

LOG BOOK 2006

VINTAGE, CLASSIC AND SPIRIT OF TRADITION SAILING YACHTS

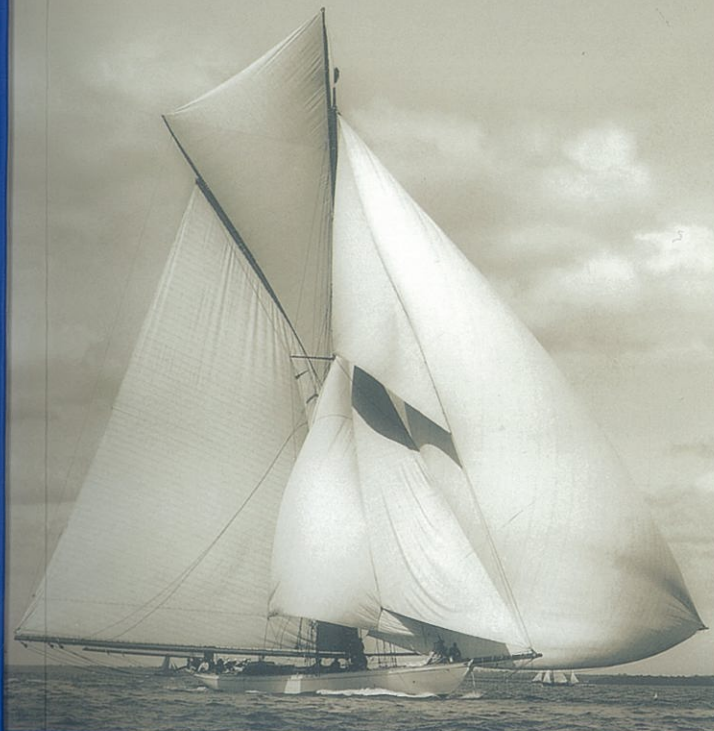
C.I.M.

COMITÉ INTERNATIONAL DE LA MÉDITERRANÉE

A.I.V.E.

ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

*Vintage, Classic
and Spirit of Tradition
Sailing Yachts*



LOG BOOK 2006



*Vintage, Classic
and Spirit of Tradition
Sailing Yachts*



LOG BOOK 2006

In copertina: *Bona del Duca degli Abruzzi*, Cowes 1902

Introduzione

Maggio 2006

Questo libretto è stato edito per aiutare l'appassionato nella conoscenza degli enti, degli eventi, dei principali fatti tecnici e degli yacht che danno vita al Campionato Internazionale del Mediterraneo C.I.M. – Panerai Classic Yachts Challenge, per gli yacht d'epoca e classici.

Il Campionato coordina i principali raduni del Mediterraneo, che si svolgono dai primi di giugno ai primi di ottobre, rappresentando nel mondo un punto di riferimento unico per tutto lo yachting classico.

Questa pubblicazione non sarebbe stata possibile senza la collaborazione dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca – A.I.V.E. dai cui archivi sono tratti i dati e le notizie storiche degli yacht. Si ringraziano le consorelle Association Française des Yachts de Tradition – A.F.Y.T. e Real Asociación Nacional de Cruceros – R.A.N.C. per la collaborazione che hanno voluto garantire.

Queste informazioni rimangono di proprietà dell'Associazione che li ha messi a disposizione del C.I.M. – Comitato Internazionale del Mediterraneo per la realizzazione della presente pubblicazione.

Ci scusiamo con gli amatori i cui yacht non fossero stati elencati in quanto non ancora iscritti ai raduni 2006 al momento della stampa della presente pubblicazione.



Damián Ribas Malagrida

Presidente – Comitato Internazionale del Mediterraneo – C.I.M.

Hace más de ochenta años se fundó el Comité Internacional del Mediterráneo (C.I.M.) con el objetivo de alentar a los armadores de barcos de vela a regatear en países diferentes al suyo. En la actualidad, el C.I.M. se ocupa de los barcos clásicos y de época y continúa trabajando en la misma dirección. Así, desde hace más de una década dicha institución organiza el Campeonato del C.I.M. Esta competición toma el nombre de su sponsor, la prestigiosa marca relojera Officine Panerai.

Se trata de una entidad cuyos orígenes están vinculados al mar, que encaja perfectamente con la esencia del mundo de nuestras joyas náuticas.

El *Championnat International de la Méditerranée* está formado por cinco regatas repartidas entre Francia, Italia y España, además de tres regatas de enlace entre ellas.

Tanto el *Championnat International de la Méditerranée*, como el Reglamento C.I.M., utilizado en ellas, son referencia mundial en el ámbito de los barcos clásicos.

Gianni Loffredo

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

Direi che l'idea di un piccolo manuale ad uso dei partecipanti del circuito C.I.M. del Mediterraneo, ha un unico antecedente e mi piace rimarcare che è ancora una volta, opera A.I.V.E. e di uomini A.I.V.E.

Mi riferisco alla grande regata del Dipartimento Alto Tirreno della Marina Militare alla Spezia – anno 1989.

Nella costruzione della prima stazza, ai tre incaricati Mario Di Giovanni, Carlo Sciarrelli ed il sottoscritto, che rapportavano la velocità probabile e possibile di ogni barca all'imbarcazione di coefficiente uno, il 12 Metri S.I. TOMAHAWK, considerata la più veloce, venne in mente di iniziare una rapida schedatura delle principali caratteristiche di ogni barca partecipante, al fine di rendere spiegabile e difendibile una stazza davvero empirica.

