1939, disse: "Questa non è una barca come le altre: è costruita come un violino!"

① *Impostazione del tracciato: il passaggio dal progetto alle linee della barca.*
② *La saldatura delle ordinate in acciaio.*
③ *La forgiatura delle ordinate flessibili.*
④ *Le ordinate vengono lavorate al tornio.*
⑤ *Viene fissato il dormiente.*
⑥ *La sega a nastro taglia le tavole.*
⑦ *La costruzione della sentina con ordinate e madieri galvanizzati.*
⑧ *L'albero viene fissato alla chiglia in legno.*
⑨ *Forgiatura e torchiatura danno la forma ai madieri.*
⑩ *La lunga poppa lucida di* Iskareen.
⑪ *La cabina è l'ultima "opera d'arte".*
⑫ *1939,* Iskareen, *progetto di Olin Stephens, al varo presso Plym a Stoccolma.*


11


12

Gli 8 metri S.I. in Italia

Le regate più famose

Coppa d'Italia 1912

I francesi lanciano la sfida: loro rappresentante è *Anêmone V* di Philippe de Vilmorin, progettato da C.M. Chevreux e costruito da A. Luce & Houlier; le regate si svolgono a San Remo dal 23 aprile.

In Italia ci sono tre nuovi 8m S.I., *Sirdhana*, *Franca* e *Doge*, viene scelto come defender *Sirdhana*, progettato e costruito da Attilio Costaguta per Carlo Alberto Conelli de' Prosperi.

A bordo l'armatore e al timone il noto skipper Raimondo Panario; su *Anêmone V* la signora de Vilmorin e l'altrettanto famoso Toussain: due grandissimi campioni della vela a confronto.

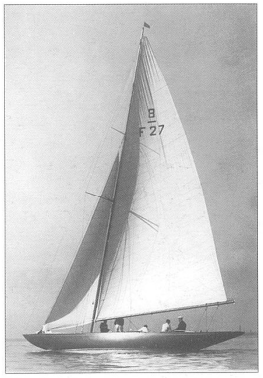
La prima regata è vinta da *Sirdhana*, ma viene annullata. Nella seconda Toussain parte al vento di Panario, ma questi poggia leggermente per acquistare velocità e corre lungo la costa, mentre l'altro continua a stringere al vento; al primo incrocio *Sirdhana* è molto vicino ad *Anêmone V* e, dopo un breve, serrato duello di virate, passa in testa; da quel momento continua a distanziare l'avversario.

Durante il terzo giro il vento aumenta e le barche terzalorano, tanto da avere la gola del picco poco sopra la trozza del boma; il francese ha la sola trinchettina, l'italiano porta anche un piccolo fiocco. Non c'è lotta, ma lo spettacolo è superbo.

La terza regata, seconda valida, si gioca tutta alla partenza: *Anêmone V* si tiene un po' più al largo per partire abbrivato e coprire *Sirdhana*, che va verso la scogliera per virare all'ultimo momento. Panario calcola perfettamente tempo e distanza e al colpo di cannone è sulla linea, primo. Il distacco piano piano aumenta e *Sirdhana* vince così la regata. La Coppa rimane in Italia.

Coppa d'Italia 1925

Dopo la sfida del '24 corsa con i 6m S.I. e vinta ancora dall'Italia, la Coppa torna a essere disputata con gli 8m S.I.; sfidante per il Cercle de la Voile di Parigi è *Aile IV* di Virginie Hériot, al timone il suo progettista e costruttore P. Arbaut. Come defender è scelto *Cheta*, progettista e timoniere Francesco Giovanelli, costruttore il cantiere Baglietto. Le regate si tengono a Genova nell'inverno, prima di quelle della Settimana Internazionale.



Lo sfidante francese Aile IV, *con il guidone del Cercle de la Voile di Parigi.*

Aile IV si aggiudica la prima delle tre entusiasmanti prove e *Cheta* le altre due. Ecco come "La Vela", pubblicazione del R.Y.C. Adriaco, descrive l'arrivo della terza regata: «con gli spinnakers che portano entrambi meravigliosamente, i due avversari corrono al traguardo come due aquile. *Aile IV* ha un fiocco pallone impressionante, tutte e tre le vele portano alla perfezione, ma commette l'errore di non svoltare i terzaroli alla randa che sul finire dell'impoppata. *Cheta* impiega minor tempo nello strambamento e si mette in rotta al lasco in un batter d'occhio; può passare così la boa al traguardo avendo aumentato il suo vantaggio...».

Durante la seconda regata, con vento leggero, Giovanelli tiene per tutto il lato di bolina il fiocco pallone, intuendo per primo le possibilità boliniere di questi grandi fiocchi; ma il taglio della vela non è ancora quello giusto e l'esperimento non riesce: *Cheta* viene superata da *Aile IV*.

Il geniale Raimondo Panario modificherà nell'inverno successivo i "fiocchi pallone" in grandi fiocchi da bolina, che per gli stranieri diventeranno i Genoa Jib. Ma per Francesco Giovanelli, memore forse della sua prima esperienza negativa, rimarranno sempre degli "empiastri" e continuerà a denigrarli per molto tempo.

Coppa d'Italia 1927

Viria è il defender della Coppa d'Italia, vinta l'anno precedente da *Catina V* (ex *Liala*) su *Aile IV*.

Progettato da Vittorio Baglietto, è stato costruito dal suo cantiere per i marchesi Rodolfo e Paolo Pallavicino. Il suo equipaggio è composto da Raimondo Panario, timoniere, Francesco Tagliafico, Domenico Patrone e Vittorio Costa; nelle eliminatorie ha superato *Clara*, *Etra* e *Sylphea*. Gli sfidanti sono due, il francese *Aile V*, disegnato e costruito da P. Arbaut per madame Hériot, e l'olandese *Hollandia*, costruito da G. de Vries per i signori Doedes e De Wit, giunto a Genova via nave. *Hollandia*, concepito per i mari del nord, è la tipica barca da tempi duri, prua aggraziata e fianchi potenti, con soli 72 metri quadri di vela; *Viria* ne ha 81 e *Cheta*, progettato per venti forti, 78.

Le regate hanno inizio il 13 febbraio; le prime quattro prove vengono tutte rinviate per lo scadere del tempo massimo con *Viria* nettamente in testa: in riviera, anche a febbraio, si possono avere giornate di bel tempo tali da rendere insufficienti le quattro ore previste per completare il percorso.

Si riprendono le regate per la Coppa d'Italia durante la Settimana Internazionale, con cielo grigio e fresco vento da scirocco. *Viria* parte primo e incrementa il suo vantaggio, ma, al secondo giro, quando la vittoria sembra ormai certa, rompe una sartia e deve rientrare col solo fiocco.

Nella sesta prova l'italiano è in testa quando sopravviene la bonaccia e la regata è annullata. Nella settima il vento soffia teso da tramontana e la sfortuna colpisce ancora: per la rottura della drizza la randa si piega facendo sbattere pesantemente il boma sulla coperta. L'avaria è grave e *Viria* deve ritirarsi: la Coppa è persa.

Coppa d'Italia 1930

La Coppa è trasmigrata dall'Olanda alla Francia nel 1928, vinta nelle acque dello Zuidersee da *Aile VI*, per la gioia di madame Hèriot.

Viene rimessa in palio soltanto nel 1930 a Le Havre: sfidante *Bamba*, con Francesco Giovanelli al timone e a bordo il figlio Guido, Leone Reggio e due marinai; defender *Aile VI*, timoniere M. Bouché e a bordo Virginie Hériot e tre marinai.

La prima prova è corsa il 20 agosto con vento di soli 4 metri al secondo favorevole al francese, che parte in anticipo e tarda ad accorgersi del richiamo; la regata non ha così più storia.

La seconda regata è rinviata per il vento forte, mentre l'indomani il vento è leggerissimo e scade il tempo massimo con *Aile VI* in vantaggio.

Finalmente il 23 agosto spira un fresco vento di 10 metri da ovest; il francese parte primo, ma è subito superato in bolina da *Bamba*, che si mantiene in testa per i primi due giri di triangolo. Per completare le prescritte 16 miglia restano da percorrere al lasco altre 4 miglia.

Lo scafo italiano soffre quest'andatura e infatti il francese si avvicina pericolosamente; solo con una serie di abili manovre Giovanelli riesce a mantenere all'arrivo un vantaggio di 18 secondi. Dopo tre anni la Coppa ritorna in Italia.

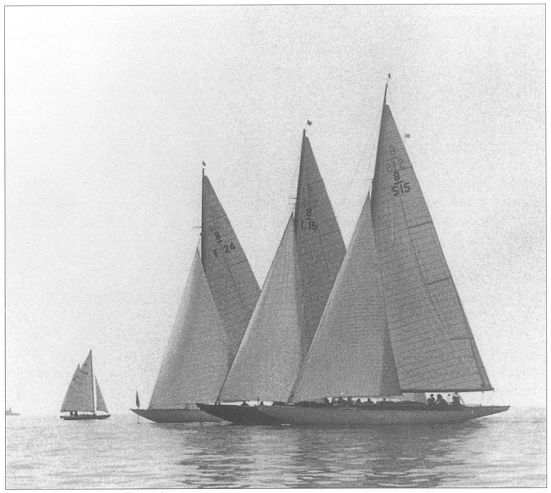
Coppa d'Italia 1932

Nel 1932 madame Hériot lancia una nuova sfida con *Aile VII*, progettato da Camatte e costruito nel cantiere di Cannes dell'italiano Attilio Chiesa, originario di Pegli; al timone ancora Bouché. Defender è sempre *Bamba* di Francesco Giovanelli, con il proprietario al timone. Le regate si svolgono a Genova.

Nelle prima prova del 26 febbraio forte vento di tramontana e mare mosso al largo; nel primo giro *Bamba* ha un'avaria al fiocco, lo deve sostituire e *Aile VII* va in testa, ma nell'ultima bolina Giovanelli dà inizio a una serie infinita di virate su ogni scarso. Bouché continua a virare per controllarlo ma, come si usava all'epoca, vira contemporaneamente all'italiano, restandogli sempre al traverso e lasciandolo così libero dai propri rifiuti. Giovanelli sbaglia quando vira verso terra, perché va verso un mare meno vivo e un vento meno forte, favorevoli ad *Aile VII*. Bouché invece sbaglia quando segue Giovanelli nei bordi verso ponente, con più mare e più vento, favorevoli a *Bamba*. Sull'ultimo bordo, a un centinaio di metri dal traguardo, *Bamba* è ormai vicinissimo ad *Aile VII*, da sottovento; stringendo di più grazie al fiocco piccolo può costringerlo a virare, ma Giovanelli non si accontenta. Finge di virare ancora una volta; Bouché è ingannato e orza sino a mettere la prua nel vento, ma Giovanelli ha già puggiato e vince per 21 secondi.

Vento e neve per la seconda prova del 27 febbraio; Guido Giovanelli sostituisce il padre al timone e conduce in testa buona parte della regata, ma il vento cala: *Aile VII* rimonta e vince.

Vento teso e mare calmo nella terza



France, Orietta *e* Atair *in bonaccia durante una regata di Coppa d'Italia. Nella pagina a fianco, il trofeo in argento*

prova, quella decisiva; torna al timone Francesco Giovanelli. Le barche sembrano volare, *Aile VII* parte avanti, ma *Bamba* presto la raggiunge e la supera, vincendo con sei minuti di vantaggio. Il percorso di 16 miglia viene compiuto in sole due ore e trenta minuti; questo dà l'idea di quanto fosse forte il vento quel giorno.
La Coppa rimane in Italia.

Coppa d'Italia 1935

Nel 1935 il R.Y.C.I. riceve due sfide per la Coppa d'Italia, dalla Germania con *Germania II* del barone Krupp von Bohlen und Halbach e dalla Francia con *Ea* di E. Piquerez.

Germania II è stato progettato da Henry Rasmussen e costruito nel suo cantiere nel 1934; è preceduto da una grande fama, avendo collezionato dodici primi posti nelle regate di Germania, Danimarca e Norvegia. Timoniere è il famoso skipper Edgar Beyn, con a bordo il barone Alfred nipote del proprietario.

Ea è l'ex *Méli-Mélo*, progetto di Pierre Arbaut e costruzione del Cantiere Bertin. Il suo precedente proprietario, A. Villard, l'anno prima ha sfidato gli inglesi per la Coppa di Francia e per la Coppa Cumberland; è stato battuto, ma nelle successive regate generali ha battuto a sua volta i vincitori delle coppe. Al timone il progettista Arbaut, con a bordo il nuovo proprietario E. Piquerez.

Defender è *Orietta*, progettato e costruito da Attilio Costaguta nel 1933 per il conte Giuseppe della Gherardesca; timoniere è Leone Reggio con a bordo il conte Giuseppe, Bruno Bianchi e Rinaldo Paduan.

L'11 febbraio a Genova si corre la prima prova con vento fresco da sud in aumento, mare agitato e pioggia. *Ea* e *Germania II* vanno in testa, ma *Orietta* riprende, supera e stacca *Germania II*. *Orietta* è al limite delle proprie possibilità mentre *Ea*, con 1200 chilogrammi in più di zavorra e 40 centimetri in più di lunghezza, è a proprio agio e vince con oltre un minuto di vantaggio. Mare lungo e leggero vento da levante per la seconda prova. *Orietta* parte bene, ma alla prima boa è terza; si riprende nel secondo giro e monta per prima la boa di bolina. I distacchi sono minimi e da terra si soffre perché i tre spinnaker si coprono l'un l'altro e sembra vi sia una sola barca: è primo *Orietta*, che continua ad aumentare il suo distacco e vince.

Per regolamento la terza regata è disputata solo da *Ea* e *Orietta*; il vento è incerto e leggerissimo e il tempo massimo scade con *Orietta* avanti di 15 minuti.

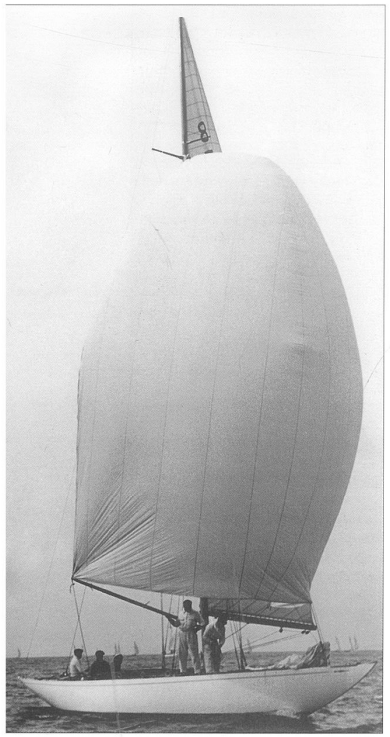
Il 4 marzo si corre la prova decisiva con maestrale teso. *Orietta* parte di nuovo bene, ma un po' sottovento; la regata si decide alla strambata sulla boa di levante, quando la randa di *Ea* resta incattivata nella crocetta. I bravissimi francesi sono pronti a rimediare, ma *Orietta* è già passato e vince con un minuto di vantaggio.
La Coppa d'Italia resta a casa.

Coppa d'Italia 1937

Tre sono gli sfidanti giunti a Genova: *France* di Fernand Rey, *Germania III*, classificatosi terzo alle Olimpiadi dell'anno precedente, proprietario il barone Krupp von Bohlen und Halbach e l'8m svedese *Ilderim* di Marcus Wallemberg Ju.

Defender italiano è *Bona;* ha vinto le selezioni su *Aria, Orietta, Catina VI* e *Italia*, che nella passata stagione è stato il miglior 8m italiano. L'equipaggio è formato da Leone Reggio al timone, Antonio Bocconi, Giacomo Caprile, Alberto Chiozza, Massimo e Mino Poggi.

Nella prima prova, il 22 febbraio, il mare è mosso e soffia un vento fresco da scirocco; sembra la giornata di *Ilderim*, ma nei cinque minuti che precedono la partenza allo svedese si



rompe la drizza della randa. *France* parte per primo, poi *Bona* e *Germania III*, ma alla prima boa l'italiano è in testa e così rimane sino all'arrivo, seguito da *Germania III* e *France*.

Il giorno dopo, con un cielo bellissimo, onda media, fortissimo vento da maestrale, nasce un duello serrato tra *Germania III* e *Bona*, che per tre giri si mantiene in prima posizione, ma il vento diviene molto irregolare. *Germania III* supera l'italiano e vince di 28 secondi.

La terza prova è corsa solo da *Germania III* e *Bona*, come da regolamento; mare mosso e vento fresco da est-sud-est; il tedesco parte per primo, ma l'italiano presto lo supera e rimane in testa, dimostrando di camminare bene anche con tempi duri.

Coppa d'Italia 1938

Nel 1938 *Bona* vince ancora le selezioni ed è il defender, con Leone Reggio al timone; i tre sfidanti sono gli stessi dell'anno precedente.

Nella prima prova *Bona* vince, seguita da *Ilderim*, *Germania III* e *France*. Il secondo giorno è nuovamente in testa, con oltre 6 minuti di vantaggio, ma prima dell'arrivo scade il tempo massimo; lo stesso avviene nella terza giornata. Per la quarta prova ancora mare calmo e leggera brezza da nord; *Ilderim* parte per primo e così arriva, senza che *Bona* riesca a recuperare.

Il primo marzo è il giorno della bella tra *Bona* e *Ilderim*, un vero e proprio match-race. Dopo il colpo di cannone sono entrambi con mure a dritta; l'italiano è avanti, sottovento e non può virare. Il bordo porta verso terra, quindi *Bona* è costretto a virare comunque per non andare sugli scogli. *Ilderim*, che ha il vantaggio delle mure e nel frattempo ha guadagnato un poco al vento, agevolmente lo copre e non lo lascia più per tutta la regata. La Coppa d'Italia emigra in Svezia, con molte polemiche.

Coppa di Francia 1938

Dopo la sconfitta di Genova, *Bona* può riscattarsi subito dopo a Cannes, dove dal 24 aprile sfida *France* per la Coppa di Francia. Al timone Alberto Chiozza.

È l'avvenimento velico più importante della stagione; tempo grigio, minaccia di pioggia e poco vento per la prima prova, che si svolge su quattro giri di un triangolo per un totale di 20 miglia. *Bona* va in testa e vi rimane per tutta la regata, vincendo con un distacco di oltre undici minuti.

Nella seconda prova il tempo è bello, il mare calmo e soffia un leggero vento da levante; *Bona* è subito avanti e non si fa più raggiungere.

La terza regata va a *France*, che parte magnificamente; nella quarta, in bolina, inizia un formidabile duello di virate. A un certo punto, in una situazione un po' confusa, *Bona* obbliga l'avversario a mettersi con la prua al vento e lo supera; *France* alza bandiera di protesta, ma al traguardo è primo lo scafo italiano. È stata la più bella regata di *Bona*.

Con tre vittorie su quattro gare la Coppa di Francia sarebbe nostra, ma si deve ancora discutere la protesta. Dopo una riunione di cinque ore, la giuria decide di considerare con riserva la quarta regata e di farne disputare una quinta.

Il 28 aprile il mare è calmo, piove, il vento è fresco e costante da levante. Il percorso prevede due giri del triangolo grande; Bona parte molto bene e resta prima sino all'arrivo.

Gli italiani sono un po' amareggiati quando successivamente la giuria accoglie la protesta di *France* e assegna al francese la vittoria nella quarta prova, quella considerata "con riserva"; ma ormai *Bona* ha vinto.

La Coppa di Francia torna in Italia per la seconda volta, a trentasei anni dalla storica vittoria del duca degli Abruzzi con la leggendaria *Artica*.

Bona resta l'unica barca italiana a comparire sia sull'Albo d'Oro della Coppa d'Italia sia su quello della Coppa di Francia.

Coppa d'Italia 1939

La R.F.I.V. nel 1938 incoraggia la costruzione di nuovi 8m S.I., per poter contare su un buon numero di barche moderne e agguerrite, tra le quali scegliere lo sfidante che dovrà cercare di riportare in patria la Coppa d'Italia, ora in mano agli svedesi.

Il primo dei nuovi scafi a scendere in mare è *Miranda III*, progettato e costruito da A. Costaguta per Carlo Ciampi di Milano. All'inizio del 1939

viene varato anche *Pinuccia*, progettato e costruito da Baglietto per Angelo Rizzoli.

Si dice che sia stato lo stesso Mussolini a chiedere a Rizzoli di farsi costruire uno yacht molto competitivo, per portare alla vittoria la nostra bandiera.