Da allora, altro tempo è passato, tutti siamo diventati più bravi e questo manualetto di rapida consultazione è perfetto, non più per spiegare, ma per memoria di caratteristiche e storia.

Altrimenti si finisce per fare solo sfolgorio e poco rimane di tutto quanto abbiamo voluto, spesso con fatica, mantenere nel tempo.

Buona lettura

Championnat International de la Méditerranée – C.I.M.
Panarai
Classic Yachts Challenge
2006

31 maggio – 4 giugno

Voiles d'Antibes – Trofeo Panarai

Antibes (Francia)

- 1ª regata del Panarai Classic Yachts Challenge 2006
info@voilesdantibes.com
www.voilesdantibes.com

5 giugno

Coupe de Printemps du Y.C. de France – Trofeo Panarai

Regata d'altura sul percorso:

Antibes (Francia) – La Spezia (Italia)

- 2ª regata del Panarai Classic Yachts Challenge 2006

15 – 18 giugno

Argentario Sailing Week – Trofeo Panarai

Porto Santo Stefano (Italia)

- 3ª regata del Panarai Classic Yachts Challenge 2006
info@aive-yachts.org
info@ycss.it
www.ycss.it

30 agosto – 2 settembre

Vela Classica Menorca – IV Copa del Rey – Trofeo Panarai

Mahon (Spagna)

- 4ª regata del Panarai Classic Yachts Challenge 2006
cmmahon@terra.es
www.clubmaritimomahon/cmm.php

Championnat International de la Méditerranée – C.I.M.
Panarai
Classic Yachts Challenge
2006

4 settembre

Big Boats Race – Trofeo Panarai

Mahon (Stagna)

Regata d'altura sul percorso:

Mahon (Spagna) – Imperia (Italia)

- 5ª regata del Panarai Classic Yachts Challenge 2006
cmmahon@terra.es
www.clubmaritimomahon/cmm.php

12 – 17 settembre

Vele d'Epoca di Imperia – Trofeo Panarai

Imperia (Italia)

- 6ª regata del Panarai Classic Yachts Challenge 2006
info@veledepoca.com
www.veledepoca.com

19 settembre

Big Boats Race 2 – Trofeo Panarai

Imperia (Italia)

Regata d'altura sul percorso:

Imperia (Italia) – Cannes (Francia)

- 7ª regata del Panarai Classic Yachts Challenge 2006

24 settembre – 1 ottobre

Regates Royales – Trofeo Panarai

Cannes (Francia)

- 8ª regata del Panarai Classic Yachts Challenge 2006
yccannes@wanadoo.fr
www.regatesroyales.com

Lo Yachting classico nel Mediterraneo

Gli inizi ed i recenti sviluppi

A partire da fine anni '70 gli yacht costruiti in legno secondo criteri tradizionali destano un crescente interesse presso gli appassionati e, in genere, presso il pubblico. Se è indubbio che la grande diffusione della vela trova supporto nel poliestere e nelle nuove tecniche costruttive, è anche vero che lo yacht in legno ha un richiamo di fascino, eleganza, qualità costruttiva e caratteristiche tecniche che rimane unico anche perché portatore di una tradizione marinaresca, storica e culturale di notevole importanza.

Nel 1982 viene costituita l'Associazione Italiana Vele d'Epoca - A.I.V.E. che, prima nel Mediterraneo, si occupa di associare gli armatori di imbarcazioni in legno.

Ben presto gli eventi portano l'Associazione ad allargare la sua attività anche alle problematiche tecniche che compaiono fin dai primi raduni col ritrovarsi di yacht dalle più diverse caratteristiche e costruiti su un periodo di oltre cento anni. Nascono in questo periodo i grandi **Raduni di Porto Cervo** (il primo in assoluto nel Mediterraneo) e **di Imperia** (il più grande esclusivamente dedicato allo yachting classico).

In pari tempo, si afferma in Francia la **Nioulargue**, un raduno di yacht di ogni tipo ed età che a Saint Tropez chiude ai primi di ottobre la stagione estiva. Particolare ne è l'atmosfera che rapidamente contribuisce a farne uno degli eventi più importanti ed esclusivi del Mediterraneo in cui lo yachting classico si afferma insieme ad ogni tipo di altre imbarcazioni.

Presto Spagna e Principato di Monaco confermano l'interesse verso questo mondo particolare in cui la competizione non è sovrana mentre lo sono uno spirito ed un comportamento del tempo che fu ed in cui preponderante diviene l'interesse e l'attenzione verso il restauro e la manutenzione di imbarcazioni sovente famose per il progettista, la qualità della costruzione, la storia che ne ha contraddistinto i successi in regata o in crociera, spesso avventurose. Gli armatori seguono con interesse la spinta data dalle associazioni nazionali tanto che molti cantieri ritrovano - soprattutto in Italia, Inghilterra e Francia - nuovo vigore e specializzazione nel restauro di yacht d'epoca e classici.

Lo Yachting classico nel Mediterraneo

Presto non ci si accontenta più di ritrovarsi ma si vuole anche regatare e, prepotente, compare la difficoltà di armonizzare in regata imbarcazioni con caratteristiche così diverse: oltre cento anni di progettazione e costruzione; dimensioni diverse (dai 7 metri agli oltre 60); yacht nati per regatare o semplicemente per navigare. L'A.I.V.E. si fa carico del problema e comincia a sperimentare ed affinare le prime formule di stazza in cui, fatto del tutto originale ed unico, viene introdotto un parametro che tiene conto della rispondenza dello yacht agli originari progetti e costruzione in modo da spingere gli armatori a non derogare dalla originarietà della loro imbarcazione.

L'aumento nel numero dei raduni e la complessità del relativo calendario, la disparità da paese a paese delle soluzioni tecniche, l'importanza della flotta sempre più internazionale impongono una armonizzazione delle regole. Le Associazioni nazionali concordano nel delegare al C.I.M. questa importante attività di coordinamento.

Comité International de la Méditerranée

Il C.I.M. è stato fondato nel 1926 a Cannes da un gruppo di yachtman francesi, italiani e spagnoli.

Sotto il nome di **Comité International des courses croisières de la Méditerranée** è stato molto attivo fino al 1939.

Dopo una momentanea sospensione durante la seconda guerra mondiale, grazie all'attivismo dei rappresentanti dello Yacht Club di Francia, dello Yacht Club Italiano e del Real Club Nautico de Barcelona l'attività agonistica riprende dal 1948 tra yacht italiani, francesi e spagnoli. Viene deciso di applicare la stazza del R.O.R.C., già in vigore nell'Atlantico, e dare nuova spinta alle regate d'altura tra cui meritano menzione la **Giraglia**, creata da Beppe Croce e René Lelainville nel 1953 e la **Middle Sea Race**. Ben presto aderiscono lo Yacht Club di Monaco, il Royal Malta Yacht Club, l'Hellenic Offshore Racing Club, la Svizzera e la Croazia.

Il C.I.M. segue i problemi tecnici inerenti alle regate, ai percorsi, ai regolamenti e l'adattamento della stazza I.O.R. che aveva sostituito quella R.O.R.C.

Una riunione dell'8 febbraio 1979, presenti lo Yacht Club de France, lo Yacht Club Italiano, il Real Club Nautico de Barcelona, lo Yacht Club de Monaco ed il Valletta Yacht Club ufficializza il nome di **Comitato Internazionale del Mediterraneo di Regate a Vela d'Altura** e la sigla C.I.M. Viene altresì deciso che la lingua ufficiale sia il francese mentre il Comitato registra l'adesione delle Federazioni della vela francese, italiana e spagnola così come quella delle rispettive associazioni per le regate di altura (U.N.C.L. per la Francia, A.I.C.I. per l'Italia, A.N.C. per la Spagna).

A fine anni '80, particolare interesse cominciano a suscitare le regate di yacht d'epoca e classici; è l'Italia che detta legge con una bellissima flotta di barche d'epoca.

Si cercano, si riacquistano, si restaurano vecchi yacht di tutte le misure, tornano a regatare le stazze metriche che si uniscono a yacht d'epoca e classici.

In Italia, i più si identificano nell'A.I.V.E. (Associazione Italiana Vele d'Epoca) ma anche negli altri paesi si costituiscono associazioni similari (A.F.Y.T. in Francia, A.M.B.C. a Monaco e la Divisione Yacht de Epoca della R.A.N.C. in Spagna) tanto da portare il C.I.M. a istituire un Centro di coordinamento degli yacht d'epoca, che viene insediato nel 1997 presso lo Yacht Club de Monaco.

Un anno più tardi, si ha la nascita del nuovo Regolamento di stazza unificato per gli yacht d'epoca, la creazione del **Prada Challenge for Classic Yachts**, vero circuito di regate riservato agli yacht d'epoca mentre gli organizzatori vengono federati ed il calendario definitivamente armonizzato ed ufficializzato.

Di particolare rilievo l'attività del Comitato Tecnico di cui fanno parte i migliori esperti di ogni nazione nella specifica materia dello yachting d'epoca. Un primo regolamento di stazza viene pubblicato dall'A.I.V.E. nel 1993; una nuova edizione si ha nel 1998, riconosciuta dal C.I.M. ed applicato anche in Spagna. Finalmente, il C.I.M. fa suo il Regolamento e ne pubblica l'edizione 2001 – 2004; esso è valido per tutto il Mediterraneo e consente alle associazioni nazionali di emettere certificati di stazza validi in ogni manifestazione riconosciuta dal C.I.M. Nel 2006 viene pubblicata una nuova edizione che sarà valida a tutto il 2009.

Ma la sua estensione valica lo stretto di Gibilterra ed il Regolamento è applicato anche in Argentina così come è stato

utilizzato a Cowes nel 2001 in occasione dell'America's Cup Jubilee.

Le associazioni nazionali di yachting classico che fanno parte del C.I.M. sono:

- Francia: A.F.Y.T.
Association Française des Yachts de Tradition
- Italia: A.I.V.E.
Associazione Italiana Vele d'Epoca
- Principato di Monaco: A.M.B.C.
Association Monégasque Bateaux Classiques
- Spagna: R.A.N.C.
Real Asociación Nacional de Cruceros

Panerai Classic Yachts Challenge

L'attività di raduni e regate coordinata dal C.I.M. inizia ai primi di giugno e dura fino a metà ottobre.