Le Regate invernali di Genova sono poco indicative a causa della gran bonaccia con la quale si svolgono; viene comunque scelto *Pinuccia* e il R.Y.C.I. lancia la sfida alla Svezia. Le regate si svolgono a Sandhamn; defender è lo svedese *Ilderim*, proprietario e timoniere Marcus Wallemberg Jn. *Ilderim* è la prima barca da regata a usare un albero d'acciaio.

Gli altri sfidanti sono *Germania IV* del barone Krupp von Bohlen, *Sira* del principe ereditario di Norvegia Olaf e *Le Gaulois* di madame Yvonne Léon Cotnareanu.

Il livello della competizione è altissimo: scafi, timonieri ed equipaggi sono indubbiamente i migliori in Europa.

L'equipaggio di *Pinuccia* è composto da Leone Reggio timoniere, Berto Chiozza, Giacomo Caprile, Amedeo Apennini e Bruno Bianchi. A Leone Reggio non si è ancora rimarginata la ferita all'orgoglio per la sconfitta subita l'anno prima quando, al timone di *Bona*, ha perduto la Coppa dallo stesso Wallemberg, proprio a Genova nelle acque di casa.

Per troppo nervosismo, per la tensione che prende chi vuol dare il meglio di sé e per l'ansia di dover fare assolutamente bene, Leone Reggio non riesce a imporsi su Wallemberg che, astuto e attento, rivince la Coppa d'Italia. Il lapidario, ma significativo, commento di V. Vittorio Baglietto sarà «…manovre sbagliate!».

Un 8m in versione "crociera".
In basso, un operatore dell'Istituto Luce a bordo di un 8m prepara un servizio sulle regate di Coppa d'Italia.
Nella pagina a fianco, France.

Gli 8m italiani

Le notizie qui riportate sono state ricavate da una serie di fonti diverse: libri, riviste dell'epoca, Registro del Lloyd's, annuari dei circoli velici e pubblicazioni varie.

Queste fonti non sempre sono concordi e quindi ci può essere qualche inesattezza, specie per gli yacht più vecchi e per qualche passaggio di proprietà. Ciò che scriviamo rappresenta comunque quanto di meglio abbiamo potuto sino a oggi ricostruire. Gli yacht sono riportati in ordine alfabetico.

ADRIA

Anno varo 1911
N. velico H-14
Progettista.....A. Mylne
Costruttore ....Summers & Payne Ltd.
Lunghezza f.t.....m 10,72
Lunghezza w.l. .....
Larghezza .....m 2,29
Pescaggio.....m 1,6
Dislocamento.....t 7,9
Sup. velica .....mq 115,62

È uno degli 8m austriaci che viene registrato in Italia alla fine della Prima guerra mondiale.

1911-1913
primo proprietario: Kaiserlich-königlishes Jachtgeschwader - Pola; la Marina Austriaca, che lo ha fatto costruire, lo aliena nel 1914
1914-1915
F. Von Felsenbrunn - Pola (Austria)
1916
passa sotto bandiera italiana e guidone dello Yacht Club Adriaco di Trieste perché acquistato da alcuni soci del Club con a capo il conte della Zonca
1925-1927
Giulio de Blaas da Lezze - Trieste
1928-1931
Augusto Gorin - Trieste
1932
Viene acquistato dal barone Goffredo de Banfield, già ufficiale della Marina Austriaca.

ALÌ BABÀ

Anno varo 1925
N. velico I-1
Progettista .....V. Vittorio Baglietto
Costruttore.....Pietro Baglietto & Co.
Lunghezza f.t.....m 14,49
Lunghezza w.l.....m 8,30
Larghezza .....m 2,49
Pescaggio.....m 1,8
Dislocamento .....t 6
Sup. velica .....mq 82,38

Primo nome *Liala*, poi *Catina IV*, attualmente *Alì Babà*. È il primo 8m italiano costruito secondo la seconda versione della formula di stazza (1919).

1925
primo proprietario: Mario Bruzzone - Genova
1925-1953
Enrico Pozzani - Savona, poi Lago Maggiore; nuovo nome *Catina IV*
1954-1988
Hans Bryner, nuovo nome *Alì Babà* - Solcio di Lesa.
Lo svizzero Hans Bryner, famoso starista, ha partecipato a diverse Olimpiadi; tutte le sue barche si sono chiamate *Alì Babà*.
Nel 1989 Adrian e Daniele Bryner lo ereditano; nel 1994 lo fanno restaurare dal Cantiere Cislaghi di Verbania. Nel 1926 è il defender italiano per la Coppa Italia; se l'aggiudica contro *Aile IV* di M.me Hériot, vincendo due regate. Nella prima *Aile IV*, in vantaggio, viene squalificato per aver toccato una boa; nella seconda disalbera.

APICI

Anno varo 1914
N. velico .....
Progettista .....Bernardino Baglietto
Costruttore.....Pietro Baglietto & Co.
Lunghezza f.t. .....
Lunghezza w.l.....m 8,96
Larghezza .....m 2,13
Pescaggio .....
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 120,9

Primo nome *Apici*, poi *Fatanix*, infine *Maria Antonia*.

1914-1924
primo proprietario: Giulio Puccio; nel 1924 cambia il nome in *Fatanix*
1925-1948
Achille Rivolta - Tremezzo; nuovo nome *Maria Antonia*
Dal 1949 se ne perdono le tracce.
Alla Settimana Internazionale di Genova del 1914 vince negli 8m su *Sirdhana* e *Syrtica*; l'ammontare dei premi per questa classe è di Lit. 1.200.

ARIA

Anno varo 1935
N. velico I-17
Progettista ....Attilio e Ugo Costaguta
Costruttore....Cant. Nav. A.Costaguta
Lunghezza f.t.....m 14,16
Lunghezza w.l.....m 9,22
Larghezza .....m 2,65
Pescaggio.....m 1,98
Dislocamento .....
Sup. velica .....t 77,69

Aria è stato progettato per venti forti, abituali nel periodo invernale in cui si tengono le regate della Settimana Internazionale di Genova, a quei tempi le più importanti.

1935-1938
primi proprietari: Benedetto e Giacomo Bruzzo - Genova
1939-1950
marchese Franco Spinola - Genova
1951-1962
Yacht Club Canottieri Savoia - Napoli
1963-1966
generale Alessandro Sarti, pur rimanendo in forza allo Y.C.C. Savoia
1969-1998
Leonida Mostacci - Lago di Garda; durante una "100 Miglia" disalbera, l'albero originario viene sostituito con uno d'alluminio; alcuni anni dopo lo scafo viene rivestito in vetroresina
1998
Serena Galvani - Porto Santo Stefano; viene perfettamente restaurato.

Nel 1935 *Aria* è secondo nelle Coppe Rylard e del Consiglio Provinciale Economia Corporativa, terzo nelle Coppe del Mediterraneo e Caterina Pozzani. Nel 1936 vince la Coppa Pozzani, è secondo nelle Coppe Duca Abruzzi, Duca d'Aosta e Rylard. Nel 1937 è secondo nelle Coppe Pozzani e Duca degli Abruzzi; partecipa alle selezioni per la Coppa Italia e ad altre regate nel Tigullio.
Nel 1938 partecipa ancora alla Settimana di Genova, ottenendo un secondo e un terzo posto. Nel 1939 vince la Coppa Pozzani.
Nel 1998 è sottoposto a un integrale restauro presso il Cantiere dell'Argentario; lo scafo è ricostruito, parte dei corsi di fasciame e delle ordinate viene sostituita; albero e boma in legno, verricelli e altre ferramenta restano in versione originale, le disposizioni interne rimangono fedeli al primo progetto.
Nel 1999 partecipa con Serena Galvani al Campionato europeo degli 8m a Trinitè-sur-Mer ed è primo nella categoria 8 metri d'epoca, aggiudicandosi la Coupe Cartier, con Daniele De Grossi al timone.

ASTREA

Anno varo 1925
N. velico I-3
Progettista .....Attilio Costaguta
Costruttore ..Cant.di Voltri Costaguta
Lunghezza f.t. .....
Lunghezza w.l.....m 8,15
Larghezza .....
Pescaggio .....m 1,44
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 85,64

1925-1927
primo proprietario: Raffaele Gandolfo - Genova; viene messo in vendita dopo pochi mesi.
L'armatore ordina ad Attilio Costaguta un altro 8m, l'*Etra*
1929-1932
Mario Ferdinando Perrone - Genova
Dal 1933 se ne perdono le tracce.

AZIO VII

Anno varo 1920
N. velico .....
Progettista .....Antonio Bava
Costruttore.....Antonio Bava, Sturla
Lunghezza f.t.....m 10,97
Lunghezza w.l.....m 8,28
Larghezza .....m 2,29
Pescaggio .....m 1,75
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 100,62

Primo nome *Azio VII*, poi *Primrose*

1920
primo proprietario: Dario Centurini, poi passa al figlio Ignazio - Genova
1922-1927
F.H. White - Genova; nuovo nome *Primrose*.
Dal 1928 se ne perdono le tracce, benché esistano foto nelle quali appare con il numero velico I-26, che è tuttavia più alto di quello attribuito all'ultimo 8m costruito in Italia nel 1940 (I–23).

AZIO VIII

Anno varo 1928
N. velico I-8
Progettista .....Antonio Bava
Costruttore ..Cant. Nav. A. Costaguta
Lunghezza f.t.....m 14,48
Lunghezza w.l.....m 8,9
Larghezza .....m 2,62
Pescaggio .....m 1,88
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 77,78

Primo nome *Azio VIII*, poi *Fortuna*. Prende il numero velico I-8 già di *Virta*, nel frattempo venduto in Spagna

1928-1933
primo proprietario: Ignazio Centurini - Genova
1934-1948
Giulio de Blaas da Lezze - Venezia; nuovo nome *Fortuna*.
Dal 1949 se ne perdono le tracce.

BAMBA

Anno varo 1928
N. velico I-11
Progettista .....Francesco Giovanelli
Costruttore.....Cantieri Baglietto S.A.
Lunghezza f.t.....m 13,93
Lunghezza w.l.....m 9,47
Larghezza .....m 2,59
Pescaggio .....m 1,95
Dislocamento .....t 8
Sup. velica .....mq 73,48

Bamba è la più famosa tra tutte le barche di Francesco Giovanelli; nasce come barca adatta a vento forte, quale già era stata *Cheta*. Dopo le modifiche del 1930, quando vengono tolti dal bulbo 300 chilogrammi di piombo e viene aumentata la velatura di 3 metri quadri, diviene imbattibile anche con venti più deboli.

1928-1932
primo proprietario: Francesco Giovanelli - Genova
1932-1948
duca Edoardo Visconti di Modrone - Genova
1949-1952
Filippo Riva - Portofino
1953
conte Ruggero Mazza - Genova
1954- 1957
Bruno Apolloni - Portofino; viene trasformato in cruiser con motore ausiliario
1958
scompare dal registro dei Lloyd's
1993
Marco Vian - Fiumicino
1994
Giovanni Mogna - Lago Maggiore; viene restaurato presso il cantiere Nautica Lavazza; il restauro riporta la barca come era nella versione cruiser
1997
nuovo varo.
Nel 1928 partecipa a numerose regate; vince la Coppa Città di San Remo. Nello stesso anno è scelto per partecipare alle Olimpiadi di Amsterdam; Francesco Giovanelli è al timone,

alle manovre Marcantonio Beaumont Bonelli, Mario Buzzone, Carlo Alberto De Albertis, Edoardo Moscatelli e Guido Giovanelli. *Bamba* finisce quarto. Primo è *Aile VI* di madame Hériot. La Coppa Italia si corre nelle stesse acque, dopo le regate olimpiche; *Bamba* è lo sfidante italiano: vince ancora *Aile VI* e la Coppa trasmigra dall'Olanda alla Francia.
Giovanelli vende *Bamba* nel 1932. Dopo il restauro, lo yacht prende parte all'8 Metre World Cup del 1998 e al Campionato europeo del 1999 a La Trinité sur Mer, piazzandosi al secondo posto tra gli 8m d'epoca nella Coupe Cartier vinta da *Adria*.

BEATA II

Poco si sa di questo 8m quasi sicuramente proveniente dalla flotta della Marina Austriaca di stanza a Pola. Sarebbe il gemello di *Adria*.

1922
Ario Huszak
1924-1938
Santi, Escher, Vessel.

BELLA

Anno varo 1936
N. velico .....
Progettista ....Attilio e Ugo Costaguta
Costruttore....Cant. Nav. A.Costaguta
Lunghezza f.t. .....
Lunghezza w.l. .....
Larghezza .....
Pescaggio .....
Dislocamento .....
Sup. velica.....

Lo scafo ricalca le linee di un 8m S.I. e pare fosse molto simile a quello di *Italia*, tuttavia non è mai stato stazzato e non ha mai avuto un numero velico. È stato usato soltanto per diporto.

1936
primo proprietario: Lorenzo Bruzzo - Genova
1961
Carlo Pesenti
1965
Carlo Aloisi
1966
Circolo Vela Roma
1967
avvocato Sotis.

Mancano notizie sui passaggi successivi; nel 1996 *Bella* affonda al largo di Talamone.

BONA

Anno varo 1934
N. velico I-16
Progettista .....V.Vittorio Baglietto
Costruttore.....Cantieri Baglietto S.A.
Lunghezza f.t.....m 13,99
Lunghezza w.l.....m 9,10
Larghezza .....m 2,57
Pescaggio .....m 1,93
Dislocamento.....m 7,83
Sup. velica .....m 79,52

Bona è il primo 8m costruito in Italia secondo la terza formula di stazza internazionale entrata in vigore nel 1934.

1934-1935
primo proprietario: Eugenio di Savoia duca di Ancona - Livorno; il primo nome è *Bona II*
1935-1936
il cantiere riprende la barca, la modifica, la mette a punto e la rivende
1936-1940
Harold W.Rosasco - Genova; nuovo nome *Bona*
1940-1948
A. Bonomi - Santa Margherita Ligure
1949-1966
Circolo Nautico Canottieri Posillipo - Napoli
1967
scompare dal Registro dei Lloyd's.
Il nuovo proprietario, un architetto napoletano, ne modifica gli interni, aggiunge una tuga di 30 centimetri e installa un albero in alluminio
1981-1996
M. Cretti e L. Cavalli – Chiasso
1996
acquistato da Giovanni Mogna, viene restaurato in modo fedele all'originale presso il cantiere Nautica Lavazza
2000
nuovo varo, nel mese di maggio.

CATINA V

Anno varo 1927
N. velico I-10
Progettista .....Vittorio Beltrami
Costruttore Cant.Nav. Beltrami V.& Co.
Lunghezza f.t.....m 14,99
Lunghezza w.l. .....
Larghezza .....m 2,57
Pescaggio .....m 1,68
Dislocamento .....
Sup. velica.....

Primo nome *Catina V*, poi *Rubaine*, *Nina III* e *Pinna*

1927-1936
primo proprietario: Enrico Pozzani - Genova
1937
Andrea ed Enrico Costa - Genova; nuovo nome *Rubaine*; viene munito di un piccolo motore ausiliario e usato per diporto
1950
Silvio Mazzuchelli - Genova; nuovo nome *Nina*
1951-1954
Enrico Insom - Roma; nuovo nome *Nina III*
1955-1958
F. S. Rossetti - Napoli; nuovo nome *Pinna*
Dal 1959 se ne perdono le tracce.
Catina viene costruito per cercare di riportare a casa la Coppa Italia, vinta nel 1927 dagli olandesi, ma come sfidante è scelto *Bamba*.
Nel 1928 alla Settimana di Genova vince la Coppa del Mediterraneo e la Coppa Rylard.
Nel 1930, ancora alle regate della Settimana di Genova, vince le Coppe del Mediterraneo e la Coppa Caterina Pozzani.

CATINA VI

Anno varo 1936
N. velico I-19
Progettista .....Vittorio Beltrami
Costruttore .....Cant.Nav. Beltrami
Lunghezza f.t.....m 14,1
Lunghezza w.l.....m 9,24
Larghezza .....m 2,64
Pescaggio .....m 2,04
Dislocamento.....t 8,3
Sup.velica .....mq 81

1936-1953
primo proprietario: Enrico Pozzani - Genova
1954-1977
Giacomo Colussi - Perugia
1978-1995
Cesare Albanello e Luigi Denardo – Venezia
1995
Fred Meyer, Ginevra.
Catina VI viene costruito in vista delle Olimpiadi.
Nel 1936 partecipa infatti alle selezioni per la scelta dell'8m italiano da inviare a Kiel; gli altri sono *Aria*, *Bona*, *Orietta* e *Italia*, che viene preferito. Nel 1937 partecipa alle regate di selezione per il defender della Coppa Italia, vinte da *Bona*.
Fred Meyer, attuale armatore, lo sottopone a restauro nel 1995 presso il Cantiere Sangermani.

CHETA

Anno varo 1925
N. velico I-2
Progettista.....Francesco Giovanelli
Costruttore.....Pietro Baglietto & Co.
Lunghezza f.t. .....
Lunghezza w.l.....m 8,43
Larghezza .....m 2,57
Pescaggio .....m 1,86
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 75,53

È un 8 m progettato per venti molto forti, tanto che Giovanelli in un primo tempo pensa di chiamarla *Tramontana*, poi opta per... *Cheta*!

1924-1927
Francesco Giovanelli - Genova
1927-1930
Giacomo Maria Benello
1930-1931
Giulio de Blaas da Lezze - Venezia
1932-1934
G.B. Rubin de Cervin e Renzo Dolcetti - Venezia
1934-1968
Circolo della Vela, gruppo partenopeo R.Y.C.I., poi Circolo del Remo e della Vela Italia
1969
scompare dal Registro dei Lloyd's
1997
viene ritrovato in pessime condizioni nella melma del canale dei Navicelli, a Marina di Pisa; non si sa se potrà essere restaurato.
Nel 1925 alla Settimana di Genova fa parte con *Astrea* e *Liala* della squadra italiana nelle regate per la Coppa del Mediterraneo: gli italiani sono secondi. Nello stesso anno vince a Cannes contro altri dieci 8m ed è il primo yacht interamente italiano ad affrontare una trasferta in acque britanniche, per partecipare a Cowes alla Cumberland Cup del Royal Thames Yacht Club. La preparazione è accurata, con nuove vele e un albero di ricambio, ma le regate non sono fortunate a causa di un'avaria e di un incaglio, dovuto alla poca conoscenza del campo di gara.
Nel 1926 *Cheta* partecipa ancora alle regate di Genova e della Costa Azzurra e nel 1927 alla Settimana Internazionale di Genova.

CLARA

Anno varo 1926
N.velico I–9
Progettista .....Attilio Costaguta
Costruttore....Cant.Nav. A. Costaguta
Lunghezza f.t.....m 14,1
Lunghezza w.l.....m 8,97
Larghezza .....m 2,57
Pescaggio .....m 1,9
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 83,68

Primo nome Clara, poi *Chirta III*

1926-1928
Carlo Nasi – Genova; *Clara* è il nome della moglie, figlia del senatore Giovanni Agnelli
1929-1948
V. Chiavarri de Triano – Bilbao: nuovo nome *Chirta III*
Dal 1949 se ne perdono le tracce.
Nel 1927 partecipa alle selezioni per la scelta del defender della Coppa Italia, vinte da *Viria*; partecipa alla Settimana Internazionale di Genova e si piazza secondo nella Coppa del Mediterraneo.

DALME

È l'ultimo 8m S.I. costruito in Italia nel 1940. Non se ne hanno notizie attendibili; pare fosse una costruzione di Baglietto, numero velico I–23.
Una fonte indica anche come costruttore Baglietto/Postiglione. Potrebbe aver preso il nome di *Elvi*.

DELPHIS

Anno varo 1930
N.Velico .....I -14; poi A-4
Progettista .....Attilio Costaguta
Costruttore....Cant.Nav. A. Costaguta
Lunghezza f.t.....m 13,49
Lunghezza w.l.....m 8,89
Larghezza .....m 2,62
Pescaggio .....m 1,93
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 84,61

1930-1936
primo proprietario: Davide Costaguta – S. Margherita L., poi Buenos Aires
1937-1948
Luis f. & Ovidio D.Valle – Buenos Aires
1949-1953
Roberto Pietracaprina – Montevideo
1954
scompare dal Registro dei Lloyd's; non se ne hanno notizie sino al 2000
2000
comprato da German Frers.