Nel 1999 il gruppo Prada decide di sponsorizzare i principali raduni del Mediterraneo e ne affida l'organizzazione allo Yacht Club de Monaco; nasce il **Prada Challenge for Classic Yachts** che verrà organizzato per cinque anni divenendo il grande evento mondiale dello yachting classico.

Cessato il supporto di Prada, dopo una breve parentesi, nel 2005 il C.I.M. avvia un rapporto privilegiato con le **Officine Panerai** che dallo stesso anno sponsorizzano il Campionato Internazionale del Mediterraneo, istituendo il **Panerai Classic Yachts Challenge**.

Il Challenge prevede una classifica a punti secondo uno specifico Regolamento che prende in considerazione i risultati dei principali raduni del Mediterraneo e di alcune regate di altura che, di norma, collegano un raduno all'altro. Indicativamente, essi sono:

- Argentario Sailing Week
- La Vela classica a Minorca – Copa del Rey
- Vele d'Epoca di Imperia (negli anni pari)
- Vele d'Epoca a Porto Rotondo (negli anni dispari)
- Régates Royales di Cannes
- Le tre regate di altura che collegano Antibes al Golfo della Spezia, Mahon a Imperia o a Porto Rotondo, Porto Rotondo o Imperia a Cannes.

Definizioni

Regolamento per la stazza e per le regate degli yacht d'epoca e classici, C.I.M. 2006 – 2009

È il complesso di norme che regola le regate degli yacht d'epoca e classici. Esso è valido in tutto il Mediterraneo ed in Argentina per tutte le manifestazioni indette dal C.I.M. o effettuate con il suo accordo. Ne è parte integrante la formula di stazza. Essa, abbastanza complessa, prende in considerazione determinate misure dello yacht (lunghezza dello scafo, larghezza di stazza ed al galleggiamento, puntale di stazza, superficie velica), le sue dotazioni (materiale di costruzione degli alberi, tipo di elica, tipo di verricelli, ecc.), l'anno di varo, il tipo di profilo della carena ed il grado di rispondenza dello yacht agli originari progetto e costruzione.

Il risultato della formula è in metri e rappresenta il rating; esso è anche convertito in APM (abbuono per miglio, in secondi). Rating ed APM sono i valori di handicap di uno yacht che dovrebbero consentirgli di regatare con pari possibilità di vittoria con gli altri concorrenti.

Semplificando, l'APM indica di quanti secondi per miglio il tempo reale (tempo trascorso dallo yacht per fare un determinato percorso) deve essere ridotto per determinare il tempo corretto. Per esempio, se uno yacht ha un APM di 50 e la regata è lunga 20 miglia, ai fini della classifica il tempo corretto di quello yacht sarà pari al tempo reale impiegato per percorrere la distanza di 20 miglia diminuito di 1.000 secondi.

Il riconoscimento della conformità dello yacht al Regolamento C.I.M. trova la sua ufficialità nel Certificato di stazza C.I.M., attestato emesso da ciascuna delle Associazioni nazionali e da tutte le altre ritenuto valido.

Yacht d'epoca

È definito come yacht d'epoca lo yacht a vela costruito in legno o metallo e varato prima del 1950. È considerato yacht d'epoca anche quello varato entro il 1952 ma con progetto datato tra il 1946 ed il 1949.

Yacht classico

È definito come yacht classico lo yacht a vela costruito in legno o metallo e varato dopo il 1949 e prima del 1976.

Definizioni

Replica di yacht d'epoca

È lo yacht che, indipendentemente dal momento del suo varo, è stato costruito in conformità a un progetto anteriore al 1950 e con procedimenti che si adeguano alle tecniche ed ai materiali del tempo.

Replica di yacht classico

È lo yacht che, indipendentemente dal momento del suo varo, è stato costruito in conformità a un progetto anteriore al 1976.

Yacht delle classi metriche della Stazza Internazionale

Sono gli yacht progettati e costruiti secondo il complesso di norme del Regolamento della Stazza Internazionale, messa a punto nei primi anni del XX secolo e definitivamente approvata nella Conferenza di Parigi dell'ottobre 1907.

Essa ha profondamente innovato lo yachting internazionale con un corpo di norme che sanciva in materia di regole di regata, di regole costruttive (scantling rules), di formula e regolamento di stazza. Alcune delle più famose imbarcazioni del secolo scorso appartengono alle classi metriche dalle più piccole (5.50 Metri S.I.) alle più grandi quali TUIGA, MARIQUITA, CAMBRIA, ASTRA e CANDIDA (questi ultimi due convertiti in J Class).

La formula ha avuto tre distinte versioni (1907, 1920 e 1933) ed è tuttora in vigore per le classi: 5.50 m S.I., 6 m S.I., 8 m S.I., 12 m S.I. Quest'ultima è stata protagonista della Coppa America dal 1958 al 1987.

Tutte queste classi sono particolarmente attive come testimoniano i vari campionati continentali o mondiali che si tengono annualmente con la partecipazione di decine di yacht.

Monotipi

Negli yacht a formula (quali quelli della Stazza Internazionale) il progettista ha libertà di muoversi nell'ambito di una formula, dei suoi parametri, coefficienti e regole.

Gli yacht monotipi sono, invece, tutti uguali, costruiti nello stretto rispetto di un progetto ben definito. Moltissimi i monotipi esistenti, tra tutti il più famoso è il "Dragone".