DOGE

Anno varo 1912
N. velico .....
Progettista .....Antonio Bava
Costruttore.....Antonio Bava – Sturla
Lunghezza f.t.....m 10,72
Lunghezza w.l.....m 8,69
Larghezza .....m 2,26
Pescaggio .....
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 114,47

Primo nome *Doge*, poi *Tai Tai*, ancora *Doge*, poi *Ardi*

1912-1913
Santo Roberto Cambiaso – Genova
1914-1920
Raffaele Monelli de Beaumont - Napoli
1921-1922
Ferdinando di San Giorgio - Viareggio; nuovo nome *Tai Tai*
1923-1924
Emanuele Marcenaro -Viareggio
1925-1930
Franz Owatal – Napoli; riprende il nome *Doge*
1931
scompare dal Registro dei Lloyd's
1938-1955
il conte Pietro Minutoli Tergimi acquista la barca dai Cantieri di Baia – Viareggio; nuovo nome, *Ardi*
1955-1959
Alessandro Minutoli Tergimi
1960
Vengono eseguiti vari lavori che ne alterano la fisionomia, come l'accorciamento della poppa
1995
viene ritrovato, ridotto a relitto, presso il cantiere Mestron di Varazze.
Ne risulta praticamente impossibile il recupero.
Durante la guerra *Ardi* trova ricovero presso i proprietari della villa Ginori sul lago di Massaciuccoli, che raggiunge da Viareggio attraverso il canale Burlamacco.
Nel 1948 ritorna a Viareggio e naviga regolarmente sino al 1955.

EL MORO

Costruito secondo il Regolamento del 1906, è uno degli 8m ex austriaci registrati in Italia dopo la prima guerra mondiale. Quasi sicuramente di proprietà della Marina Austriaca con base a Pola, viene acquistato da un gruppo di soci dello Yacht Club Adriaco di Trieste. Con il numero velico H-18 regata con successo negli anni Venti del secolo scorso.

1919
A. Brumati
1921
Compagnia della Vela - Venezia

EOLO

Anno varo 1910
N.velico H–13
Progettista .....G.A. Heal
Costruttore ....Summers & Payne Ltd.
Lunghezza f.t.....m 10,05
Lunghezza w.l.....m 8,15
Larghezza .....m 2,28
Pescaggio .....m 1,24
Dislocamento .....
Sup. velica 122,17

Primo nome *Dilkuska*, poi *Oite*, poi *Eolo*. Anche questo è uno degli 8m ex austriaci registrato in Italia dopo la prima guerra mondiale e acquistati da un gruppo di soci dello Yacht Club Adriaco guidati dal conte Della Zonca. Yacht molto veloce, viene spesso citato per le sue vittorie negli annali del Club.
Si è aggiudicato numerosi trofei challenge assegnati in Adriatico.

1910
Capitano F.E. Guest
1911-1915
Paul von Schoeller – Pola (Austria);
1922-1923
Antonio Tedeschi - Trieste; nuovo nome *Eolo* e bandiera italiana
1924-1930
P. Lucchini – Lago Maggiore
Dal 1931 se ne perdono le tracce.

ETRA

Anno Varo 1925
N.velico I–7
Progettista .....Attilio Costaguta
Costruttore..Cant. di Voltri Costaguta
Lunghezza .....m 14,35
Lunghezza w.l.....m 8,61
Larghezza .....m 2,5
Pescaggio .....m 1,85
Dislocamento .....
Sup. velica 85,55

1925-1928
primo proprietario: Raffaele Gandolfo; la barca deve sostituire *Astrea*, che ha dato risultati insoddisfacenti
1929-1930
Davide Costaguta - Buenos Aires
1931-1948
Nicanor Salas Chaves - Buenos Aires
È stata di recente ritrovata in Uruguay in condizioni precarie trasformate in yawl e con il nome di Pinta Roja.
Etra è una barca molto veloce che vince cinquanta primi premi in due anni di regate.
Nel 1927 a Genova è il primo vincitore della Coppa Caterina Pozzani nelle regate di Napoli è prima assoluta.

FRANCA

Anno varo 1912
N. velico .....
Progettista ..... Baglietto
Costruttore.....Pietro Baglietto & Co.
Lunghezza f.t. .....
Lunghezza w.l.....m 8,15
Larghezza .....m 2,23
Pescaggio 1,62
Dislocamento .....
Sup. velica .....m 114,8

Primo nome *Franca*, poi *Dulcibella*, poi *Sirenella*.

1912-1918
conte Giulio Guicciardini Corsi Salviati – Livorno
1919-1924
G.G.Guerrazzi – Livorno – nuovo nome *Dulcibella*

1925
Fernando Tucci – La Spezia; nuovo nome *Sirenella*
1928
scompare dal Registro dei Lloyd's.
Se ne perdono le tracce

GABBIANA

Anno varo 1925
N. velico I-5
Progettista .....Attilio Costaguta
Costruttore .....A.U. Costaguta
Lunghezza f.t. .....
Lunghezza w.l.....m 8,53
Larghezza .....
Pescaggio .....m 1,52
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 79,56

1925-1947
primo proprietario: Ernesto Fassio – Genova
1948-1952
Achille Lauro – Napoli
1953
se ne perdono le tracce.

GIANMARIA

Anno varo 1910
N.Velico.....
Progettista.....Antonio Bava
Costruttore.....Antonio Bava – Sturla
Lunghezza f.t. .....
Lunghezza w.l. .....m 8
Larghezza.....m 2,28
Pescaggio.....m 1,37
Dislocamento .....
Superficie velica .....mq 110,8

1910-1911
marchese Santo Roberto Cambiaso – Genova
1912-1930
Max de Gunderrode – Sorrento
1931
se ne perdono le tracce
1910
è sfidante per la Coppa Italia contro il francese *Colette*; vince a Nizza la prima regata, nella seconda perde dietro *Colette*, nella terza abbandona per un'avaria alle vele di prua; la Coppa Italia resta in Francia.
Nel 1911 vince le Regate di Nizza.

GIULIA

Anno varo 1913
N. velico H-16
Progettista .....Henry Rasmussen
Costruttore ....Abeking & Rasmussen
Lunghezza f.t.....m 10,46
Lunghezza w.l.....m 8,08
Larghezza.....m 2,26
Pescaggio.....m 1,58
Dislocamento .....
Sup. velica.....mq 120

Primo nome *Toni X*, poi *Munin V*, poi *Fee*, infine *Giulia*.
È uno degli 8m registrati in Italia dopo la prima guerra mondiale

1913
primo proprietario: August Tobias – Zeuthen. Tobias, amico di Henry Rasmussen è l'armatore che ha posseduto il maggior numero di imbarcazioni di questa classe: in 10 anni ne ordina undici.
1914
L. Krauser – Wannsee; nuovo nome *Munin V*
1916-1922
nessuna notizia, tranne il cambio di nome in *Fee*, citato nel Registro dei Lloyd's
1923-1924
Alberto Cosulich – Trieste; nuovo nome *Giulia*
1925-1926
Antonio Premuda
1926-1929
E. Sonetti e A. Tedeschi – Trieste
1930-1955
Yacht Club Adriaco – Trieste
1956-1960
Dario Monaco – Trieste
1960
scompare dal Registro dei Lloyd's.

Nel 1928 *Giulia*, con al timone Hreglich e numero velico H-4, corre a Trieste nell'ultima regata organizzata per gli 8 m costruiti secondo la prima formula della Stazza Internazionale; suoi avversari sono *Novena*, *Oriana* e *Stint*.

HISPANIA VII

Anno varo 1931
N. velico..... I-18
Progettista .....F. de Beraza
Costruttore.....Sagrado Hermanos
Lunghezza f.t.....m 14,43
Lunghezza w.l.....m 9,25
Larghezza.....m 2,47
Pescaggio.....m 1,93
Dislocamento .....
Sup.velica .....mq 83

Primo nome *Ay-Ay-Ay III*, poi *Hispania VII*

1931-1936
primo proprietario Enrique Careaga
1937-?
Alfonso XIII Duca di Toledo; nuovo nome *Hispania VII*
?-1947
Accademia Navale – Livorno
1948
se ne perdono le tracce.

ITALIA

Anno varo 1936
N.Velico I-20
Progettista ....Attilio e Ugo Costaguta
Costruttore Cant.Navale A.Costaguta
Lunghezza f.t.....m 14,35
Lunghezza w.l.....m 9,25
Larghezza.....m 2,59
Pescaggio .....
Dislocamento.....t 8,33
Sup. velica .....mq 77

1936-1937
Regia Federazione Italiana della Vela – Napoli
1937-1938
Angelo Rizzoli - Genova
1939–1951
Benedetto e Giacomo Bruzzo - Genova
1952-1956
Circolo Nautico Napoli – Napoli

1957-1979
Eugenio di Leva – Sorrento
dal 1980
Antonio Sisimbro – Napoli.
Progettato e costruito per conto della Regia Federazione Italiana Vela, viene scelto per rappresentare l'Italia ai giochi Olimpici del 1936. Dopo le Olimpiadi a Kiel si svolgono anche le regate della Settimana Velica; *Italia* è secondo dietro a *Ea II*. Negli anni successivi cessa praticamente di regatare. Beppe Croce, nel '47, chiede alla famiglia Bruzzo che la barca sia affidata alla Federazione Italiana della Vela per una nuova sfida alla Coppa Italia, ormai da molti anni rimasta in Svezia. Purtroppo, a causa di un tragico lutto nella famiglia, *Italia* non era disponibile e la Federazione ripiega su *Pinuccia*, già in Svezia, per una sfida senza successo.

LELLA

Anno varo 1908
N. velico .....
Progettista .....Pietro Baglietto
Costruttore.....Pietro Baglietto & Co.
Lunghezza f.t. .....m. 9,33
Lunghezza w.l. .....m. 7,33
Larghezza .....m. 2,05
Pescaggio .....m. 1,34
Dislocamento .....
Sup. velica.....

Primo nome *Lella*, poi *Surprise*

1908-1910
Amedeo Cerruti – La Spezia
1910-1925
E. Anatra - Napoli; nuovo nome *Surprise*
1926-1931
Reale Yacht Club Canottieri – Napoli
1931
scompare dal Registro dei Lloyd's.

LICEA

Anno varo 1928
N. velico I-12
Progettista .....Attilio Costaguta
Costruttore....Cant.Nav. A. Costaguta
Lunghezza f.t.....m 14,4
Lunghezza w.l.....m 9,14
Larghezza.....m 2,58
Pescaggio.....1,93
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 80,5

1929-1934
primo proprietario: Benedetto Bruzzo – Genova; la barca è il regalo per l'ottenuta maturità liceale
1935-1951
Agostino Santamaria – Genova
1953-1968
Yacht Club Canottieri Savoia – Napoli
1969-1971
Circolo Canottieri Tevere Remo – Roma
1972
scompare dal Registro dei Lloyd's
1996
Fabio Albert – Palermo.
2000: nuovo armatore
Nel 1929 partecipa alle regate della Settimana Internazionale di Genova, è primo alle regate del Tigullio.
Nel 1930 vince a Genova la coppa Rylard; è primo a San Remo e primo alle regate del Club Nautico Ligure.
Nel 1931 e nel 1933 vince a Genova la Coppa Caterina Pozzani.
Naviga ancora, ma le condizioni generali lasciano molto a desiderare.

MARCO

È uno degli 8 m. registrati in Italia dopo la prima guerra mondiale.
Nel 1919 ne è proprietario R. Dolcetti; non vi sono altre notizie.

MARITHEA

Anno varo 1915
N. velico H-17
Progettista .....W.Fife III
Costruttore.....W.Fife & Son
Lunghezza f.t.....10,67
Lunghezza w.l.....8,02
Larghezza.....2,29
Pescaggio.....1,42
Dislocamento .....
Sup. velica.....

Marithea è un altro 8m austriaco acquistato da un gruppo di soci dello Yacht Club Adriaco di Trieste dopo la prima guerra mondiale.
1915-1918
primo proprietario: Principe Filippo di Sassonia Coburgo-Gotha – Pola
1920-1924
Conte della Zonca – Venezia
1925-1929
Fabio dal Pozzo – Arola (Lago Maggiore)
1930-1935
A. Bonomi – Meina (Lago Maggiore)
1947-1948
Paolo Costa Zenoglio – Santa Margherita Ligure
1949-1950
eredi di Paolo Costa Zenoglio
1950
Scompare dal Registro dei Lloyd's.

MENA

Anno varo 1929
N. velico .....E -15
Progettista .....V. Vittorio Baglietto
Costruttore.....Cantieri Baglietto S.A.
Lunghezza f.t.....m 14,35
Lunghezza w.l.....m 8,84
Larghezza.....m 2,57
Pescaggio.....m 1,68
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 81,24

8m costruito in Italia per un armatore spagnolo. Imbarcato per la Spagna sulla nave Cabo Major dell'Iberia Line, non ha mai fatto ritorno nel nostro paese.

Primo nome *Mena*, poi *Sagittario*

1929-1932
primo proprietario: conte de Revilla de Camargo - Santander
1933-1934
forse finisce nella mani di un nuovo proprietario non citato dalle fonti.
Lo yacht è segnalato comunque a Valencia con il nuovo nome di *Sagittario*
1935-1948
José Caro visconte di Morera

1935-1948
A. Pastor Jofre visconte di Morera
Dal 1957 scompare dal Registro dei Lloyd's.

MIRANDA III

Anno varo 1938
N. velico I-21
Progettista .....Attilio Costaguta
Costruttore....Cant. Nav. A.Costaguta
Lunghezza f.t.....m 15,29
Lunghezza w.l.....m 9,45
Larghezza .....m 2,44
Pescaggio .....m 1,98
Dislocamento.....t 8,7
Sup. velica .....mq 77,6

Miranda III è più pesante, più lungo e meno largo di tutti gli 8m contemporanei; nella media la superficie velica.

1938-1940
primo proprietario: Carlo Ciampi – Genova
1940-1946
Andrea ed Enrico Costa - Genova
1947-1966
Edoardo Pepe e Yacht Club Canottieri Savoia – Napoli
1967
scompare dal Registro dei Lloyd's
1966-1975
Yacht Club Canottieri Savoia – Napoli
1976-1995
Ettore Rosi – Roma; lo scafo viene accorciato di 50 centimentri; gli interni modificati; la barca diventa un cruiser
1996
Enzo Nespoli; portato a Lavagna per essere restaurato da Gino Solari, alla scomparsa di questi è trasferito a La Spezia presso i Cantieri Beconcini
2000
nuovo varo.

NILA II

Anno varo 1908
N. velico .....
Progettista .....Antonio Bava
Costruttore.....Antonio Bava – Sturla
Lunghezza f.t. .....
Lunghezza w.l.....7,92
Larghezza .....m 2,31
Pescaggio .....m 1,09
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 104,3

1908-1911
G.B.Mario Spigno - Genova
1912-1914
marchese Pio Avati – Napoli
1915-1932
Reale Circolo Canottieri Italia – Napoli
Dal 1933 mancano notizie.

NITOKRIS

Anno varo 1908
N. velico .....
Progettista .....Attilio Costaguta
CostruttoreCant.Voltri A. U. Costaguta
Lunghezza f.t. .....
Lunghezza w.l. .....m. 7,68
Larghezza .....m. 2,13
Pescaggio .....
Dislocamento .....
Sup. velica.....

È il primo 8m S.I. costruito da Costaguta con la nuova formula metrica

1908-1910
John Chini – Alessandria (Egitto)
1911-1924
A. Benachi - Pireo (Grecia); ricco commerciante proprietario dal 1920 di *Aello*, di Max Oertz, goletta aurica di trenta metri tutt'ora navigante
1925-1932
Al Stratfis – Alessandria (Egitto)
1935-1937
Ernest M. Israel – Alessandria (Egitto) dal 1936 porta il nome di *Amazone*
1947-1951
Elie Klat – Alessandria (Egitto)
Dal 1952 scompare dal Registro dei Lloyd's.

NOVENA

Anno varo 1909
N. velico H-15
Progettista.....A. Mylne
Costruttore A. Robertson (Sandbank)
Lunghezza f.t.....m 12,7
Lunghezza w.l.....m 8,26
Larghezza .....m 2,33
Pescaggio .....m 1,98
Dislocamento .....
Sup. velica.....

Un altro 8m austriaci registrati in Italia dopo la prima guerra mondiale, acquistato da alcuni soci dello Yacht Club Adriaco di Trieste. Primo nome conosciuto *Drache I*, poi *Novena*.

1909
primo armatore: sconosciuto
1910-1915
conte Edgar Hoyos – Volosca (Austria)
1916-1919
armatore sconosciuto
1923-1929
Alfredo de Pollitzer – Trieste; nuovo nome *Novena*
1930-1948
Ugo Luzzatto – Trieste.
Dal 1948 scompare dal Registro dei Lloyd's. Nel 1928, con lo skipper Piperita e il numero velico H-7, corre a Trieste l'ultima regata degli 8m costruiti secondo la formula del 1906.

ONDINA

Anno varo 1910
N. velico .....
Progettista .....Attilio Costaguta
Costruttore Cant. Voltri A.U. Costaguta
Lunghezza f.t. .....m 12
Lunghezza w.l.....m 8,53
Larghezza .....m 2,21
Pescaggio .....m 1,82
Dislocamento .....
Sup. velica.....

Primo nome *Ondina*, poi *Maresa*

1910-1913
primo proprietario G.F. Tosi – Voltri
1914-1921
Umberto Barbieri – Venezia
1922-1924
G. Franco Tosi – Belgirate
1925
Galvani e Rocca – Venezia

1926-1929
Franco del Pozzo – Belgirate; nuovo nome *Maresa*
1930-1932
G.Gelmini – Belgirate.
Nel 1911 vince la Coppa Italia. Dal 1933 scompare dal Registro dei Lloyd's.

ORIANA

Anno varo 1913
N. Velico H-9
Progettista .....W. Fife III
Costruttore .....W. Fife & Son
Lunghezza f.t. .....m. 10,72
Lunghezza w.l. .....
Larghezza .....m. 2,29
Pescaggio .....m. 1,42
Dislocamento .....
Superficie velica .....

Primo nome *Ierna*, poi *Furlana*, *Oriana*, infine *Altair*.

1913-1914
primo proprietario H. Grassin – Arcachon
1915-1920
H. e G. Grassin – Bordeaux; nuovo nome *Furlana*
1921-1923
Jean de Ambrosis – Genova; nuovo nome *Oriana*
1923
Attilio Buzzone
1924
Yacht Club Italiano – Genova
1929
scompare dal Registro dei Lloyd's
1930
Principe Paternò di Roccamarina; nuovo nome *Altair*.
Nel 1928, con lo skipper Martinelli e il numero Velico H-9, *Oriana* corre a Trieste l'ultima regata organizzata per gli 8m costruiti secondo il Regolamento del 1906; suoi avversari sono *Giulia*, *Novena*, *Stint*.

ORIETTA

Anno varo 1933
N. velico I-15
Progettista .....Attilio Costaguta
Costruttore....Cant.Nav. A. Costaguta
Lunghezza f.t.....m 14,49
Lunghezza w.l.....m 9,10
Larghezza .....m 2,61
Pescaggio .....m 1,93
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 79,34

1933-1947
primo proprietario: Conte Giuseppe della Gherardesca – Genova
1954-1958
Circolo Canottieri Napoli – Napoli
1959
scompare dal Registro dei Lloyd's.
1970
Angelo Morganti – Varazze; lo scafo viene plastificato.
Alla Settimana di Genova del 1934 è primo in classifica generale e vince le Coppe del Mediterraneo, Rylard e Pozzani. Vince l'edizione 1935 della Coppa d' Italia. Nel 1936 alla Settimana Internazionale di Genova totalizza tre primi, tre secondi e un terzo posto, vincendo la Coppa Duca degli Abruzzi; partecipa alle selezioni per le Olimpiadi.

PINUCCIA

Anno varo 1939
N. velico I-22
Progettista .....V. Vittorio Baglietto
Costruttore.....Cantieri Baglietto S.A.
Lunghezza f.t.....m 14,2
Lunghezza w.l.....m 9,32
Larghezza .....m 2,49
Pescaggio .....m 1,95
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 75,9

1939-1950
primo proprietario: Angelo Rizzoli – Genova; primo nome *Pinuccia*
1951-1955
Arthur Ericson – Gothenburg; N. velico S-22
1986-1994
Varustamo Pinuccia Naantali; N.velico L-11
1994-1997
Pinuccia Sindacate, Feico Glastra van Loon; N.velico H-3
1997
Olga Shawcross Polizzi-Tresanton
Viene fatto costruire dall'editore Angelo Rizzoli con lo scopo di vincere la Coppa Italia. Il progetto è lo sviluppo di *Bona*. Viene inviato come sfidante a Sandhamn, ma non riesce a riconquistare la Coppa. A causa della guerra, non rientra mai più in Italia.
Nel 1947 lo Y.C.I. rilancia la sfida per la Coppa Italia; viene inviato in Svezia un equipaggio che riarma Pinuccia, ma la Coppa resta in Svezia.