Yacht "Spirit of Tradition"

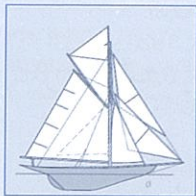
Rientrano in questa categoria:

- gli yacht d'epoca o classici che per le alterazioni subite non sono suscettibili di stazza secondo il Regolamento C.I.M.
- gli yacht costruiti dopo il 1970 con l'impiego di tecniche e materiali moderni che hanno un aspetto ed uno stile fedeli ad un progetto tradizionale d'epoca o classico. Ciò nonostante essi possono avere opera viva ed appendici moderne e nel loro armamento impiegare tecnologie moderne.

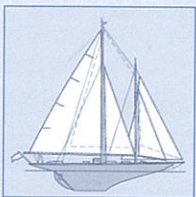
La loro ammissione alla categoria deve essere approvata dal Comitato Tecnico del C.I.M. Essi, non potendo disporre di un certificato di stazza C.I.M., regatano con un certificato di stazza I.R.C. e, comunque, in una categoria separata e con una classifica diversa.

Armamento - A

Prendendo a riferimento le **vele** a prescindere da pochi casi di yacht armati con **vele quadre**, la quasi totalità degli yacht può essere compresa in due grandi categorie: yacht aurici e yacht bermudiani o Marconi.



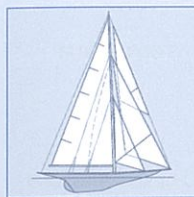
Gli **yacht aurici** sono caratterizzati da randa trapezoidali per tre lati inferite, cioè fissate, sull'alberatura (boma, albero e picco).



Gli **yacht bermudiani** o **Marconi** sono caratterizzati da rande triangolari, su due lati inferite, cioè fissate, all'alberatura (boma e albero). Anche se non strettamente appropriato, essi vengono anche chiamati Marconi perché così venne chiamato il rivoluzionario armo di Istria, il 15 Metri S.I. progettato nel 1912 da C.E. Nicholson e primo ad usare un albero in un sol pezzo; il grande numero di sartie utilizzate per rizzare l'albero lo faceva assomigliare ad una grande antenna trasmittente, da cui il nome.

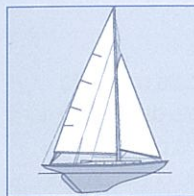
B

Prendendo a riferimento gli **alberi**, gli yacht possono ancora essere classificati come:



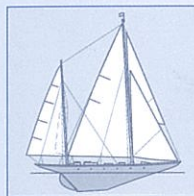
Cutter

esistono diverse definizioni; la più accreditata è quella di uno yacht con un solo albero e con una randa, bermudiana o aurica (con controranda) e due stralli prodieri su cui inferire due fiocchi.



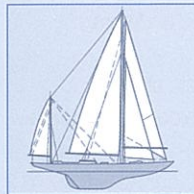
Sloop

uno yacht con un solo albero e con una randa, bermudiana o aurica (con controranda) ed uno strallo prodiero su cui inferire un fiocco.



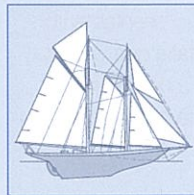
Ketch

yacht aurico o bermudiano con due alberi e con quello di mezzana situato a proravia dell'asse del timone.



Yawl

yacht aurico o bermudiano con due alberi e con quello di mezzana situato a poppavia dell'asse del timone.



Goletta

yacht a due alberi con quello anteriore (albero di trinchetto) uguale o più basso di quello posteriore (albero di maestra); le vele possono essere auriche o bermudiane.

Andature

Prendendo sempre a riferimento il **vento**, uno yacht può avere diverse andature:

Contro vento

l'angolazione è di 0 gradi; l'imbarcazione è ferma con la prua contro il vento; le sue vele sbattono.

Bolina

sono tutte le andature che permettono di guadagnare sulla rotta **risalendo** contro vento; la bolina può essere:

Stretta o di buon braccio

secondo l'angolo più o meno stretto formato dalla prua della barca con la direttrice del vento (indicativamente da 18/20 gradi a 50/60); andando di bolina, le imbarcazioni sono più o meno inclinate secondo l'intensità del vento e l'angolo che la prua fa contro lo stesso.

Traverso

rispetto alla barca il vento arriva di fianco (90°); è una delle andature più veloci che consente di sfruttare al massimo le prestazioni e le caratteristiche dell'imbarcazione.

Lasco – Gran lasco

il vento viene da 100 a 170 gradi; da ricordare l'andatura **al giardinetto** (vento da circa 135°).

L'origine di quest'ultima appellazione va correlata al fatto che gli antichi velieri ivi avevano una piccola balconata decorata con piante.

Poppa

il vento viene da 180°; è un'andatura critica per l'orientamento delle vele che, spesso, vengono messe **a farfalla** con la randa ed i fiocchi su lati opposti rispetto alla simmetria dello scafo.

Traverso, Lasco e Poppa vengono identificate come andature portanti.