SIRDHANA

Anno varo 1911
N. velico H-8
Progettista .....Attilio Costaguta
Costruttore Cant.Voltri A.U. Costaguta
Lunghezza f.t. .....
Lunghezza w.l.....m 8,1
Larghezza .....m 2,23
Pescaggio .....
Dislocamento .....
Sup. velica.....

1911-1918
primo proprietario: Carlo Alberto Conelli de Prosperi – Genova
1919-1920
Giovanni Torre – Napoli
1921-1931
Edoardo Sazano – Napoli
1949
scompare dal Registro dei Lloyd's.
Nel 1912 è il defender italiano per la Coppa Italia. Nel 1924 partecipa alle Olimpiadi di Parigi.

STINT

Anno varo 1911
N. Velico H-12
Progettista .....Max Oertz
Costruttore ....Max Oertz Yachtwerfe
Lunghezza f.t.....m 12,51
Lunghezza w.l.....m 7,7
Larghezza .....m 2,31
Pescaggio .....m 1,43
Dislocamento.....t 9,8
Superficie velica .....mq 82

Primo nome *Stint*, poi *Gerte II*, poi *Adriaco*, infine ancora *Stint*
1911-1915
primo proprietario: Carl F. von Siemens – Nedlitz (Postdam)
1919-1921
Karl Carpzow – nuovo nome *Gerte II*
1922-1963
Regio Yacht Club Adriaco – Trieste; nuovo nome *Adriaco* .
Viene acquistato dal Club, insieme al *Giulia*, grazie a una sottoscrizione tra i soci; sino al 1938 è usato dai membri del circolo per le regate. Nel 1938 l'armamento è trasformato in marconi, viene costruita una tuga e lo yacht diventa barca-scuola per gli allievi del club
1964-1967
Mioni & Co. – Trieste
1968-1971
S.Trois; ristrutturazione dello scafo
1972-1989
scompare dal Registro dei Lloyd's e passa a diversi proprietari
1989-1991
Lucia Pozzo; riprende il nome *Stint*
1992
Mauro Rovero.
Nel 1922 vince il Trofeo Cigno d'Argento; nel 1928, con lo skipper Tito Nordio e il numero velico H-8, corre a Trieste l'ultima regata degli 8 m. costruiti secondo la formula del 1906.
Nel 1992 lo yacht è in cattive condizioni: l'albero è in alluminio, coperta e scafo sono ricoperti di vetroresina, gli interni completamente alterati. L'armatore Mauro Rovero avvia un accurato lavoro di restauro, ma per mancanza di fondi solo lo scafo viene completamente ristrutturato.
Lo yacht si trova attualmente ricoverato presso il Cantiere Mestron di Varazze, in vendita.

SYLPHEA II

Anno varo 1925
N. velico I-6
Progettista .....Vittorio Beltrami
Costruttore Cant. Nav. Beltrami V.&Co.
Lunghezza f.t.....m 14,17
Lunghezza w.l.....m 8.53
Larghezza .....m 2,49
Pescaggio .....m 1,52
Dislocamento .....
Sup. velica .....mq 93,6

1925-1928
primo proprietario: G. Mario Zerollo - Genova
1929-1937
Lorenzo Ferranti – Venezia.
1947-1948
Giovanni Signorini - Venezia.
Dal 1949 scompare dal Registro dei Lloyd's. Nel 1926 e 1927 partecipa alle regate internazionali di Genova e a Nizza vince la Coppa del Presidente della Repubblica.
Nel 1928 ottiene due primi posti alle regate di Mentone e tre primi a quelle di Monaco. Nel 1929 vince a Venezia le Coppe Principe Ereditario e San Giorgio.

SYLPHEA III

Anno varo 1929
N. velico I-13
Progettista .....Vittorio Beltrami
Costruttore Cant. Nav. Beltrami V.&Co.
Lunghezza f.t.....m 14,4
Lunghezza w.l.....m 8,68
Larghezza .....m 2,65
Pescaggio .....m 1,95
Dislocamento .....t 7,8
Sup. velica .....mq 90,33

1929-1934
primo proprietario G. Mario Zerollo – Genova
1935-1955
Reale Circolo Canottieri Italia, dal 1946 Circolo del Remo e della Vela Italia – Napoli
1956-1960
Francesco Saiya – Napoli
1961-1995
Salvatore Miloro – Messina
1995
Dario Mezzano – Varazze; viene sottoposto a un accurato restauro.
Il primo armatore, commendator Giovanni Maria Zerollo, è un appassionato velista che ha già posseduto il 6,50 S.I. *Sylphea I* e l' 8m S.I. *Sylphea II*, entrambi costruiti dal Cantiere Beltrami. Nel 1929 *Sylphea III* si mette in luce nella Coppa Pozzani, vinta da *Bamba*; alle regate sulla Costa Azzurra organizzate dalla Société des Regates ottiene tre primi posti, un secondo e un terzo, battendo anche *Aile VI* e *Catina V*; è infine tra i protagonisti delle regate del Tigullio.
Partecipa a tutte le principali regate del 1930; sulla Costa Azzurra difende con onore i colori italiani, in particolare vincendo la Coppa Macomber a Monaco. Nella classifica complessiva di queste regate è primo con 44 punti; vince anche la regata di crociera Cannes-San Remo.
Nel 1995 è sottoposto a un accurato restauro a Monfalcone, presso i Cantieri Alto Adriatico, sotto la supervisione dell'architetto Franco Giorgetti. Vengono sostituite alcune tavole di fasciame dell'opera viva, le altre vengono sverzate. Le ordinate vengono reincollate, mentre alcuni bagli in rovere vengono sostituiti allo scopo di riportare alle dimensioni originali la tuga, allargata da precedenti armatori per aumentare l'abitabilità interna; gli interni tornano alla spartanità di quando le barche da regata erano costruite per vincere.
L'albero in silver spruce è quello originale; sola concessione alle moderne comodità è un motore da 25 Hp.
Il nuovo varo ha luogo a Varazze il 25 aprile 1996.

SYRTICA

Anno varo 1914
N. velico .....
Progettista .....Attilio Costaguta
Costruttore Cant.Voltri A.U. Costaguta
Lunghezza f.t. .....
Lunghezza w.l.....8,12
Larghezza 2,23
Pescaggio .....
Dislocamento .....
Sup. velica.....

1914-1921
primi proprietari: U.Serra e G.Badaracco – Genova
1921-1930
Zaccaria Oberti – Genova
Dal 1930 se ne perdono le tracce.

VEGA

Anno varo 1925
N. velico I-4
Progettista .....V. Vittorio Baglietto
Costruttore.....Pietro Baglietto & Co.
Lunghezza f.t.....m 14,45
Lunghezza w.l.....m 8,05
Larghezza .....m 2,29
Pescaggio .....m 1,76
Dislocamento .....
Sup. velica 90,37

Primo nome *Vega*, poi *Beata*, poi di nuovo *Vega*.
Lo scafo viene impostato per Francesco Roncallo col nome di *Ondina*; nel corso della costruzione cambia proprietà e viene varato come *Vega*.

1925
marchese Rodolfo Pallavicino, marchese G. Carlo D'Oria e Paris Salvago Raggi - Genova
1927
unico proprietario: Paris Salvago Raggi – Genova
1927-1929
Giulio de Blaas da Lezze - Venezia
1930-1948
Circolo Nautico Napoli – Napoli
1949
scompare dal Registro dei Lloyd's
1960-1968
Alessandro Santi – Trieste; nuovo nome *Beata*
1975-1986
Fabrizio Cacciatori – Fiumicino
1986
Mafalda Bucciante De Magistris – Fiumicino; riprende il nome *Vega*.
Vince nel 1928 le Coppe Corinthian e Caterina Pozzani.
Nel 1929 e nel 1930 partecipa con onore a diverse regate degli 8m.
A Napoli, nel 1932, si aggiudica la Coppa Principe di Piemonte, con il timoniere Pasquale de Conciliis; nel 1936 vince la Coppa Principe di Napoli, con il timoniere Forquet che, nel '37, vince le regate di Palermo.

VESANIA

Anno varo 1909
N. velico .....
Progettista .....W. Fife III
Costruttore.....W. Fife & Son Ltd.
Lunghezza f.t.....m 10,49
Lunghezza w.l.....m 8,04
Larghezza .....m 2,37
Pescaggio .....m 1,42
Dislocamento .....
Sup. velica.....

1909-1910
primo proprietario: il duca d'Alba – Santander
1911-1914
H. du Pasquier – Le Havre
1915-1948
Reale Circolo Canottieri Italia – Napoli
Dal 1949 scompare dal Registro dei Lloyd's e se ne perdono le tracce.

VIRIA

Anno varo 1926
N. velico I-8
Progettista .....V. Vittorio Baglietto
Costruttore.....Cantieri Baglietto S.A.
Lunghezza f.t.....m 13,99
Lunghezza w.l.....m 8,89
Larghezza .....m 2,5
Pescaggio .....m 1,92
Dislocamento .....t 7,468
Sup. velica .....mq 88,2

Primo nome *Viria*, poi *Neva*, *Fides*, infine di nuovo *Viria*
1926-1927
primi proprietari: marchesi Rodolfo e Paolo Pallavicino
1928-1937
contessa Blanca A. de Mora – San Sebastiano; nuovo nome *Neva*
1938-1946
Antonio Nicolò Cosulich – Trieste; nuovo nome *Fides*
1947-1951
Giovanni Giuriati
1952-
Gino (o Sergio) Galgani – Porto Santo Stefano; riprende il nome *Viria* e scompare dal Registro dei Lloyd's
1987
Agostino Jacopelli – Fiumicino
1988
Aldo Manganaro – Fiumicino
1989
affonda al largo della Sardegna.
Nel 1927 è defender della Coppa Italia, che perde contro *Hollandia*.
Nel 1939 vince la prima Transadriatica e la Coppa challenge Emo Taraboc-chia.
Nel 1988 Aldo Manganaro la fa restaurare. Il 27 agosto 1989, mentre naviga verso Porto Cervo per partecipare al Veteran Boat Rally, incappa in una burrasca da ovest e chiede assistenza; un mercantile imbarca l'equipaggio e prende a rimorchio la barca, ma questa si riempie d'acqua, spezza la cima di rimorchio e va a fondo.

Albo d'oro

Albo d'oro delle regate
Il Registro degli 8 Metri S.I.

Albo d'oro delle regate

COUPE CARTIER

La Coupe Cartier fu disputata per la prima volta presso la Société Nautique de Genève in occasione della Coppa del Mondo 8 Metri del 1998. La nota casa Cartier International donò gentilmente questo trofeo al più veloce 8 Metri che gareggiava nella classe d'epoca durante la Coppa del Mondo 8 Metri o i Campionati Europei. Gli 8 Metri d'epoca partecipano alle regate come nel passato e i loro proprietari compiono tutti gli sforzi necessari a mantenere queste barche in perfette condizioni. Un sistema di penalità domina la Coppa Cartier, incoraggiando l'uso di materiali e attrezzature originali e penalizzando cambiamenti nell'aspetto e nella costruzione delle barche come le sistemazioni del ponte, dell'abitacolo e delle cabine o le attrezzature del sartiame, delle vele e del ponte. Queste penalità vengono applicate anche ad articoli che non influenzano le prestazioni della barca.

1998 - Société Nautique de Genève, Svizzera					
Class.	**Yacht**	**Paese**	**Armatore**	**Progetto**	**Anno**
1	Gemania III	Germania	B. Kolbe	Henri Rasmussen	1935
2	Aile VI	Francia	A.D. Perrin	Pierre Arbaut	1928
3	Catina VI	Svizzera	Fred Meyer	Vittorio Beltrami	1936
4	Le Tigre	Svizzera	D. Metzger / J. Marchand	Knud Reimers	1946
5	Bamba	Italia	Giovanni Mogna	Francesco Giovanelli	1928
6	Suzette	Francia	Jean Jacques Malandain	Charles E. Nicholson	1930
7	Osborne	Spagna	Luis Abenza	William Fife	1928

1999 - Société Nautique de la Trinité, Francia					
Class.	**Yacht**	**Paese**	**Armatore**	**Progetto**	**Anno**
1	Aria	Italia	Serena Galvani	Attilio Costaguta	1935
2	Bamba	Italia	Giovanni Moglia	Francesco Giovanelli	1928
3	Carron II	Svizzera	Principe Sadruddin Aga Khan	William Fife	1935
4	Aile VI	Francia	A.D. Perrin	Pierre Arbaut	1928
5	Catina VI	Svizzera	Fred Meyer	Vittorio Beltrami	1936
6	Emily	Portogallo	Emily Syndicate	William Fife	1924

Gli Otto Metri furono di gran lunga la più rappresentativa classe olimpica prima della Seconda Guerra Mondiale. Essi gareggiarono in tutte le regate olimpioniche dal 1908 al 1936 e dal 1912 gli Otto furono gli yacht più competitivi in assoluto.

1908 - Cowes, Solent, Inghilterra

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Cobweb	Inghilterra	Blair Cochrane	William Fife
2	Vinga	Svezia	Carl Hellström	William Fife
3	Sorais	Inghilterra	Sir Philip Hunloke	William Fife
4	Fram	Norvegia	Johan Anker	Johan Anker
5	Saga	Svezia	John Carlsson	K. Ljungberg

1912 - Stoccolma, Svezia

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Taifun	Norvegia	Thoralf Glad	Johan Anker
2	Sans Atout	Svezia	Bengt Heyman	Johan Anker
3	Lucky Girl	Finlandia	Bertil Tallberg	William Fife
4	Örn	Finlandia	Gustaf Estlander	William Fife
5	Bylina	Russia	H. von Adlerberg	William Fife
6	Yarramaz	Svezia	KSSS-Fritz Sjöqvist	H. Haglund

1920 - Antwerp, Belgio

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
Vecchia formula1907				
1	Irene	Norvegia	August Ringvold	William Fife
2	Fornebo	Norvegia	Niels Nielsen	Johan Anker
Nuova Formula 1919				
1	Sildra	Norvegia	Magnus Konow	Johan Anker
2	Lynn II	Norvegia	Jens Salvesen	Johan Anker
3	Antwerpia V	Belgio	Albert Grisar	William Fife

1924 - Le Havre, Francia

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Bera	Norvegia	August Ringvold	Johan Anker
2	Emily	Inghilterra	Sir Ernest Rooney	William Fife
3	Namoussa	Francia	Louis Bréguet	Pierre Arbaut
4	Antwerpia V	Belgio	Fernand Carlier	William Fife
5	Bluered	Argentina	L. Domingo Aguirre	C.E. Nicholson
6	Sirdhana	Italia	Eduardo Salzano	Costaguta

1928 - Amsterdam, Olanda

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Aile VI	Francia	Virgine Hériot	Pierre Arbaut
2	Hollandia	Olanda	Doedes & de Wit	G. de V. Lentsch
3	Sylvia	Svezia	J.N. Sandblom	Tore Holm
4	Bamba	Italia	F. Giovanelli	F. Giovanelli
5	Noreg	Norvegia	Magnus Konow	Johan Anker
6	Babe	U.S.A.	Owen Churchill	W.S. Burgess
7	Feo	Inghilterra	Sir Ernest Rooney	C.E. Nicholson
8	Cupidon III	Argentina	Baron de Rothschild	J. Guédon

1932 - Los Angeles, U.S.A.

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Angelita	U.S.A.	Owen Churchill	Nicolas Potter
2	Santa Maria	Canada	Ronald Maitland	W.S. Burgess

1936 - Kiel, Germania

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Italia	Italia	Marquis Reggio	Costaguta
2	Silja	Norvegia	Ditlev Simononsen	Johan Anker
3	Germania III	Germania	Baron Krupp v.B.	H. Rasmussen
4	Ilderim	Svezia	Marcus Wallenberg jr.	Tore Holm
5	Cheerio	Finlandia	Gunnar Grönblom	G. Estlander
6	Saskia	Inghilterra	Kenneth H. Preston	William Fife
7	Matrero	Argentina	R. de la Torre	Gebr. Kröger
8	Anitra	Danimarca	Waldemar Hansen	Johan Anker
9	EA II	Francia	Pierre Arbaut	Pierre Arbaut
10	Angelita	U.S.A.	Owen Churchill	Nicolas Potter

La Coupe de France fu disputata dagli 8 Metri dal 1922 al 1938. Rappresentava una sfida tra gli yacht club di due nazioni diverse. Una vera e propria gara affrontata da due yacht in competizione, il difensore e lo sfidante.

Anno	Luogo	Paese	Yacht	Armatore	Progetto	Anno
1922	Le Havre-Francia	1-Norvegia 2-Francia	Bera Aile II	August Ringvold Virgine Hériot	Johan Anker Thalma Bertrand	1922 1922
1923	Horten-Norvegia	1-Norvegia 2-Francia	Ranja Namoussa	Soren Wiese Louis Bréguet	Johan Anker Pierre Arbaut	1923 1923
1924	Horten-Norvegia	1-Norvegia 2-Francia	Ranja Coq Gaulois	Soren Wiese Paul Lesieur	Johan Anker Pierre Arbaut	1923 1924
1925	Horten-Norvegia	1-Norvegia 2-Francia	Ranja Aile III	Soren Wiese Virgine Hériot	Johan Anker Thalma Bertrand	1923 1923
1926	Hanko-Norvegia	1-Francia 2-Norvegia	Cupidon III Rollo	Baron Philippe de Rotschild Wilhelm Mustad	Joseph Guédon Johan Anker	1925 1926
1927	Le Havre-Francia	1-G. Bretagna 2-Francia	Siris Nitchevo	Sir Arthur Paget Louis Bréguet	Frank Morgan Giles Pierre Arbaut	1926 1925
1928	Ryde-Gran Bretagna	1-G. Bretagna 2-Francia	Unity Aile VI	Lord Forster Virgine Hériot	William Fife Pierre Arbaut	1928 1928
1929	Ryde-Gran Bretagna	1-Francia 2-G. Bretagna	Aile VI Unity	Virgine Hériot Lord Forster	Pierre Arbaut William Fife	1928 1928
1930	Le Havre-Francia	1-G. Bretagna 2-Francia	Severn Aile VI	Roland B. Worth Virgine Hériot	William Fife Pierre Arbaut	1929 1928
1931	Ryde-Gran Bretagna	1-G. Bretagna 2-Francia	Severn Aile VII	Roland B. Worth Virgine Hériot	William Fife François Camatte	1929 1931
1932	Ryde-Gran Bretagna	1-G. Bretagna 2-Francia	Severn Hantise	Roland B. Worth Frank Guillet	William Fife François Camatte	1929 1932
1933	Ryde-Gran Bretagna	1-G. Bretagna 2-Francia	Severn Meli Melo	Roland B. Worth Arthur Willard	William Fife Pierre Arbaut	1929 1933
1936	Ryde-Gran Bretagna	1-G. Bretagna 2-Francia	Severn II Ea II	Roland B. Worth M. Piqueres	Alfred Mylne Pierre Arbaut	1934 1936
1937	Ryde-Gran Bretagna	1-Francia 2-G. Bretagna	France Felma	F. Rey F.A. Richards	François Camatte William Fife	1937 1937
1938	Cannes-Francia	1-Italia 2-Francia	Bona France	Harold W. Rosasco F. Rey	Vittorio Baglietto François Camatte	1934 1937

CANADA'S CUP

A lungo conosciuta come "America's Cup dei Grandi Laghi" o "Nastro Azzurro d'acqua dolce", questo pesante trofeo d'argento scolpito simboleggia una vera e propria gara di supremazia sui Grandi Laghi. La Canada's Cup, evento che dette l'avvio alle competizioni degli 8 Metri sul lago Ontario, presenta molte similitidini con la America's Cup e sicuramente ebbe un enorme impatto sulla categoria degli 8 Metri del Nordamerica. La fine delle regate con gli 8 Metri alla Canada's Cup diede inizio alla Coppa del Mondo della stessa categoria che inaugurò per gli 8-metri una nuova era che dura ancora oggi. La rivalità tra il Rochester Yacht Club (RYC) e il Royal Canadian Yacht Club (RCYC) maturò nel periodo della grande depressione e entrambi fecero sempre il possibile per vincere questo trofeo.

Anno	Luogo	Yacht	Yacht Club	Progetto	anno
1930	Rochester YC	1-Thisbe 2-Quest	Rochester YC Royal Canadian YC	Clinton Crane William Fife	1930 1930
1932	Rochester YC	1-Conewago 2-Invader	Rochester YC Royal Canadian YC	Olin Stephens William Fife	1930 1931
1934	Rochester YC	1-Conewago 2-Invader	Rochester YC Royal Canadian YC	Olin Stephens William Fife	1930 1931
1954	Rochester YC	1-Venture 2-Iskareen	Royal Canadian YC Rochester YC	Arthur Shuman Olin Stephens	1938 1939

Nel 1898 S.M. re Umberto I donò allo Yacht Club Italiano la Coppa d'Italia. Inizialmente assegnata agli yacht da 5 tonnellate, venne attribuita agli 8 Metri S.I. dal 1909 fino al 1951 (con la sola eccezione del 1924). Il regolamento originario assegnava la Coppa al vincitore di due regate su tre; solo uno yacht per nazione poteva parteciparvi. Il regolamento venne poi modificato diverse volte. Molti armatori commissionarono 8 Metri solo per competere in questa Coppa. Tra i più noti: Olav V di Norvegia, il barone Krupp, Marcus Wallenberg jr., Virgine Hériot, Angelo Rizzoli, Philippe de Vilmorin e Enrico Pozzani.

Anno	Luogo	Paese	Yacht	Armatore	Progettista	Anno
1909	Genova	1-Francia 2-Italia	Ponchette Nila II	Paul Chauchard Mario Spigno	Joseph Guédon Antonio Bava	1909 1908
1910	Nizza	1-Italia 2-Francia	Ondina Anemone IV	G. Franco Tosi Philip de Vilmorin	Attilio Costaguta Chevreux	1910 1910
1912	Sanremo	1-Italia 2-Francia	Sirdhana Anemone V	C. Conelli de' Prosperi Philip de Vilmorin	Attilio Costaguta Chevreux	1911 1912
1925	Genova	1-Italia 2-Francia	Cheta Aile IV	Francesco Giovanelli Virgine Hériot	Francesco Giovanelli Pierre Arbaut	1925 1925
1926	Genova	1-Italia 2-Francia	Catina IV Aile IV	Enrico Pozzani Virgine Hériot	Vincenzo Baglietto Pierre Arbaut	1925 1925
1927	Genova	1-Olanda 2-Italia	Hollandia Viria	Doedes & de Wit Marchese Rodolfo Pallavicino	G. de Vries Lentsch Baglietto	1927 1926
1928	Amsterdam	1-Francia 2-Italia 3-Svezia	Aile VI Bamba Sylvia	Virgine Hériot Francesco Giovanelli J.N. Sandblom	Pierre Arbaut Francesco Giovanelli Tore Holm	1928 1928 1927
1930	Le Havre	1-Italia 2-Francia	Bamba Aile VI	Francesco Giovanelli Virgine Hériot	Francesco Giovanelli Pierre Arbaut	1928 1928
1932	Genova	1-Italia 2-Francia	Bamba Aile VII	Francesco Giovanelli Virgine Hériot	Francesco Giovanelli François Camatte	1928 1931
1935	Genova	1-Italia 2-Francia 3-Germania	Orietta EA Germania III	Conte Giuseppe della Gherardesca Arthur Willard Barone Krupp von Bohlen	Attilio Costaguta Pierre Arbaut Henry Rasmussen	1933 1933 1935
1937	Genova	1-Italia 2-Germania 3-Svezia 4-Francia	Bona Germania III Ilderim France	Principe Eugenio di Savoia Barone Krupp von Bohlen Marcus Wallenberg jr. F. Rey	Vittorio Baglietto Henry Rasmussen Tore Holm François Camatte	1934 1935 1936 1937
1938	Genova	1-Svezia 2-Italia 3-Germania 4-Francia	Ilderim Bona Germania III France	Marcus Wallenberg jr. Principe Eugenio di Savoia Barone Krupp von Bohlen F. Rey	Tore Holm Vittorio Baglietto Henry Rasmussen François Camatte	1936 1934 1935 1937
1939	Sandhamn	1-Svezia 2-Italia 3-Norvegia 4-Germania 5-Francia	Ilderim Pinuccia Sira Germania IV Le Gaulois	Marcus Wallenberg jr. Angelo Rizzoli Principe Olav di Norvegia Barone Krupp von Bohlen Yvonne Léon Cotnareanu	Tore Holm Vittorio Baglietto Johan Anker Henry Rasmussen François Camatte	1939 1939 1938 1939 1939
1946	Sandhamn	1-Svezia 2-Finlandia	Wanda Vägspel	Herman Nachmanson A.E. Nikander	Tore Holm Birger Slotte	1937 1943
1947	Sandhamn	1-Svezia 2-Italia 3-Finlandia	Wanda Pinuccia Katrina	Herman Nachmanson Angelo Rizzoli Curt Mattson	Tore Holm Vittorio Baglietto Gösta Kyntzell	1937 1939 1939
1949	Sandhamn	1-Svezia 2-Finlandia	Wanda Sphinx	Herman Nachmanson A. af Forselles	Tore Holm Gustav Estlander	1937 1928
1950	Sandhamn	1-Finlandia 2-Svezia	Vägspel Wanda	A.E. Nikander Herman Nachmanson	Birger Slotte Tore Holm	1943 1937

Donata nel 1983 da Sua Maestà il Re Olav di Norvegia.
Alla Sira Cup partecipano gli Otto Metri progettati e costruiti prima del 1960.

Anno: 1983
KNS - Royal Norwegian Yacht Club - Hanko, Norway

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Vision	Canada	Robin Clarke	C.E. Nicholson
2	Iskareen	Svezia	Per Wermelin	Olin Stephens
3	Andromeda	Svezia	Ola Nilsson	Arvid Laurin

Anno: 1984
Royal Canadian Yacht Club

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Vision	Canada	Robin Clarke	C.E. Nicholson
2	Venture	Canada	Lorne Corley	Arthur Shuman
3	Thisbe	Canada	Mitchele&Wood	Clinton Crane

Anno: 1985
Rochester Yacht Club

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Vision	Canada	Robin Clark	C.E. Nicholson
2	Thisbe	Canada	Mitchele&Wood	Clinton Crane
3	Armida II	Canada	Thomas Simpson	Paine, Belkmap&Skene

Anno: 1986
Cannes, Francia

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Ayana	Francia	Walter Latsch	F. Camatte
-	France	Francia	Gaston Schmaltz	F. Camatte
-	Cutty Tou	Francia	Frers Minos	C.E. Nicholson

Anno: 1987
Nyländska Jaktklubben - Helsinki

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Wye	Svezia	Sigfrid Svensson	C.E. Nicholson
2	Octavia	U.S.A.	Elwin Catheart	Bruce Kirby
3	Andromeda	Svezia	Ola Nilsson	Arvid Laurin

Anno: 1988
Royal Swedish Yacht Club, Sandham - Svezia

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Wanda	Svezia	Lars Björk	Tore Holm
2	Patricia of Fin	Finlandia	Wille Dromberg	
3	Wye	Svezia	Svensson/Clark	C.E. Nicholson

Anno: 1989
Royal Canadian Yacht Club - Toronto

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Venture	Canada	Lorne Corley	E.A. Shuman
2	Vision	Canada	Robin Clarke	C.E. Nicholson
3	Norseman	Canada	Cedric Gyles	W.J. Rouhe

Anno: 1990
Rochester Yacht Club - U.S.A.

Class.	Yacht	Paese	Armatore/Timoniere	Progetto
1	Venture II	Canada	Lorne Corley	E.A. Shuman
2	Vision	U.S.A.	Robin Clarke	C.E. Nicholson
3	Iskareen	Canada	Ralph Reimann	O. Stephens

Anno: 1991
Port Credit Yacht Club, Canada

Class.	Yacht	Paese	Armatore/Timoniere	Progetto
1	Venture II	Canada	Lorne Corley	E.A. Shuman
2	France	Francia	Gaston Schmaltz	F. Camatte
3	Norseman	Canada	C. Gyles sr.	William Roue

Anno: 1992
Royal Swedish Yacht Club - Sandham, Svezia

Class.	Yacht	Paese	Armatore/Timoniere	Progetto
1	Isabel	Svezia	B. Persson	G. Estlander
2	Wanda	Svezia	Lars Björk/B. Larsson	Tore Holm
3	Andromeda	Svezia	Per Wermelin	Arvid Laurin

Anno: 1993
Nyländska Jaktklubben - Helsinki, Finlandia

Class.	Yacht	Paese	Armatore/Timoniere	Progetto
1	Andromeda	Svezia	Ola Nilsson	Arvid Laurin
2	Wanda	Svezia	Lars Björk/B. Larsson	Tore Holm
3	Lara	Finlandia	Matti Rajala	Sherman Hoyt

Anno: 1994
Cannes, Francia

Class.	Yacht	Paese	Armatore/Timoniere	Progetto
1	Vision	Francia	Mallet/Dupin	C.E. Nicholson
2	Ayana	Svizzera	Latscha/Malard	F. Camatte
3	Osborne	Francia	P. Griset	William Fife III

Anno: 1995
Royal Hollandia Yacht Club - Medemblik , Olanda

Class.	Yacht	Paese	Armatore/Timoniere	Progetto
1	Vision	Francia	Mallet/Dupin	C.E. Nicholson
2	Cutty Tou	Francia	Alain Minos	C.E. Nicholson
3	Wyvern	Olanda	Trost/Imhoff	W.S. Burgess

Anno: 1996
Sodus Bay Yacht Club, U.S.A.

Class.	Yacht	Paese	Armatore/Timoniere	Progetto
1	Iskareen	Canada	Ralph Reinmann	O. Stephens
2	Severn II	Canada	Gyles & Molloy	Alfred Mylne
3	Norseman	Canada	C. Gyles sr.	William Roue

Anno: 1998
Société Nautique Genève, Svizzera

Class.	Yacht	Paese	Armatore/Timoniere	Year	Progetto
1	Vision	Francia	Eric Mallet	1930	C.E. Nicholson
2	France	Francia	Schmaltz/Fauroux	1937	F. Camatte
3	Hispania IV	Francia	Raffray/Huey	1927	T. Guédon

Anno: 1999
Rochester Yacht Club, U.S.A.

Class.	Yacht	Paese	Armatore/Timoniere	anno	Progetto
1	Norseman	Canada	C. Gyles sr.	1930	W. Roue
2	Severn	Canada	C. Gyles jr.	1934	A. Mylne
3	Quest	Canada	J. Balogh	1930	W. Fife

Donata nel 1970 da Eugene Van Voorhis e dal Royal Northern and Clyde Yacht Club.
La Coppa del Mondo è il trofeo del Campionato del Mondo 8 Metri ufficiale.

1970 - Royal Northern Yacht Club, Scozia

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Silja	Scozia	A.J. Weir	J. Anker
2	Iskareen	U.S.A.	E. van Voorhis	O. Stephens
3	Wye	Scozia	G. Findley	C.E. Nicholson

1975 - Royal Swedish Yacht Club - Sandham, Svezia

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Silja	Finlandia	Hertell/Ahlström	J. Anker
2	Andromeda	Svezia	R. Kahm	A. Laurin
3	Turid	Finlandia	T. Syndicate	B. Aas

1978 - Nyländska Jaktklubben - Helsinki, Finlandia

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Iskareen	Svezia	P. Wermelin	O. Stephens
2	Andromeda	Svezia	U. Nilsson	A. Laurin
3	Silja	Finlandia	Hertell/Ahlström	J. Anker

1982 - Visby, Svezia

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Iroquois	U.S.A.	E. van Voorhis	O. Stephens
-	Vision	Canada	G. Foster	C.E. Nicholson
-	Iskareen	Svezia	P. Wermelin	O. Stephens

1983 - Location: KNS - Royal Norwegian Yacht Club - Hanko, Norvegia

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Iroquois	U.S.A.	E. van Voorhis	O. Stephens
2	Vision	Canada	G. Foster	C.E. Nicholson
3	Iskareen	Svezia	P. Wermelin	O. Stephens

1984 - Royal Canadian Yacht Club

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Octavia	Canada	E. Catheart	B. Kirby
2	Mr. E	Svezia	P. Wermelin	P. Petterson
3	Iroquois	U.S.A.	E. van Voorhis	O. Stephens

1985 - Rochester Yacht Club

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Golden Feather	U.S.A.	Harry Voss	P. Norlin
2	Dolphin (Spirit)	Svezia	P. Wermelin	P. Peterson
3	Gaulois	Francia	G. Schmaltz	J. Fauroux

1986 - Cannes, Francia

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Gitana Sixty	Francia	Baron E. de Rothschild	J. Fauroux
2	Golden Feather	U.S.A.	Harry Voss	P. Norlin
3	Mystery	U.S.A.	R. Palm	P. Petterson

1987 - Nyländska Jaktklubben - Helsinki, Finlandia

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Spirit of Sprite	Svezia	P. Wermelin	P. Peterson
2	Golden Feather	U.S.A.	H. Voss	P. Norlin
3	Mystery	U.S.A.	R. Palm	P. Peterson

1988 - Royal Swedish Yacht Club - Sandham, Svezia

Class.	Yacht	Paese	Armatore	Progetto
1	Gefion	Svezia	S. Svensson	E. Dubois
2	Spirit of Sprite	Svezia	P. Wermelin	P. Peterson
3	Mystery	U.S.A.	R. Palm	P. Peterson

1989 - Royal Canadian Yacht Club - Toronto, Canada				
CLASS.	YACHT	PAESE	ARMATORE	PROGETTO
1	Gefion	Svezia	S. Svensson	E. Dubois
2	Sarissa	U.S.A.	R. Palm	E. Dubois
3	Absolut (Spirit)	Svezia	P. Wermelin	P. Peterson

1990 - Rochester Yacht Club, U.S.A.				
CLASS.	YACHT	PAESE	ARMATORE/SKIPPER	PROGETTO
1	Gefion	Svezia	S. Svensson	E. Dubois
2	Sarissa	U.S.A.	R. Palm	E. Dubois
3	Golden Feather	U.S.A.	H. Voss	P. Norlin

1991 - Port Credit Yacht Club, Canada				
CLASS.	YACHT	PAESE	ARMATORE/SKIPPER	PROGETTO
1	Gefion	Svezia	Svensson/Gooderham	E. Dubois
2	Sarissa	U.S.A.	R. Palm	E. Dubois
3	Golden Feather	U.S.A.	H. Voss	P. Norlin

1992 - Royal Swedish Yacht Club - Sandham, Svezia				
CLASS.	YACHT	PAESE	ARMATORE/SKIPPER	PROGETTO
1	Spirit	Svezia	Wermelin/Larsson	P. Peterson
2	Gefion	Svezia	Svensson/Crebin	E. Dubois
3	Isabel	Svezia	B. Persson	G. Estlander

1993 - Nyländska Jaktklubben - Helsinki, Finlandia				
CLASS.	YACHT	PAESE	OWNER/HELMSMAN	PROGETTO
1	Sarissa	U.S.A.	R. Palm	E. Dubois
2	Spirit	Svezia	T. Jungell	P. Peterson
3	Natural	U.S.A.	J. Fowler	E. Dubois

1994 - Cannes, France				
CLASS.	YACHT	PAESE	ARMATORE/SKIPPER	PROGETTO
1	Gefion	Svezia	Svensson/Crebin	E. Dubois
2	Gaulois	Francia	Schmalz/Fauroux	J. Fauroux
3	Sarissa	U.S.A.	R. Palm	E. Dubois

1995 - Medemblik				
CLASS.	YACHT	PAESE	ARMATORE/SKIPPER	PROGETTO
1	Natural	U.S.A.	Fowler/Stuart	E. Dubois
2	Lafayette	Francia	J. Mazet	J. Fauroux
3	Vision	Francia	Mallet/Dupin	C.E. Nicholson

1996 - Sodus Bay Yacht Club, U.S.A.				
CLASS.	YACHT	PAESE	ARMATORE/SKIPPER	PROGETTO
1	Sarissa	U.S.A.	R. Palm	E. Dubois
2	Golden Feather	U.S.A.	H. Voss	P. Norlin
3	Natural	U.S.A.	J. Fowler	E. Dubois

1998 - Société Nautique Genève, Svizzera					
CLASS.	YACHT	PAESE	ARMATORE/SKIPPER	ANNO	PROGETTO
1	Yquem (Ex Spirit)	Svizzera	Fabre/Monnard	1984	P. Peterson
2	Gefion	Svizzera	de Gorski/Bonjour	1989	E. Dubois
3	Lafayette	Francia	J. Mazet	1986	J. Fauroux

1999 - Rochester Yacht Club, U.S.A.					
CLASS.	YACHT	PAESE	ARMATORE/SKIPPER	ANNO	PROGETTO
1	Golden Feather	U.S.A.	E. Voss	1984	P. Norlin
2	Mystery	U.S.A.	R. Palm	1984	P. Petterson
3	Sarissa	Canada	Palm/Reimann	1989	E. Dubois

8

IL REGISTRO DEGLI 8 METRI S.I.

Tutto ebbe inizio alla fioca luce della cabina dell'8 metri *Ilderim*. Eravamo l'equipaggio di questo famoso progetto di Tore Holm del 1936 e tra di noi parlavamo spesso dei suoi giorni vittoriosi. La barca era stata costruita per le Olimpiadi del 1936 a Kiel: perciò cercai di ritrovare su vecchi documenti quali risultati avesse conseguito.

Alcune riviste parlavano di una medaglia d'oro, altre di un quarto posto: ma cosa successe veramente? Nel tentativo di arrivare alla verità, cominciai a visitare musei marittimi e archivi di tutta Europa. Lentamente misi insieme le molte parti del puzzle e scoprii come *Ilderim* avesse perso la sua medaglia d'oro.

Uno zeppelin che si aggirava lungo il percorso di gara fornì la prova in una protesta inviata alla IYRU di Londra.

Le Olimpiadi del 1936 offrirono ampio spettacolo, sufficiente a riempire un libro intero. Basta pensare che nella categoria Sei Metri fu squalificato addirittura un progetto di Tore Holm per colpa del timoniere, un istruttore di vela, qualificato come "professionista" e quindi non accettabile nella competizione olimpica.

Dopo qualche tempo, alcuni anni fa, durante una lunga serata invernale, decisi di organizzare un archivio di tutte le pubblicazioni e informazioni riguardanti gli Otto metri che avevo raccolto durante la mia ricerca sulla storia di *Ilderim*. Scorrendo quel mucchio di carta giunsi alla conclusione che il mio progetto richiedeva prima di tutto un programma computerizzato: da lì il Registro Internazionale degli Otto Metri decollò.

Nel 1993 fu messo a punto infatti un programma elettronico specifico per classificare e incorporare le informazioni. Nell'arco di sette anni sono stati registrati e confrontati in questo data base oltre mille riferimenti che, impilati l'uno sull'altro su uno scaffale, raggiungono i cinque metri d'altezza.

Finora sono riuscito a elencare oltre quattrocentocinquanta 8 metri costruiti tra il 1907 e il 1998, che hanno subito complessivamente oltre duemila cambiamenti di nome. Ma forse il dato più rilevante emerso da questo lavoro consiste nella scoperta che oltre centosettanta 8 metri navigano ancora.

Grazie all'aiuto di armatori e amici le informazioni sulle barche continuano ad arrivare costantemente ogni settimana, cosicché la conclusione di questo progetto appare ancora molto lontana.

L'elenco che segue rappresenta una parte del Registro e raccoglie in ordine cronologico gli Otto Metri costruiti tra il 1907 e il 2000.

Sebbene ritenga il Registro del tutto affidabile, so che la lista non è completa e presenta ancora delle omissioni. Spero dunque che chiunque abbia informazioni su barche catalogate come "sconosciute", mi contatti attraverso il sito web degli Otto metri o tramite lettera.