Introduction

May 2006

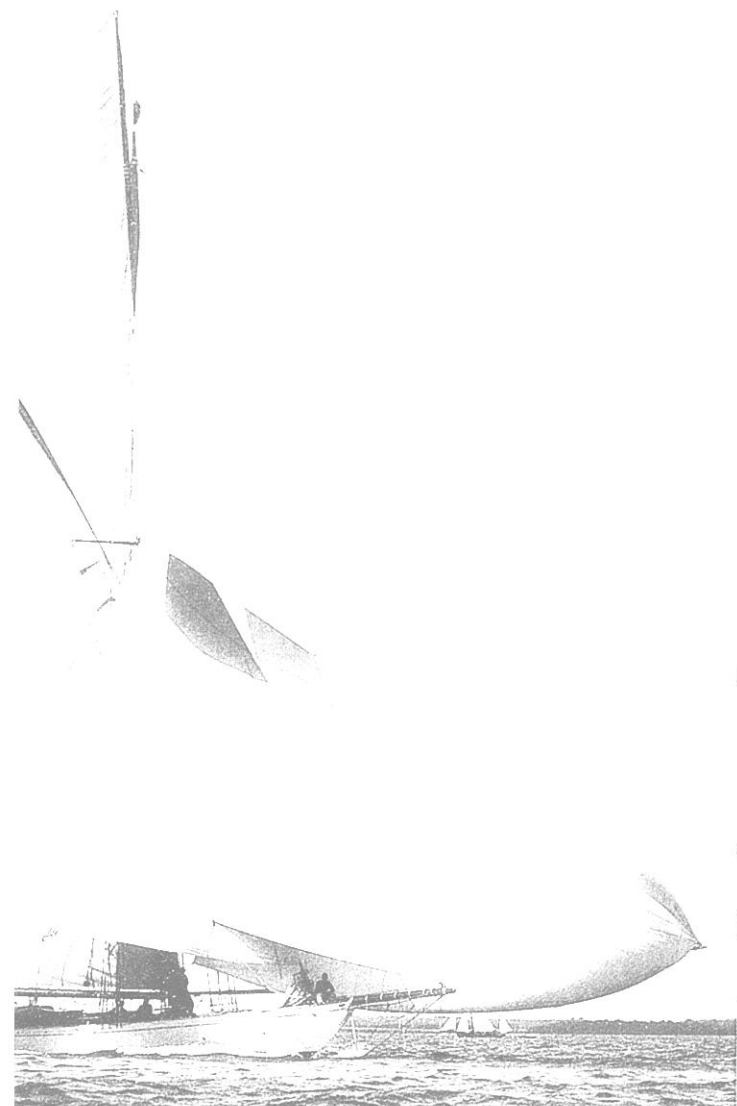
This booklet was published to provide visitors with an overview of the organizations and events that year after year enliven the International C.I.M. Championship Panerai Classic Yachts Challenge. Together with an explanation of some of the basic notions behind classic yacht racing and information on the participating yachts, we hope to deepen the experience of our visitors during the true Mediterranean championship for vintage and classic yachts.

This event has rapidly linked – in quite a unique way – the main Mediterranean events held from June to early October, and is the world's reference point for classic yachting as a whole.

This publication would not have been possible without the cooperation of the Associazione Italiana Vele d'Epoca – A.I.V.E. (Italian Association of Vintage Sailing Yachts), from whose archives we obtained the data and history of the included yachts. We would also like to thank the Association Française des Yachts de Tradition – A.F.Y.T. and the Real Asociación Nacional de Cruceros – R.A.N.C., for their essential assistance.

This information is the exclusive property of the Association which has made it exclusively available to Panerai and C.I.M. – Comité International de la Méditerranée in order to produce this publication.

We apologize to the owners whose yachts are not listed. This is because they did not participate in previous editions of the Challenge or were not yet registered for the 2006 Challenge when this publication went to press.



Damián Ribas Malagrida

Presidente – Comitato Internazionale del Mediterraneo – C.I.M.

Hace más de ochenta años se fundó el Comité Internacional del Mediterráneo (C.I.M.) con el objetivo de alentar a los armadores de barcos de vela a regatear en países diferentes al suyo. En la actualidad, el C.I.M. se ocupa de los barcos clásicos y de época y continúa trabajando en la misma dirección. Así, desde hace más de una década dicha institución organiza el Campeonato del C.I.M. Esta competición toma el nombre de su sponsor, la prestigiosa marca relojera Officine Panerai.

Se trata de una entidad cuyos orígenes están vinculados al mar, que encaja perfectamente con la esencia del mundo de nuestras joyas náuticas.

El *Championnat International de la Méditerranée* está formado por cinco regatas repartidas entre Francia, Italia y España, además de tres regatas de enlace entre ellas.

Tanto el *Championnat International de la Méditerranée*, como el Reglamento C.I.M., utilizado en ellas, son referencia mundial en el ámbito de los barcos clásicos.

Gianni Loffredo

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

I am pleased to say that the first idea of a short manual for the participants of the C.I.M. Mediterranean circuit was once again a creation of the A.I.V.E. and her men.

I am referring to the events at the regatta staged by the Dipartimento Alto Tirreno of the Italian Navy t La Spezia in 1989. As one of the three members in charge of creating the first rating Rule (Mario Di Giovanni, Carlo Sciarelli and myself), we tried to equate each boat's possible and probable speed to a coefficient of one, with the 12 m I.R. TOMAHAWK considered the fastest. At that point we thought that a quick summary of each participating yacht's principal characteristics would enable both a clearer explanation and a better defense of a truly empiric rating rule.

Since then the years have gone by and the situation has evolved, and this manual is perfect, not for explaining the ratings Rule but as a summary of a yacht's specifications and history. Otherwise we would just have made a hole in the water, and little would remain of what we with such effort want to preserve.