PROGETTISTI & CANTIERI

Progettisti/cantieri con tre o più progetti/costruzioni di 8m

	Nome	Paese	Numero di Yacht	Periodo
PROGETTISTI	Alfred Mylne	Scozia	12	1907 - 1934
	William Fife III	Scozia	44	1907 - 1937
	Sir Thomas Glenn Coates	Scozia	5	1911 - 1937
	Attilio Costaguta	Italia	14	1908 - 1938
	Vittorio Baglietto	Italia	9	1908 - 1936
	Antonio Bava	Italia	5	1910 - 1920
	Vittorio Beltrami	Italia	4	1925 - 1936
	Johan Anker	Norvegia	52	1907 - 1938
	Bjarne Aas	Norvegia	12	1918 - 1949
	Tore Holm	Svezia	13	1927 - 1945
	Gustaf Estlander	Svezia	8	1928 - 1930
	C.O. Liljegren	Svezia	6	1907 - 1918
	Axel Nygren	Svezia	3	1913 - 1915
	Charles E. Nicholson	Inghilterra	14	1909 - 1938
	Frank Morgan Giles	Inghilterra	5	1914 - 1937
	Ed Dubois	Inghilterra	3	1988 - 1990
	Linton Hope	Inghilterra	3	1910 - 1912
	F. de Beraza	Spagna	3	1914 - 1924
	Gunnar L. Stenbäck	Finlandia	3	1911 - 1921
	W. von Hacht	Germania	15	1907 - 1912
	Henry Rasmussen	Germania	13	1912 - 1939
	Max Oertz	Germania	7	1908 - 1912
	G. Barg	Germania	3	1908 - 1912
	Joseph Guédon	Francia	11	1907 - 1927
	Pierre Arbaut	Francia	11	1909 - 1936
	Thalma Bertrand	Francia	11	1908 - 1936
	François Camatte	Francia	8	1929 - 1949
	Jacques Fauroux	Francia	5	1984 - 1997
	W. Starling Burgess	USA	13	1926 - 1928
	Paine, Belknap & Skene	USA	5	1929 - 1932
	Olin Stephens	USA	4	1920 - 1968
	Nicolas Potter	USA	3	1929 - 1937
CANTIERI	Abeking & Rasmussen	Germania	25	1910 - 1939
	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	Germania	15	1908 - 1912
	Oertzwerft, Neuhof	Germania	6	1908 - 1912
	C. Engelbrecht	Germania	3	1907 - 1908
	A/S Neptun	Germania	3	1908 - 1910
	Cantieri Baglietto	Italia	11	1908 - 1939
	Cantiere Navale A. V. Costaguta	Italia	15	1908 - 1938
	Antonio Bava	Italia	4	1908 - 1919
	Cantiere Navale Beltrami V. & Co.	Italia	4	1925 - 1936
	G. Bonnin	Francia	13	1907 - 1936
	Chantiers Chiesa	Francia	6	1928 - 1947
	Chantier de la Hève	Francia	5	1923 - 1927
	A. Luce & Haulier	Francia	4	1908
	Pandora - Marsiglia	Francia	3	1986 - 1987
	G.R. Liljegren	Svezia	7	1908 - 1918
	Abrahamsson & Börjesson Båtvarv	Svezia	6	1927 - 1946
	AB Tore Holm Yachtvarv	Svezia	5	1937 - 1939
	Ängholmens Båtvarv	Svezia	3	1927 - 1930
	Jesper Anderssons båtbyggeri	Svezia	3	1907 - 1915
	Åbo Båtsvarv	Finlandia	10	1910 - 1937
	Vilenius - Porvoo	Finlandia	3	1939 - 1945
	Anker & Jensen, Asker	Norvegia	52	1907 - 1938
	Soon Slip & Båtbyggeri	Norvegia	10	1928 - 1939
	Drammens Slip og Baadbaggeri	Norvegia	3	1908 - 1913
	Sagredo Hermanos - Las Arenas	Spagna	4	1924 - 1930
	Astilleros del Nervion	Spagna	3	1914 - 1917
	Camper & Nicholsons	Inghilterra	16	1909 - 1938
	Frank Morgan Giles	Inghilterra	5	1926 - 1937
	Summers & Payne	Inghilterra	5	1907 - 1912
	Borwick and Sons, Windermere	Inghilterra	3	1910 - 1911
	William Fife & Son - Fairlie	Scozia	44	1908 - 1937
	Bute Slip & Dock Company	Scozia	5	1932 - 1937
	George Lawley & Son	USA	6	1929 - 1932
	Henry Nevins - City Island NY	USA	6	1928 - 1929
	Wilmington Boat Works	USA	4	1929 - 1937

REGISTRO

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo armatore	Nome attuale	Porto attuale
1907	Baira	Alfred Mylne	Fay & Co	J. Guturbay	Risa	Bilbao, Spagna
1907	Brand III	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Johan Anker	Refanut	sconosciuto
1907	GKSS 1907	C.O. Liljegren	Jesper Anderssons båtbyggeri, Svezia	Gothenburg Sailing Club	Winga	sconosciuto
1907	Julnar	Arthur E. Payne	Summers & Payne - Southampton		Zelva	sconosciuto
1907	KSSS	A. Anderson	Lofholmen Boat Building Co. Stoccolma, Svezia	Royal Swedish Yacht Club	K.S.S.S.	sconosciuto
1907	Lilian II	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Mr. Graig of Glasgow	Synnove III	Newport Beach CA
1907	Roxane	C.O. Liljegren	Stockholm Båtby. Neglinge	Frithof Dahl	Roxane II	Stoccolma, Svezia
1907	Salor	Joseph Guédon	G. Bonnin - Lormont	Basilio G. Cedrun	Salor	sconosciuto
1907	Schwalbe	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	Otto Fertsch	Schwalbe	sconosciuto
1907	Sorais	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Mrs. H.G. Allen	Sorais	sconosciuto
1907	Sweetheart II	Francke	C. Engelbrecht	Conradi & Repening	Selysette	sconosciuto
1907	Ya Veremos	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Enrique G. Careaga	Yaveremos	sconosciuto
1907	Ythene	Arthur E. Payne	H.R. Stevens Ltd - Southampton	C. Rivett-Carnac	Ythene	sconosciuto
1908	Alloo	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	Albert Looks	Alloo	sconosciuto
1908	Asagao (II)	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Carl Ruben	Ultra	Stoccolma
1908	Asphodèle	Bosquain	Texier	M. Leduc	Fantasio	sconosciuto
1908	Atair	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	B. Heyman	Sans Atout	sconosciuto
1908	Cisco III	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht	Luis de Arana	Cisco III	sconosciuto
		und Bootsbauerei				
1908	Clara	R. Harmsen	Kurt Jäckel	Director L. le Bret	Clara	sconosciuto
1908	Cobweb	William Fife III	William Fife & Son, Fairlie	Blair Cocrane	Cobweb	sconosciuto
1908	Dione	Francke - C. Engelbrecht	C. Engelbrecht	Dir. R. Ulrich	Dione	sconosciuto
1908	Dolli	J. Schlichting	Schlichting	F. Öffner	Dolli	sconosciuto
1908	Endrick	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Sir Archibald Orr-Erwing	Endrick	sconosciuto
1908	Fix	Alfred Benzon	Jacob Svendsen - Refshaleoen	Emmerich Müller & S. Fox	Fix	sconosciuto
1908	Fox	Alfred Benzon	Jacob Svendsen - Refshaleoen	Carl H. Melchior	Fox	sconosciuto
1908	Fram	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	J. Ringen & Elias Sandvig	Fram	sconosciuto
1908	GKSS 1908	William Fife III	G.R Liljegren	C.L. Hellstrom	Vinga	Oslo, Norvegia
1908	Hela	Schneider	Kaiserliche Werft - Danzica	Schneider	Hela	sconosciuto
1908	Kiebitz	Barg	A.G. Neptun	J. Collardin	Kiebitz	sconosciuto
1908	Königsberg	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	S.C. Baltic	Königsberg	sconosciuto
1908	Lella	Pietro Baglietto	Pietro Baglietto & Co	Amedeo Cerruti	Lella	sconosciuto
1908	Loisir	Thalma Bertrand	A. Luce & Haulier - Le Havre	M.J. Loste	Dragon Blanc	sconosciuto
1908	Mariechen I	Max Oertz	Oertzwerft - Neuhof, Germania	Konsul Ernst Loeck	Mariechen I	sconosciuto
1908	Maud	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Alex Nansen	Maud	sconosciuto

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo armatore	Nome attuale	Porto attuale
1908	Myriam	Thalma Bertrand	Chantiers Belvaire	Le Marquis de Chauvelin	Velléda	sconosciuto
1908	Nila II	Antonio Bava	Antonio Bava - Sturla	G.B. Mario Spigno	Nila II	sconosciuto
1908	Nitokris	Attilio Costaguta	Cantiere di Voltri A. Ugo Costaguta & Co.	John J. Chini	Nitokris	sconosciuto
1908	Nollo	Aslak Hansen	Drammens Slip og Baadbaggeri	Niels M. Magnussen	Margit III	sconosciuto
1908	Prince Alfonso	Joseph Guédon	Astilleros Karpard	Le Marquis de Cubas	Prince Alfonso	sconosciuto
1908	Saga	Prof. Knut	Hästsholmsvaret - Ljungberg	KSSS - J.E. Carlsson Stoccolma	Wala	Västervik, Svezia
1908	Sigrun	Max Oertz	Oertzwerft - Neuhof, Germania	A. von Gräfe	Sigrun	sconosciuto
1908	Spero	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Mr. C. Prodgers	Spero	Rio de Janeiro, Brasile
1908	Toni VI	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	August Tobias - Berlin	Toni VI	sconosciuto
1908	Vesta	Hans Lage, Kiel	Scheel	Hans Lage	Vesta	sconosciuto
1908	Wilhelmina	G. de Vries Lentsch Jr	Scheepswerf G. de Vries Lentsch Jr. - Nieuwendam	J.G. Hibma - Sneek	Wilhelmina	sconosciuto
1908	Windekind	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	Oscar Poppe	Windekind	sconosciuto
1908	Wittelsbach III	Francke	C. Engelbrecht	Chr. Alt	Berlin	sconosciuto
1908	Woge III	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	Otto C. Ernst	Woge III	sconosciuto
1909	Anna Agnes III	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	M.Dormien & W.Paap	Anna Agnes III	sconosciuto
1909	Argentina II	Max Oertz	Oertzwerft - Neuhof, Germania	Ernst Moller	Argentina II	sconosciuto
1909	Braat	H.I. Svenningsen	Sigurd Lie Baadbyggeri, Sarpsborg	O.R. Foreid	Bråat	sconosciuto
1909	Bryony	R.E. Froude	Camper & Nicholson - Gosport	R.E. Froude FRS	Bryony	sconosciuto
1909	Chantecler	Pierre Arbaut	A. Luce & Haulier - Le Havre	M. Heurtel	Chantecler	sconosciuto
1909	Cisco IV	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	Luis de Arana	Cisco IV	sconosciuto
1909	Colette	Thalma Bertrand	A. Luce & Houlier - Le Havre	Gilbert de Pasquier	Colette	Danimarca
1909	Cordoliere	Le Besnerais	Pauvy	Le Besnerais	Cordoliére	sconosciuto
1909	Dolli III	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	Ferdinand Oeffner	Dolli III	sconosciuto
1909	Drache III	Alfred Mylne & Co	A. Robertson - Sandbank	Edmund Nordheim	Novena	sconosciuto
1909	Ella IV	Max Oertz	Oetzwerft - Neuhof, Germania	Rubens	Zenta	Danimarca
1909	Folly	C.E. Nicholson	Camper & Nicholson - Gosport	Jules Valton	Folly	Buenos Aires, Argentina
1909	Gwendoline	Luce	Mars et Luce	André Robert	Gwendoline	sconosciuto
1909	Ierne	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	H. Trevor Henderson	Ierne	Aveiro, Portogallo
1909	Isolde	J. Schlichting	Schlichting	Alfred Reinboth	Isolde	sconosciuto
1909	Kathleen	L.F. Brown and T. Jackett	T. Jackett - Falmouth	L.F. Brown	Kathleen	sconosciuto
1909	Lotti	Heidtmann	Heidtmann	Adolf Henkel	Lotti	sconosciuto
1909	Maïtia	Joseph Guédon	Cia. Euskalduna	Ramón de la Sota	Maïtia	sconosciuto

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo armatore	Nome attuale	Porto attuale
1909	Mimosa	Sibbick	Sibbick - Cowes	G. Ontanon	Mimosa	sconosciuto
1909	Ponchette	Joseph Guédon	Vincent	Ch. Glandaz & C. de Viçose	Ponchette	sconosciuto
1909	The Nun	A. Mylne & Co	J.G. Fay - Southampton	Sir Ralph Gore	Orsa	sconosciuto
1909	Vesania	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Duke of Alba, Spagna	Vesania	sconosciuto
1909	Woge V	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie or A&R	Otto. G. Ernst	Woge V	Kiel, Germania
1910	Albert II	Henry Rasmussen	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	A. Denker - Bremen	Albert II	sconosciuto
1910	Allwind	Arnold Müller	Karl Minn	Lindauer Segler Club	Allwind	sconosciuto
1910	Anémone V	C.M. Chevreux	A. Luce & Haulier - Le Havre	Philippe de Vilmorin	Anémone V	Bosham
1910	Condor	Johan Anker	Anker & Jensen	Captain J. Josephi	Condor	sconosciuto
1910	Corton	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	Graf Buquony	Tramontana	Balatonfured - Ungheria
1910	Dezima	A. Mylne & Co.	A. Robertson - Sandbank	Edm. Nordheim	Decima	sconosciuto
1910	Dilkusha	G.A. Heal	Summers & Payne	Captain F. Guest	Eolo	sconosciuto
1910	Endrick	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Sir Archibald Orr - Erwing	Endrick II	sconosciuto
1910	Ernestine	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	E.H. Crone	Avocette	Bordeaux, Francia
1910	Freya	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	W.J. Teufel	Undine	sconosciuto
1910	G.K.S.S. 1910	C.O. Liljegren	G.R. Liljegren - Gothenburg, Svezia	G.K.S.S.	G.K.S.S. 1910	sconosciuto
1910	Gian Maria	Antonio Bava	Antonio Bava - Sturla	Marquis S.R. Cambiaso	Gian Maria	sconosciuto
1910	Gudrun	G. Barg	A/S Neptun - Rostock	H.J. Braun 1913	Tetlå	sconosciuto
1910	Hede	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Heinrich Krüger	Hede	sconosciuto
1910	Isolde III	Ludwig Scheel	Ludwig Scheel	Alfred Reinboth	Isolde III	sconosciuto
1910	Jenny	Max Oertz	Oertzwerft - Neuhof, Germania	Mendelsohn	Jenny	sconosciuto
1910	Lilli X	G. Barg	A.G. Neptun	R. Wolf	Strossvogel	sconosciuto
1910	Liss II	Johan Anker	Johan Anker	Morton Jaconbsen	Hazard	sconosciuto
1910	Louisette	Thalma Bertrand	P. Barré	M.G. Lory	Louisette	sconosciuto
1910	Lucky Girl	William Fife III	Åbo Båtsvarv	The Czar of Russia	Lucky Girl	Port Hamble
1910	Mahshuka	A. Mylne & Co.	Borwick and Sons - Bowness, Windermere	Borwick of Bowness	Suyyara	Bombay, India
1910	Munin II	Henry Rasmussen	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	Krause - Berlino	Munin II	sconosciuto
1910	Nordwest	Henry Rasmussen	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	Gebr. Flügger - Brema	Nord-West	sconosciuto
1910	Ondina	Attilio Costaguta	S.A. Cantiere di Voltri A. & Ugo Costaguta & Co.	Gianfranco Tosi	Ondina	sconosciuto
1910	Ree	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	Erich Feldmann	Ree	sconosciuto
1910	Regia	C.O. Liljegren	G.R. Liljegren	Frithof Jonsson	Regia	sconosciuto
1910	Reve	M. Arbeaut	Amature builders	MM Arbeaut et Lagrotte	Lilou	sconosciuto
1910	The Truant	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Sir Ralph Gore	The Truant	Crinan, Scozia
1910	Thistle II	Linton Hope	Borwick & Sons - Lake Windermere	RBYC-Antwerpia Syndicate	Uilenspiegel	sconosciuto

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo armatore	Nome attuale	Porto attuale
1910	Toni VII	Henry Rasmussen	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	A. Tobias - Berlino	Toni VII	sconosciuto
1910	Valkyrian	G. Geitlin		Th. Weber	Valkyrian	sconosciuto
1910	Wildente	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	C. Flehninghaus	Wildente	sconosciuto
1910	Woge IV	William Fife III	Abeking & Rasmussen	Otto C. Ernst	Silhouette	Lago di Costanza
1911	Adria	A. Mylne & Co.	Summers and Payne	Imperial and Royal Yacht Squadron - Pola	Adria	sconosciuto
1911	Antwerpia II	Linton Hope	Borwick & Sons - Lake Windermere	RBYC - Antwerpia Syndicate	Antwerpia II	sconosciuto
1911	Astrid	Anker & Jensen - Norway	O.E. Schulstocks Verft	H.G. Melsom	Hild	sconosciuto
1911	Augusta	Pierre Arbaut	F. Luce (Petit Gennevilliers)	G. Bertot	Marjolaine	sconosciuto
1911	Avocette II	Thalma Bertrand	Chantiers Stribeau	M. Ed. Bickel	Avocette II	sconosciuto
1911	Carmen III	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Sconosciuto	Inamorata	sconosciuto
1911	Dewdrop	A. Mylne & Co.	Summers & Payne - Southhampton	The Earl of Shaftesbury	Dewdrop	Lago di Lucerna, Svizzera
1911	Edit	A. Mylne & Co.	Åbo Bätsvarv - Turku, Finlandia	Gösta Cederberg	Edit	Lago di Costanza
1911	Francisca	C.M. Chevreux	Fay & Co. Southhampton	M.A.D. Grigg	Franciska	sconosciuto
1911	Frica	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Howes	Frica	sconosciuto
1911	G.K.S.S. 1911	C.O. Liljegren	G.R. Liljegren - Gothenburg, Svezia	G.K.S.S.	Maj	sconosciuto
1911	Johanna VIII	H. Heidtmann	H. Heidtmann - Amburgo	H. Heidtmann jr.	Johanna VIII	sconosciuto
1911	Marianne	G.L. Stenbäck		Henrik Hildén	Cypria	sconosciuto
1911	Marithea	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Prince Ph. von Sachsen	Marlthea	sconosciuto
1911	Nag	Gaston Grenier	A. Grenier Le Marchand - Le Havre	Marquis de Cussy	Gemma	Lowestoft
1911	Norman	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Captain J. Orr-Ewing	Norman	sconosciuto
1911	Piehne	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Louis Hagen	Piehne	sconosciuto
1911	Rosemonde	Talma Bertrand	Chantiers Chaptois & Roguenauld	M. Servain	Clapotis	sconosciuto
1911	Sirdhana	Attilio Costaguta	S.A. Cantiere di Voltri A. Ugo Costaguta & Co	Carlo Alberto Conelli de Prosperi	Sirdhana	sconosciuto
1911	Skebenga	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie		Skebenga	sconosciuto
1911	Speedwell	Sir T.C. Glenn Coates	R. McAlister & Son - Dumbarton	Sir Glen Coates	Speedwell	sconosciuto
1911	Stint	Max Oertz	Oertzwerft - Neuhof, Germania	Carl F. Siemens - Berlin	Stint	Varazze
1911	Taifun	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Thoralf Glad	Taifun	Setubal, Portogallo
1911	Termagant	C.E. Nicholson	Camper & Nicholson, Gosport	G.A. Schenley	Termagant	sconosciuto
1911	Titave II	Joseph Guédon	Bonnin, Lormont	Félix Picon	Titave II	Buenos Aires, Argentina
1911	Toni VIII	Henry Rasmussen	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	August Tobias - Berlin	Toni VIII	Bodensee
1911	Vasconia	Joseph Guédon	Bonnin	M.L. Ballande	Pitusa	sconosciuto
1911	Vebena	Alfred Mylne	Fay & Cie	R.F. Sloane-Stanley	Verbena	sconosciuto

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo armatore	Nome attuale	Porto attuale
1912	Amazone	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Ludvig Lorentzen	Skum IV	sconosciuto
1912	Antwerpia IV	Linton Hope	Summers & Payne - Southampton	RBYC - Antwerpia Syndicate	Antwerpia IV	sconosciuto
1912	Clio	Sir Glenn Coates	R. McAlister & Son	Sir T. Glen Coates	Clio	sconosciuto
1912	Czardas	G.L. Stenbäck	Sconosciuto	A. Boxström	Czardas	sconosciuto
1912	Doge	Antonio Bava	Antonio Bava - Sturla	Santo Robertino Cambiaso	Doge	naufragata
1912	Esterel	L. Léon Sébille	Chantiers de M. Léon Sébille et Grossi	Michel Frères	Esterel	Marsiglia
1912	Gallia 3	William Fife III	Barré - Lormont	M.J. Loste	Gallia III	sconosciuto
1912	K.S.S.S 1912	Henning Haglind	Gustav Plym, Neglinge	K.S.S.S	Yaramaz	Sigtuna
1912	Lucie IV	Johan Anker	K.A. Larsen - Langesund	C.B. Nielsen	Lucie IV	Trondheim
1912	Mariechen II	Max Oertz	Oertzwerft - Neuhof, Germania	Konsul Ernst Loeck	Mariechen II	sconosciuto
1912	Niquette	Joseph Guédon	Faraut	P. Chauchard	Niquette	sconosciuto
1912	Nymphe	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Richard Thomas	Nymphea	sconosciuto
1912	Orn	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Gustaf Estlander	Örn	Finlandia
1912	Sarina	G.U. Laws	Burnham Yachtbuilding Company	Claud	Sarina	sconosciuto
1912	Sposa	W. von Hacht	W. von Hacht Yacht und Bootsbauerei	H. Serini	Sposa	Lago di Costanza
1912	Toni IX	Henry Rasmussen	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	August Tobias - Berlin	Elfe II	Lago di Costanza
1912	Ventana	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Hamilton	Ventana	Lago di Costanza
1912	Woge VI	Henry Rasmussen	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	Console Otto C. Ernst	Bayern II	Lindau - Lago di Costanza
1913	Astrid	Axel Nygren	Jesper Anderssons bätbyggeri	Olof Mark - Gothenburg	Ea	sconosciuto
1913	Brita	Johan Anker	G.R. Liljegren - Gothenburg, Svezia	D. Broström & G. Dalman	Nadine	sconosciuto
1913	Ellen	H.I. Svenningsen	Drammens Slip og Baadbyggerri	Johan H. Aanensen	Ellen	sconosciuto
1913	Franca	Pietro Baglietto	Pietro Baglietto & Co.- Varazze	Conte Corsi Salviati	Franca	sconosciuto
1913	Frou Frou	H.I. Svenningsen	Drammens Slip og Baadbaggeri	W.E. Trumpy	Rita III	sconosciuto
1913	Goapäer	Pierre Arbaut	A. Luce & Haulier - Le Havre	M. Heurtel	Goapäer	distrutta, 1914
1913	Gundred	A. Mylne & Co.	Camper & Nicholsons - Gosport	F.A. Richards	Saada	demolita
1913	Toni X	Henry Rasmussen	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	August Tobias - Berlin	Giulia	Varazze
1914	Alai	F. de Beraza	Astilleros del Nervion - Bilbao	Juan Tomás Gandarias	Alai	sconosciuto
1914	Apici	S. Baglietto	Pietro Baglietto & Co - Varazze	Guilio Puccio	Apici	sconosciuto
1914	Arvor	Gaston Grenier Le Havre	A. Grenier Le Marchand -	Heurtel	Arvor	sconosciuto
1914	Gallia 4	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	J. Coste	Gallia 4	sconosciuto
1914	Garraveen	Frank Morgan Giles	Hythe, Southampton	F.A. Richards	Garraveen	sconosciuto
1914	Ierne	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	A.F. Sherman Crawford	Ierne (II)	sconosciuto
1914	Lucie V	Alfred Mylne	Kolbjorns-vik Boatbyg	C.B. Nielsen - Skien	Bobo	sconosciuto
1914	Massa 2	Axel Kygren	Liljegren - Gothenburg	Sconosciuto	Massa 2	sconosciuto

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo armatore	Nome attuale	Porto attuale
1914	Peggy	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Charles Prince	Peggy	Danimarca
1914	Quinta	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Lars Thorsen, Sandefjord, Norway	Quinta	Seloy, Norvegia
1914	Ran IV	Werner Hansen	Brdr. Nielsen - Skovshoved	Carl Holbæk - Copenhagen	Unda	Svanemollen, Danimarca
1914	Syrtica	Attilio Costaguta	S.A. Cantiere di Voltri A. Ugo Costaguta & Co.	U. Serra e C. Badaracco	Syrtica	sconosciuto
1914	Toni XI	Henry Rasmussen	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	August Tobias	Toni XI	sconosciuto
1915	G.S.J.F.	Axel Nygren	Jesper Anderssons båtbyggeri	G.K.S.S.	Tuttan	Royal Cape Yacht Club
1915	Guri	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	KNS consortsium - A. Barthow	Guri	sconosciuto
1915	Mektuub	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Prince Charles de Borbon	Mektuub	sconosciuto
1916	Foxtrott	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Johan Lindvig, Kragero	Foxtrott	sconosciuto
1916	Magg	Johan Anker	S. Lie, Sarpsborg	Sconosciuto	Magg	sconosciuto
1916	Silda II	William Fife III	Astilleros Nervion	Angel F. Pérez	Silda II	sconosciuto
1917	EA II	Mogens Hessing	Nielsens Værft - Skovshoved	Generalkonsul Holgen Adolph	EA II	sconosciuto
1917	Rosita II	Ing. Jac. M. Iversen	Christian Jensen	Yngve Lindgren	Rosita II	sconosciuto
1917	Sildra III	F. de Beraza	Astilleros del Nervion - Bilbao	sconosciuto	Sildra III	sconosciuto
1920	Snarken	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	sconosciuto	Snarken	Trondheim
1918	Aljuca III	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	sconosciuto	Solvi III	sconosciuto
1918	Bidevind	Bjarne Aas	Frederikstad Båtbyg	George Greve, Bergen	Bidevind	sconosciuto
1918	Bobo 2	Sveningsen	Herberms Boatbyggery - Bygdö	sconosciuto	Bobo II	sconosciuto
1918	Boreas	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Magnus Konow	Gaia	sconosciuto
1918	Brand V	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	sconosciuto	Brand V	incendiata
1918	Sif	G.R. Liligren	C.O. Oligren - Gotenburg	sconosciuto	Sif	sconosciuto
1918	Sig	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Jens Salvesen	Lynn II	sconosciuto
1918	Wanda	Sophus Weber	Sophus Weber - Gl. Hestehauge	Sophus Weber	Wanda	sconosciuto
1919	Avance II	Sveningken	S. Lie, Sarpsborg	sconosciuto	Anchen	sconosciuto
1919	Azio VII	Antonio Bava	Antonio Bava, Sturla	Dario Centurini	Azio VII	sconosciuto
1919	Betty III	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	sconosciuto	Madelon	Bergen
1919	Mossa	sconosciuto	sconosciuto	sconosciuto	Mossa II	sconosciuto
1919	Sirius	Merescain	Alegrini - Antibes, Francia	sconosciuto	Sirius	La Ciotat - Francia
1919	Spray	Jacobsen	Vela Værft	sconosciuto	Easy	sconosciuto
1920	Antwerpia	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	F. Carlier	Antwerpia V	sconosciuto - Guernsey (?)
1920	Sildra	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Magnus Konow	Sildra	sconosciuto
1920	Irene	William Fife III		August Ringvold	Irene	sconosciuto
1921	Brand VI	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	sconosciuto	Hauk II	Norvegia
1921	Naja	G.L. Stenbäck	Åbo Båtvarv - Turku	P. Sinebrychoff	Naja	Helsinki
1921	Sigrun	E. Olofsson	B. Nylund - Helsingfors	B. Nylund	Amica II	sconosciuto

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo armatore	Nome attuale	Porto attuale
1922	Aile II	Thalma Bertrand	G. Bonnin - Lormont, Francia	Virgine Hériot	Aile II	Algeria
1922	Bera	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	August Ringvold	Bera	Lago di Costanza
1923	Aile III	Thalma Bertrand	G. Bonnin - Lormont, Francia	Virgine Hériot	Aile III	sconosciuto
1923	Enchantement	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Robert Meiffre	Enchantement IV	Noirmountier
1923	Namoussa	Pierre Arbaut	Chantiers de la Hève - Le Havre	Bréguet & de La Bruyère	Namoussa	sconosciuto
1923	Prize	Charles Bailey Jnr	Charles Bailey Jnr	W.P. Endean	Prize	Auckland
1923	Ranja	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Soren Wiese	Ranja	sconosciuto
1924	Catherine	Vincenzo V. Baglietto	Pietro Baglietto & Co.	mai costruita	Catherine	mai costruita
1924	Bluered	Charles E. Nicholson	Camper & Nicholsons - Gosport	Santiago E. Soulas	Blue Red	Cannes
1924	Cheta	Francesco Giovanelli	Pietro Baglietto & Co.	Francesco Giovanelli	Cheta	Napoli
1924	Coq-Gaulois	Pierre Arbaut	Pierre Arbaut - Chantiers de la Hève - Le Havre	Paul & H. Lesieur	Coq-Gaulois	distrutta
1924	Cupidon II	Joseph Guédon	Bellet et Castera - Bordeaux Francia	Baron Phillipe de Rothschild	Cupidon II	sconosciuto
1924	Emily	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	E.E. Jacob - Sir Ernest John Roney	Emily	Lisbona, Portogallo
1924	Hispania II	F. de Beraza	Sagredo Hermanos - Las Arenas	H.M. King Alfonso XIII	Hispania II	distrutta
1924	Varg	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Frithjof Larsen	Varg	Australia
1925	Astrea	A. Costaguta	Ugo Costaguta & Co. - Genova	Raffaele Gandolfo	Astrea	sconosciuto
1925	Colleen II	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	W. Meade	Colleen II	Spagna
1925	Cupidon III	Joseph Guédon	Bellet et Castera Fréres - Bordeaux	Baron Philippe de Rothschild	Cupido	Hilterfingen, Lac de Thoune
1925	El Caid	Joseph Guédon	Bordeaux	Sconosciuto	El Caid	sconosciuto
1925	Enchanteur	Thalma Bertrand	G. Bonnin - Lormont	A. Auniac	Enchanteur	sconosciuto
1925	Etra	Attilio Costaguta	S.A. Cantieri di Voltri Costaguta & Co.	Raffaele Gandolfo	Etra	Uruguay
1925	Gabbiana	Attilio Costaguta	S.A. Cantiere di Voltri A. Ugo Costaguta & Co.	Ernesto Fassio	Gabbiana	sconosciuto
1925	Hispania	Johan Anker	Union Naval de Levante - Valencia	H.M. King Alfonso XIII	Hispania III	sconosciuto
1925	Hvide	Bjarne Aas	Soon Slip & Båtbyggeri	Peter Ande Larson - Oslo	Hvide	sconosciuto
1925	L'Aile IV	Pierre Arbaut	Chantier de la Hève - La Havre	Virgine Hériot	Aile IV	Algeria
1925	Liala	Vincenzo V. Baglietto	Pietro Baglietto & Co.	Attilio and Mario Bruzzone	Ali Babà	Lago Maggiore
1925	Marotte	L. Grossi	Chantiers Phocéens / L. Grossi	Grossi & Avegno	Marotte	sconosciuto
1925	Sylphea II	Ing. Vittorio Beltrami	Cantiere Navale Beltrami V. & Co. - Vernazzola	Cav. G. Mario Zerollo	Sylphea II	Genova
1925	Sconosciuto	Bjarne Aas	Sconosciuto	V.S. Hjort - Paris	Sconosciuto	sconosciuto
1925	Vega	Vincenzo V. Baglietto	Pietro Baglietto & Co.	Marquis Pallavicino, Marquis Carlo D´Oria	Vega	Fiumicino

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo armatore	Nome attuale	Porto attuale
1926	Ariel	Burgess, Swasey & Paine	Chantier de la Hève - Le Havre	Morton Prince	Pierrot	sconosciuto
1926	Clara	Attilio Costaguta	Cantieri Navale Costaguta, Voltri	Carlo Nasi	Clara	sconosciuto
1926	Cluaran	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Donaldson	Cluaran	sconosciuto
1926	Finola	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Hubert Johnson	Finola (I)	sconosciuto
1926	L'Aile V	Pierre Arbaut	Chantier de la Hève - Le Havre	Virgine Hériot	Aile V	sconosciuto
1926	Margaret	Johan Anker	Anker & Jensen, Asker, Norvegia	Sir Ernest Rooney	Margaret	Francia
1926	Rollo 2	Johan Anker	Anker & Jensen - Verft AS, Vollen, Norvegia	Wilhelm Mustad	Cecilia Lund	Asker
1926	Siris	Frank Morgan Giles	Frank Morgan Giles - Teignmouth	Sir Arthur Paget	Siris	Southampton
1926	Thamar	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Rob & John Aspin	Pleiades of Rhu	Bodrum, Turchia
1926	Viria	Baglietto	Cantieri Baglietto - Varazze	Marquis Rodolfo Pallavicino	Viria	naufragata
1927	Beduin VI	Bjarne Aas	Soon Slip & Båtbyggeri	Eugen Lunde	Irene VI	demolita
1927	Caryl	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	W.F. Robertson	Vagrant II	naufragata, 1975
1927	Catina V	Ing. Vittorio Beltrami	Cantieri Navali V. Beltrami & Co.	Enrico Pozzani	Catina V	sconosciuto
1927	Coila IV	Fred J. Stephen	A. Stephen & Son - Glasgow	George Jackson	Ailort	sconosciuto
1927	Feo	Charles E. Nicholson	Camper & Nicholsons - Gosport	Margaret H. Roney	Feo	Kiel - Germany
1927	Hispania IV	Joseph Guédon	Sagredo Hermanos - Las Arenas	H.M. King Alfonso XIII	Hispania IV	La Trinité sur Mer - Francia
1927	Hollandia	G. de Vries Lentsch jr	Scheepswerf G. de Vries Lentsch jr.- Amsterdam	I.L. Doedes & M. de Wit	Hollandia	Heemsteed
1927	Maria	Gustav Estlander	Åbo Båtvarv - Finlandia	Wilhelm Kuhweide	Wunschtraum	Berlino - Germania
1927	Noreg	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norway	KNS Consortsium	Tamara VIII	Djuro Båtvarv - Stoccolma
1927	Sylvia	Tore Holm	Abrahamsson & Börjesson Båtvarv, Ramsö	J.N. Sandblom	Sylvia	sconosciuto
1927	Vanessa	William Fife III	Hayes & Sons - Sydney, Australia	J.A. Linacre	Vanessa	RYCV, Australia
1927	Varg	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Frithjof Larsen, Oslo	Varg III	Medemblik, Olanda
1927	Windy	Carl Holmström	Ängholmens Båtvarv, Göteborg	Hakon Reuter	Windy	Helsinki
1928	A.C.E. II	W. Starling Burgess	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	Adrian Iselin II	A.C.E.	EYC - Toronto
1928	Alala	W. Starling Burgess	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	Nathaniel S. Corin	Alala	sconosciuto
1928	Aleada	W. Starling Burgess	Henry B. Nevins - City Island NY	Harold Tobey	Aleada	sconosciuto
1928	Azio VIII	Antonio Bava	Antonio Bava - Sturla	Comm. Ignazio Centurini	Azio VIII	sconosciuto
1928	Babe	W. Starling Burgess	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	Owen Churchill	Babe	demolita

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo proprietario	Nome attuale	Porto attuale
1928	Bamba	F. Giovanelli	Cantieri Baglietto, Varazze	Francesco Giovanelli	Bamba	Lago Maggiore
1928	Bangalore	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Wilder Gutterson	Bangalore	RCYC - Toronto
1928	Carbonita	Gustaf Estlander	Angholmens Batvarf	F. Brinkmann	Carbonita	sconosciuto
1928	Gairlee II	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	George Gair	Marage	Durban - Sudafrica
1928	Gitana	W. Starling Burgess	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	J.K. Roosevelt	Gitana	sconosciuto
1928	Ibis II	Bjarne Aas	Bjarne Aas - Frederikstad, Norvegia	Manuel de Vicente	Ibis	Svezia
1928	Isabel	Gustav Estlander	Åbo Båtvarv	Curt Matsson, Helsingfors	Isabel	Svezia
1928	Jackeen	W. Starling Burgess	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	Snowden A. Fahnestock	Jackeen	EYC - Toronto
1928	L'Aile VI	Pierre Arbaut	Chantiers de la Hève - Le Havre	Virgine Hériot	Aile VI	Noirmoutier - Francia
1928	Licea	Attilio Costaguta	Cantieri Costaguta - Voltri	Benedetto Bruzzo	Licea	Lago Maggiore
1928	Loke	W. Starling Burgess	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	F.T. Bedford - New York	Loke	sconosciuto
1928	Margaret F.IV	W. Starling Burgess	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	Laurence P. Fisher - New York	Margaret	sconosciuto
1928	Nihdintyttö	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	T. Pajunen	Laila	Long Beach - California, USA
1928	Osborne	William Fife III	Sagredo Hermanos	Queen Victoria Eugenia	Osborne	Monaco
1928	Ruth	W. Starling Burgess	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	F.C. Edson - New York	Wyvern	Medemblik Olanda
1928	Silhouette II	W. Starling Burgess	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	R.H. Amberg	Silhouette II	Norvegia
1928	Sonny	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Johannes (Jack) Schiott	Sonny	sconosciuto
1928	Sphinx	Gustaf Estlander	Åbo Båtsvarv	Sigurd Frosterus	Sphinx	Helsinki
1928	Taurus	W. Starling Burgess	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	W.W. Inslee - New York	Aurora	Seattle
1928	Unity	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Lord Forster/Sir F. Dilke	Unity	naufragata
1928	Whippet	W. Starling Burgess	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	Thomas W. Russell	Whippet	sconosciuto
1929	Anthea	Charles E. Nicholson	Camper & Nicholsons - Gosport	H.G. Sicklemore	Anthea	sconosciuto
1929	Caryl	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	W.F. Robertson	Caryl (II)	sconosciuto
1929	Cheerio	Gustaf Estlander	Åbo Båtvarv	Gunnar Groenblom	Cheerio	sconosciuto
1929	Darch-Mad	Maurice Auché	Chantiers Ambroise Rochedreux	Mme Paul Lillaz	Le Darch - Mad	sconosciuto
1929	Emily II	Morgan Giles	Morgan Giles Teighmouth	E.J. & E.R. Roney	Emily II	California, USA
1929	Gitano	Frank C. Paine	George Lawley & Son - Neposet, Massachusetts	Henry S. Morgan	Gypsy	sconosciuto
1929	Hispania V	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	H.M. King Alfonso XIII	Hispania V	sconosciuto

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo armatore	Nome attuale	Porto attuale
1929	June	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Sir Howard Frank	June	naufragata, 1969
1929	Mab	Charles D. Mower	Henry B. Nevins Inc. - City Island, N.Y.	Robert N. Bavier	Mab	sconosciuto
1929	Marin	Nicholas Potter	Wilmington Boat Works	Ralph Ellis - V.E. Dalton	Marin	sconosciuto
1929	Mena	Vincenzo V. Baglietto	Cantieri Baglietto S.A. - Varazze	Conde Rev. de Camargo	Mena	sconosciuto
1929	Muffet	C. Sherman Hoyt	Henry B. Nevins Inc.- City Island, NY	Henry B. Plant	Lara	Helsinki
1929	Oonah	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	H. Carron Scrimgeour	Fulmar of Fairlie	Monaco
1929	Priscilla III	Clinton Crane	Henry B. Nevins Inc.- City Island, NY	Johnston de Forest	Priscilla III	sconosciuto
1929	Quest	William Fife III	Fairlie & Oakville Yacht Building Company	Canada's Cup Snd - RCYC	Quest	Royal Canadian Yacht Club
1929	Sagitta	Charles E. Nicholson	Camper & Nicholsons - Gosport	Charles Nicholson	Sagitta	Finlandia
1929	Sally	Charles D. Mower	Henry B. Nevins Inc.- City Island, NY	E. Thownsend Irvin	Bedouin VIII	Toronto
1929	Sirus II	William Fife III	Attillio Chiesa - Cannes	Arthur Paget	Sirena	sconosciuto
1929	Sposa II	Bjarne Aas	Bjarne Aas - Frederikstad	Sir Ernest J. Roney	Sposa II	Lago di Costanza - Radolfzell
1929	Sulaire	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	John Aspin	Sulaire	Seattle
1929	Sylphea III	Ing. Vittorio Beltrami	Cantiere Navale Beltrami V. & Co. - Vernazzola	Cav. G. Mario Zerollo	Sylphea III	Varazze, Italia
1929	Thisbe	Clinton Crane	Henry B. Nevins Inc. - City Island, NY	van S. Merle Smith	Thisbe	Royal Canadian Yacht Club
1929	Sconosciuto	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Duke F. de Nunez	sconosciuto	sconosciuto
1929	Sconosciuto	William Fife III	William Fife & son - Fairlie	Zubaria	sconosciuto	Spagna
1929	Vim	William Fife III	G. Bonnin - Lormont	C. Prince	Vim	sconosciuto
1929	Zip II	François Camatte	G. Bonnin - Lormont	F. Prince	Zip II	Cannes
1930	Armida	Paine, Belknap & Skene	George F. Lawley	William Aldrich	Armida	distrutta, 1991
1930	Amita	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Hamilton	Amita	Esquimalt - Victoria, B.C.
1930	Angelita	Nicholas S. Potter	Wilmington Boat Works - Wilminton, CA	Owen Porter Churchill	Angelita	Maine, U.S.A.
1930	Balek	Paine, Belknap & Skene	George Lawley & Son - Neposet	John M. Elliott	Balek	sconosciuto
1930	Cagg	Tore Holm	Ängholmens Båtvarv, Göteborg	Konsortium GKSS	Cagg	Svezia
1930	Cayuga	Paine, Belknap & Skene	George Lawley & Son	RCYC - Canada's Cup Snd	Cayuga	SNG - Ginevra, Svizzera
1930	Coeur Vaillant	sconosciuto	sconosciuto	sconosciuto	Coeur Vaillant 1e	Cannes
1930	Conewago	Olin Stephens	Robert Jacob - City Island, New York	Walter L. Farley Syndicate - Rochester	Conewago	EYC - Toronto, Canada