I hope you enjoy it

**Panerai
Classic Yachts Challenge
2006**

31 May – 4 June

Voiles d'Antibes – Panerai Trophy

Antibes (France)

- 1st Panerai Classic Yachts Challenge 2006 Regatta
info@voilesdantibes.com
www.voilesdantibes.com

5 June

Coupe de Printemps du Y.C. de France – Panerai Trophy

Blue Water Regatta

Antibes (France) – La Spezia (Italy)

- 2nd Panerai Classic Yachts Challenge 2006 Regatta

15 – 18 June

Argentario Sailing Week – Panerai Trophy

Porto Santo Stefano (Italy)

- 3rd Panerai Classic Yachts Challenge 2006 Regatta
info@aive-yachts.org
info@ycss.it
www.ycss.it

30 August – 2 September

Vela Classica Menorca – IV Copa del Rey – Panerai Trophy

Mahon (Spain)

- 4th Panerai Classic Yachts Challenge 2006 Regatta
cmmahon@terra.es
www.clubmaritimomahon/cmm.php

**Panerai
Classic Yachts Challenge
2006**

4 September

Big Boats Race – Panerai Trophy

Mahon (Spain)

Blue Water Regatta

Mahon (Spain) – Imperia (Italy)

- 5th Panerai Classic Yachts Challenge 2006 Regatta
cmmahon@terra.es
www.clubmaritimomahon/cmm.php

12 – 17 September

Vele d'Epoca di Imperia – Panerai Trophy

Imperia (Italy)

- 6th Panerai Classic Yachts Challenge 2006 Regatta
info@veledepoca.com
www.veledepoca.com

19 September

Big Boats Race 2 – Panerai Trophy

Imperia (Italy)

Blue Water Regatta

Imperia (Italy) – Cannes (France)

- 7th Panerai Classic Yachts Challenge 2006 Regatta

24 September – 1 October

Regates Royales – Panerai Trophy

Cannes (France)

- 8th Panerai Classic Yachts Challenge 2006 Regatta
yccannes@wanadoo.fr
www.regatesroyales.com

Classic Yachting in the Mediterranean

The early days and recent developments

Beginning in the late 1970s, yachts built in wood according to traditional criteria have aroused ever growing interest among enthusiasts and the public at large. Although there can be no doubt that the worldwide growth of sailing mostly makes use of polyester and modern construction techniques, it is also true that wooden yachts evoke elegance, charm, quality of construction and technical characteristics that are still unique; primarily because they are the bearers of a highly significant historical tradition and culture.

In 1982 the first Mediterranean association of wooden yacht owners, Associazione Italiana Vele d'Epoca – A.I.V.E. (Italian Association of Vintage Sailing Yachts), was founded. Soon events led to the Association expanding its activities to deal with the technical problems that had become evident during the initial events. The yachts participating evidenced a multiplicity of differing characteristics and had been built over more than a hundred year period. At that time, the great classic boat gatherings of **Porto Cervo** (the very first in the Mediterranean) and **Imperia** (the largest exclusively dedicated to classic yachting), were established.

At the same time, the *Nioulargue*, the gathering in Saint Tropez of yachts of all types and ages closing the summer season in October, proved successful in France. This event has a special atmosphere that makes it one of the Mediterranean's most important and exclusive, where classic yachts race together with sailboats of all types.

Very soon both Spain and Monte Carlo confirmed their interest in this special world, where competition is not everything and what matters is the spirit of yachting typical of years gone by. This spirit is characterized by the interest and attention addressed to the restoration and maintenance of boats notable for their designer and quality of construction, as well as their history of often adventurous successes in regattas or cruises.

Classic yacht owners were enthusiastic about the efforts of the national associations, to the extent that many boatyards – especially in Italy, England and France – drew great benefit and

Classical Yachting in the Mediterranean

developed the special skills required to restore veteran and classic yachts.

Soon the sailors were no longer satisfied with simple gatherings; they also wished to stage regattas.

As a result, there was a pressing need to overcome the difficulty of harmonizing the boats of differing characteristics that had developed over the last one hundred years of design and construction – various dimensions (from 7 meters to over 60), yachts created to compete in regattas, or just to cruise. The A.I.V.E. therefore began to experiment and fine tune the first rating rules where – in a truly original, unique way – a parameter was introduced that took into account how a yacht conforms to her original design and construction, in order to spur owners not to depart from the original purpose of their boats and ships.

Given the increase in the number of events, the complexity of the relevant calendar, technical solutions which differ from country to country, and the importance of the ever more international fleet, the need to harmonize the rules became quite evident. The National Associations therefore agreed to delegate this important coordinating mission to the C.I.M.

The Comité International de la Méditerranée

The C.I.M. was set up in 1926 in Cannes by a group of French, Italian, and Spanish yachtsmen. Under the name *Comité International des courses croisières de la Méditerranée* it was particularly busy until 1939.

After a temporary suspension during the Second World War, and thanks to the work of the representatives of the Yacht Club of France, the Italian Yacht Club and the Real Club Nautico de Barcelona, competitive activity between Italian, French and Spanish yachts resumed in 1948. It was decided to apply the R.O.R.C. rating, already in use in the Atlantic, to give a fresh boost to long distance regattas, among which the following are worthy of mention: the *Giraglia*, created by Beppe Croce and René Lelainville in 1953, and the *Middle Sea Race*.