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo armatore	Nome attuale	Porto attuale
1930	Cutty	Charles E. Nicholson	Camper & Nicholsons - Gosport	Wilfred H. Dowman	Cutty Tou	Arcachon, Francia
1930	Delphis	Attilio Costaguta	Cantiere Navale Attilio Costaguta - Voltri	Davide Costaguta	Delphis	Buenos Aires, Argentina
1930	Ellen	Gustaf Estlander	F.D. Lawley Inc. - Quincy. Mass	Charles P. Curtis	Ellen	sconosciuto
1930	Ergekå	Gustav Estlander	Abrahamsson & Börjesson Båtvarv, Ramsö	Marcus Wallenberg jr.	Safir	Stoccolma
1930	Falcon	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Donaldson	Falcon	Pender Island, B.C.
1930	Finola	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Lord Foster	Finola	Portogallo
1930	Hispania VI	Frank Morgan Giles	Morgan Giles & Co.	H.M. King Alfonso	Hispania VI	Bretagna, Francia
1930	If	Bjarne Aas	Frederikstadbåtvarv	Halfdan Ditlev Simonson	If	Scozia
1930	Lenore	Tore Holm	sconosciuto	J.N. Sandblom	Lenore	sconosciuto
1930	Maribell	Gustav Estlander	Maskin & Bro Varv, Helsinki	Curre Mattson	Maribel	Medemblik - Olanda
1930	Norseman	William J. Roue	Royal Canadian Yacht Club Marine Yard	RCYC - Canada's Cup Snd.	Norseman	RCYC - Toronto
1930	Rat Penat	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Duc de Fernán Nuñes	Anitra	Oslo, Norvegia
1930	Sasqua	Paine, Belknap & Skene	Barthon Boat Co, Lymington, Inghilterra	G. Oliver May	Sasqua	sconosciuto
1930	Severn	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Roland B. Worth	Severn	naufragata
1930	Silja	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Olaf Ditlev-Simonsen sr.	Silja	Helsinki
1930	Sogalinda VII	William Fife III	Sagredo Hermanos, Spagna	Conde de Zubiria - Bilbao	Sogalinda VII	sconosciuto
1930	Suzette II	Charles E. Nicholson	Camper & Nicholsons - Gosport	Col. E.T. Peel	Suzette	Roven, Francia
1930	Vision	Charles E. Nicholson	Camper & Nicholsons - Gosport	RCYC - Canada's Cup Snd.	Vision	Archachon, Francia
1931	Aile VII	François Camatte	Sconosciuto	Virgine Hériot	Aile VII	sconosciuto
1931	Invader II	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Windeyer RCYC	Invader	naufragata
1931	Irma	Zake Westin	Åbo Båtsvarv	Sconosciuto	Irma	sconosciuto
1931	Saskia II	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Mr. Young	Saskia	Australia
1932	Fenris	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Petter Andreas Larsen	Fenris	Larvik, Norvegia
1932	Fröya	A. Mylne & Co.	Bute Slip & Dock ?	J.H. Hume jr	Froya	Vancouver B.C.
1932	Hantise	François Camatte	Bonnin - Archacon	M. Frank Guillet	Gwalarn	sconosciuto
1932	Intrepid	Paine, Belknap & Skene	George Lawley & Son	Henry Ford	Intrepid	Lopez Island - Seattle, U.S.A.
1933	Meli-Melo	Pierre Arbaut	Bertin, Le Havre	Arthur Willard	Meli-Melo	sconosciuto
1933	Orietta	Attilio Costaguta	Cantiere Navale Attilio Costaguta - Voltri	Guiseppe della Gherardesca	Orietta	Italia
1934	Bona II	Vittorio Baglietto	Cantieri Baglietto S.A. - Varazze	Eugenio di Savoia	Bona	Lago Maggiore

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo proprietario	Nome attuale	Porto attuale
1934	Carron	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Laurieston & Lewis	Carron	Oslo, Norvegia
1934	Cedora	Charles E. Nicholson	Camper & Nicholsons - Gosport	Lord Forster PC GCMG	Cedora	sconosciuto
1934	Germania II	Henry Rasmussen	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	Baron Krupp von Bohlen	Germania II	sconosciuto
1934	Lizzie V	Tore Holm	Abrahamsson & Söner, Göteborg	A. Borgström, Malmö	Mavourneen	distrutta
1934	Severn II	Alfred Mylne & Co.	Bute Slip & Dock	George L.Preston	Severn II	RCYC - Toronto
1935	Aria	Attilio & Ugo Costaguta	Cantiere Navale A. Costaguta - Voltri	N. and G. Bruzzo	Aria	Porto S. Stefano
1935	Carron II	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	Laurieston & Lewis	Carron II	S.N.G. Ginevra
1935	Germania III	Henry Rasmussen	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	Baron Krupp von Bohlen	Germania III	Amburgo
1935	Ranja	Tore Holm	Olsen & Rosenlund, Hagersten	Löjtnant Gösta Olsson	Ranja	Oxnard, CA
1935	Reality	Charles E. Nicholson	Camper & Nicholsons - Gosport	Major Digby R. Peel MC	Reality	Vancouver, BC
1935	Vaterland	Gebr. Kröger	Gebr. Kröger - Yachtwerft Warnemünde	Otto Miethke	Vaterland	sconosciuto
1935	Wye	Charles E. Nicholson	Camper & Nicholsons - Gosport	A. Walter Barlow	Wye	Stoccolma
1936	Bella	Attilio & Ugo Costaguta	Cantiere Navale A. Costaguta - Voltri	Lorenzo Bruzzo	Bella	naufragata
1936	Catina VI	Ing. Vittorio Beltrami	Cantiere Navale Beltrami V. & Co - Vernazzola	L. Enrico Pozzani	Catina VI	SNG Ginevra Svizzera
1936	Coupe-File	Thalma Bertrand	Bonnin - Archachon	Madame Cotnareanu	Rhea	Francia
1936	Ea III	Pierre Arbaut	V. Despujols - Archachon	M. Emile Picquerez	Sirena	sconosciuto
1936	EA II	Pierre Arbaut	V. Despujols	M. Piquerez	EA II	sconosciuto
1936	Helen	Sir Thomas Glenn Coates	Bute Slip & Dock Company	Sir Thomas Glen Coates	Helen	Antibes, Francia
1936	Hispania VII	F. de Beraza	Baglietto	H.M. King Alfonso XIII	Hispania VII	sconosciuto
1936	Ilderim	Tore Holm	Abrahamsson & Börjesson Båtvarv, Ramsö	Marcus Wallenberg jr	Ilderim	Breskens
1936	Italia	A. Costaguta	Cantiere Navale A. Costaguta - Voltri	Regia Federazione della Vela	Italia	Napoli
1937	Prelude	Olin Stephens	Wilmington Boatworks - Wilmington	Raymond Paige	Prelude	naufragata
1936	Viking	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Carl O. Lövenskiold	Viking	sconosciuto
1937	Felina	William Fife III	William Fife & Son - Fairlie	F.A. Richards	Concerto	West Vancouver Yacht Club
1937	France	François Camatte	Chantiers Chiesa - Cannes	F. Rey	France	Cannes
1937	Rita	J. Lindblom	Åbo Båtsvarv	sconosciuto	Rita	sconosciuto
1937	Sappho	Sir. Thomas Glen Coates	Bute Slip & Dock / Alfred Mylne	Sir Thomas Glen Coates	Sappho	sconosciuto
1937	Tamatea	Arthur Robb	Bill Couldrey, New Zealand	sconosciuto	Tamatea	Auckland

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo armatore	Nome attuale	Porto attuale
1937	Trippen	C. Ahlberg	C. Ahlberg	sconosciuto	Trippen	sconosciuto
1937	Wanda III	Tore Holm	AB Tore Holm Yachtvarv	Herman Nachmanson	Wanda	Hanko
1937	Yucca	Nicholas S. Potter	William A. Bartholomae	Tom Dittmar	Yucca	Sausalito CA Yachtclub
1938	Albatross	Tore Holm	AB Tore Holm Yachtvarv - Gamleby	Turitz & Håkan Ekman	Albatross	San Diego - USA
1938	Anne Sophie	Bjarne Aas	Bjarne Aas Frederikstad	Nordahl Wallem - Bergen	Anne Sophie	Stoccolma
1938	Erica	C.E. Nicholson	Camper & Nicholsons - Gosport	R.M. Teacher	Erica	sconosciuto
1938	Miranda III	Attilio Costaguta	Cantiere Navale A. Costaguta	Carlo Ciampi	Miranda III	Lavagna
1938	Pandora	Sir Thomas Glenn Coats	Bute Slip & Dock Co., Scozia	Sir Thomas Glenn Coates	Pandora of Rhu	Los Angeles, USA
1938	Rosa	Charles E. Nicholson	Camper & Nicholsons - Gosport	H. Masterman	Rosa	sconosciuto
1938	Sira	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Crownprince Olav V	Sira	Oslo, Norvegia
1938	Venture	E. Arthur Shuman	Butt Bros. East Saugus	Sconosciuto	Venture II	EYC - Toronto, Canada
1938	Windsbraut III	Henry Rasmussen	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	Fr. Sponholz	Windsbraut III	Germania
1939	Blythe Spirit	Robert Clark	Finland	Sconosciuto	Blythe Spirit	Kingston, ON
1939	Atair II	Tore Holm	AB Tore Holm Yachtvarv - Gamleby	Robert Ameln	Allegro	Stoccolma
1939	Froya	Bjarne Aas	Bjarne Aas - Fredrikstad	O. Ditlev-Simonson jr.	Turid	Lago di Costanza
1939	Germania IV	Henry Rasmussen	Abeking & Rasmussen - Lemwerder	Baron Krupp von Bohlen	Germania IV	Kiel, Germania
1939	Ilderim	Tore Holm	AB Tore Holm Yachtvarv - Gamleby	Marcus Wallenberg jr	Ilderim	Djurö Båtvarv - Stoccolma
1939	Iskareen	Olin Stephens	August Plym - Saltsjobaden - Svezia	Ronald Tree	Iskareen	EYC - Toronto, Canada
1939	Katrina	Gösta Kyntzell	Vilenius Båtvarv, Porvoo	Curt Mattson	Katrina	Stoccolma
1939	Le Gaulois	François Camatte	Attilio Chiesa - Cannes	Yvonne Léon Cotnareanu	Le Gaulois 26	Cannes
1939	Pinuccia	Vincenzo V. Baglietto	Cantieri Baglietto S.A. - Varazze	Angelo Rizzoli	Pinuccia	St. Mawes - Cornwall, Inghilterra
1939	Svanevit	Tore Holm	AB Tore Holm Yachtvarv - Gamleby	Walter Edström	Zilverwiek	Lindau - Lago di Costanza
1940	Dalme	Costaguta	Cantieri Navali A. Costaguta	C. Napoli	Dalme	sconosciuto
1943	Vagspel	Birger Slotte	Vilenius - Porvoo, Finlandia	A.E. Nikander	Vagspel	Helsinki
1944	Gain	Roy Sherman	Abrahamsson & Börjesson Båtvarv, Ramsö	Mr. Lundgren	Gain	Båstad - Svezia
1945	Birgit	Tore Holm	AB Tore Holm Yachtvarv - Gamleby	Lars Widén	Birgit	Stoccolma
1945	Moira	François Camatte	Attilio Chiesa - Cannes	K. Hennessy	Rhapsodie	sconosciuto
1945	Tita	Birger Slotte	Vilenius - Porvoo, Finlandia	Sconosciuto	Tita	sconosciuto
1946	Glana	Knut H. Reimers	Abrahamsson & Börjesson Båtvarv, Ramsö	Guisan, St. Sulpice	Le Tigre à Poil	Ginevra

Anno	Nome	Progetto	Cantiere	Primo armatore	Nome attuale	Porto attuale
1946	Tamara XI	C. Jensen	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Ole K. Rõed - Oslo	Krabatt III	sconosciuto
1947	Aya	François Camatte	Attilio Chiesa - Cannes	Gallimard	Ayana	Lago di Costanza - Radolfzell
1947	Frances Light	E. Digby	E. Digby	E. Digby - Australia	Francis	RYCV, Australia
1947	Gjöken VI	Johan Anker	Anker & Jensen - Asker, Norvegia	Per Finn Hansen - Oslo	Gjöken VI	sconosciuto
1947	Silk	François Camatte	A. Chiesa - Cannes	Jacques Maurel - Cannes	Silk	Morlaix, Bretagna settent.
1948	Norske	Bjarne Aas	R.S. Hickman, Hobart, Tasmania	sconosciuto	Mystic of Huon	Sydney - Australia
1948	Pakerdoo	D.C. Brockhoff	D.C. Brockhoff - Sydney	D.C. Brockhoff	Pakerdoo	distrutta
1949	Clary	Arvid Laurin	Borgå, Finlandia	H. Graffman & G.Thorden	Andromeda	Djurö Båtvarv - Stoccolma
1949	Erica J	Bjarne Aas	Max Creese - Hobart, Australia	E. Domerey & E. Hull	Erica J	Sydney, Australia
1967	Iroquois	Olin Stephens	Minneford Yacht Yard - City Island, NY	Eugene van Voorhis	Iroquois	Hanko, Finlandia
1984	Dolphin	Pelle Petterson	Båtbyggarna, Enköping, Svezia	Per Wermelin	Yquem	SNG Ginevra, Svizzera
1984	Gaulois	Jacques Fauroux	Carénal - Velence, Francia	Gaston Schmalz	Gaulois	Cannes
1984	Golden Feather	Peter Norlin	P. Johansson, Svezia	Henningsson & Casseborn	Golden Feather	Rochester Yacht Club - USA
1984	Mr. E	Pelle Petterson	Båtbyggarna Köping	P. Wermelin & Nilsson.	Mystery	Oswego, New York
1984	Octavia	Bruce Kirby	Bent Jespersen Boatbuilders Ltd. Sidney, BC	Elwin Catheart Syndicate	Octavia	San Diego
1986	Amaury	Gilles Vaton	Pandora - Marsiglia	Joel Lechaux	Amaury	sconosciuto
1986	Gitana Sixty	Jacques Fauroux	Universal Yachting - Carros	Baron Edmond de Rothschild	Gitana Sixty	SNG - Ginevra, Svizzera
1986	Lafayette	Jacques Fauroux	Pandora - Marsiglia	Jacques Mazet	Lafayette	Lago di Costanza
1987	Dora	Jacques Fauroux	Pandora - Marsiglia	Yannick Pollet	Dora II	Marsiglia
1988	Gefion	Ed Dubois	Adrian Thomson Paragon Composits	Sigfrid Svenson	Gefion	SNG - Ginevra, Svizzera
1989	Sarissa	Ed Dubois	Adrian Thomson Paragon Composits	Ronald B. Palm	Sarissa	Oswego New York
1990	Natural	Ed Dubois	Green Marine	John Fowler	Natural	Sodus Bay Yacht Club
1997	Ennolgia	Jacques Fauroux	Chantier Naval de Bordeaux	G. de le Borde Caumont	Ennolgia	Ginevra, Svizzera
1998	Spazzo	Juliane Hempel	Yacht und Bootswerft Josef Martin - Germania	Josef Martin	Spazzo	Kiel, Germania
1999	Mahogany	Jim Taylor	Bruce Dyson	Bruce & Leanne Dyson	Mahogany	Marblehead

BIBLIOGRAFIA PER L'EDIZIONE ITALIANA

A.I.V.E. – archivi
A.I.V.E. – Registro degli Otto Metri Italiani
Baglietto Cantieri - archivi
Federazione Italiana Vela - archivi
IEMA – Eight Metre Register
Yacht Club Adriaco – Annuari
Yacht Club Italiano – Annuari

Libri consultati:

Dove il vento regna – Gianni Magnano
Genoa Jib – Carlo Tagliafico e Tino Delfino
Gli yachts a vela vanno a vela – Francesco Giovannelli
Internationale Eight Metre Class Rating Rule and Measurement Instructions
La Regata e la sua Legge – Francesco Giovannelli
Lloyd's Register of Yachts 1907 – 1980
Lloyd's Scantling Rules
Lo Yacht – Carlo Sciarrelli
Racing, Cruising and design – Uffa Fox
Sail and Power – Uffa Fox
Sailing, Seamanship and Yacht Construction – Uffa Fox
Thoughts on yacht and yachting – Uffa Fox
Uffa Fox's second book – Uffa Fox
Verbano Yacht Club: 1815 - 1995
Yacht Club Italiano: 1879 - 1979
Yacht Club Italiano: Storia di una famiglia marinara

Riviste:

- Classic Boat
- Italia Marinara
- Rivista Marittima
- Rivista Nautica
- Vela e Motore
- Yacht Digest
- Yachting World.

L'AUTORE RINGRAZIA:

Creare un registro degli Otto Metri è un progetto annoso. I risultati odierni sarebbero stati impossibili senza l'aiuto di tutti coloro che mi hanno mandato regolarmente informazioni e che hanno controllato i miei elenchi. Alcuni hanno sfogliato per me cumuli di vecchie riviste e registri dei Lloyd's e hanno preso nota di tutto quanto potesse avere a che fare con la categoria degli Otto Metri. Ringrazio tutti voi e spero che proseguiate nel garantirmi il vostro insostituibile sostegno.

Finlandia:	John Hertell	8m *Iroquois* & 8m *Wanda*
Francia:	Jean Jacques Malandain	8m *Suzette*
Gran Bretagna:	Andrew McMeekin	Six Metre Register
Germania:	Rolf Ratchke	8m *Feo* & 8m *Germania IV*
Germania:	Carl Heinz Otto	8m *Silhouette*
Italia:	Luigi Lang	Associazione Italiana Vele d'Epoca International Twelve Metre Register
Norvegia:	Chris Ennals	E.C.Y.U.
Portogallo:	David Vieira	8m *Emily*
Svizzera:	Fred Meyer	8m *Catina VI*
Scozia:	Terence Brownrig	The Royal Northern & Clyde Yacht Club
Svezia:	Lars Widén	8m *Tamara VIII*
Svezia:	Lasse Björk	ex 8m *Wanda*
USA:	Joel Roemer	8m *Golden Feather*

Luigi Lang e l'Associazione Italiana Vele d'Epoca
Luigi Lang che condivide la mia passione per le classi metriche mi è stato di incredibile aiuto per la parte italiana. Il suo progetto, il Registro Internazionale dei Dodici Metri, e il suo lavoro come segretario esecutivo dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca sono validissimi da tutti i punti di vista. Il Registro Italiano degli Otto Metri che Luigi Lang ha realizzato nel 1998 è il più dettagliato che io abbia ricevuto.

In merito alle fotografie di Bengt Wanselius
Alcune splendide fotografie pubblicate in questo libro sono opera di Bengt Wanselius ed egli ne ha gentilmente concesso l'uso. Bengt ha seguito la categoria per oltre trent'anni, all'inizio con la sua *Anne Sophie*, progetto di Aas Bjarne, e oggi come socio di *Ilderim*, un progetto di Tore Holm del 1939. Come membro dell'equipaggio sui primi yacht moderni, *Mr. E* e *Dolphin*, ha portato gli Otto Metri su entrambe le coste dell'Atlantico. La sua esperienza come fotografo va dai lavori per Ynmar Bergman al ruolo di fotografo del Teatro Reale di Stoccolma. Selezionare le foto e trascorrere il weekend con Bengt e Allyson è stato una vera festa.