Very soon other participants joined: the Yacht Club of Monaco, the Royal Malta Yacht Club, the Hellenic Offshore Racing Club,

as well as clubs from Switzerland and Croatia.

The C.I.M. handles the technical problems of the regattas, their courses, rules, and the adoption of the I.O.R. rating that had replaced the R.O.R.C.

At the meeting of 8 February 1979, attended by the Yacht Club de France, the Yacht Club Italiano, the Real Club Nautico de Barcelona, the Yacht Club of Monaco and the Valletta Yacht Club, the name *Comité International de la Méditerranée des Régates de Haut Mer* was officially adopted as well as the relevant acronym: C.I.M. It was also decided that French would be the official language. The Committee registered the membership of the French, Italian and Spanish sailing federations, as well as the membership of the relevant long distance regatta associations (U.N.C.L. for France, A.I.C.I. for Italy, and A.N.C. for Spain).

In the late 1980's, regattas for veteran and classic yachts began to arouse keen interest among classic yacht owners. Italy laid down the law with its splendid fleet of veteran boats. Enthusiasts sought out yachts to repurchase them, old yachts of all sizes were restored, boats with metric ratings returned to compete in regattas together with with veteran and classic yachts. In Italy, most owners support the A.I.V.E. (Associazione Italiana Vele d'Epoca), but similar associations are set up in other countries too (A.F.Y.T.) in France, A.M.B.C. in Monaco, and the Divisione Yacht de Epoca della R.A.N.C. in Spain). C.I.M. therefore established a Coordinating Centre for Veteran Yachts, which was set up in 1997 at the Yacht Club of Monaco.

A year later, the new Unified Rating Rules were created for vintage yachts, and the *Prada Challenge for Classic Yachts* was started. The Challenge is a true circuit of regattas reserved for veteran yachts. In addition, the organizers were united in federations and the event calendar was definitively harmonized and made official.

The work of the Technical Committee is particularly important. It comprises the leading veteran yachting experts of each country. The Rating Rules were finalized in the 2001 – 2004 edition. They apply to the entire Mediterranean and enable national associations to issue rating certificates valid for all events recognized by the C.I.M. Moreover, the rules extend beyond the

straits of Gibraltar, as they are also applied in Argentina, and were used in Cowes in 2001 for the America's Cup Jubilee.

The national classic yachting associations belonging to C.I.M. are:

- France: A.F.Y.T.
Association Française des Yachts de Tradition
- Italy: A.I.V.E.
Associazione Italiana Vele d'Epoca
- Principality of Monaco: A.M.B.C.
Association Monégasque Bateaux Classiques
- Spain: R.A.N.C.
Real Asociación Nacional de Cruceros

Panerai Classic Yachts Challenge

The events and regattas coordinated by the C.I.M. begin in early June and continue through to the middle of October.

In 1999 the Prada Group decided to support the principle Mediterranean classic yacht gatherings as title sponsor, and chose the Monaco Yacht Club as the circuit's organizer. The *Prada Challenge for Classic Yachts* continued for five years and established itself as the world's principle classic yacht event. After Prada, in 2005 the CIM began their collaboration with the *Officine Panerai* as their new title sponsor for the International Mediterranean Championship, and instituted the *Panerai Classic Yachts Challenge*.

The Challenge uses a scoring system based upon the results of the principle Mediterranean events, combined with several of the distance races that usually link these events.

Barring changes, these events will be:

- Argentario Sailing Week
- La Vela Clasica a Minorca - Copa del Rey
- Vele d'Epoca di Imperia (even numbered years)
- Vele d'Epoca a Porto Rotondo (odd numbered years)
- Régates Royales at Cannes
- The three distance races that link Antibes to the Gulf of La Spezia, Mahon to Imperia or Porto Rotondo, Porto Rotondo or Imperia to Cannes.

Definitions

2006 - 2009 C.I.M. rules for rating and racing for Vintage and Classic Yachts

These are the rules that apply to classic and vintage yacht races in the Mediterranean, Argentina, and in any events promoted by the C.I.M. or organized with its approval.

The rating formula is an integral part of these rules. This rather complex calculation takes into consideration the measurements of the yacht (hull length, rated beam and waterline beam, hull depth, sail area), how it is fitted out (mast construction material, propeller type, winch types, etc.), year of launch, hull profile and the yacht's level of correspondence with the original design and construction.

The result is expressed in meters and called "rating". This result is also converted into APM (allowance per mile, expressed in seconds). The rating and APM are handicaps that allow the yacht to race with the same chance of winning as its adversaries.

In short, the APM indicates how many seconds per mile the elapsed time (the time necessary for a yacht to cover a specific course) must be reduced by to determine the corrected time. For example, if a yacht has an APM of 50 and the race is 20 miles long, the corrected time will be equal to the elapsed time required to cover that distance, minus 1,000 seconds. The yacht's conformity with C.I.M. rules is officially acknowledged in the C.I.M. rating certificate, which is issued by a yacht's national association and deemed valid by all member associations.

Vintage Yacht

A vintage yacht is built of wood or metal and launched before 1950. Yachts designed between 1946 and 1949 but launched before 1952 are also considered vintage yachts.

Classic Yacht

A classic yacht is built of wood or metal and launched after 1949 and before 1976.

Vintage Yacht Replica

A vintage yacht replica is one that, independent from her launch

Definitions

date, was built in conformity with a design dated prior to 1950 and using techniques and materials appropriate to the period.

Classic Yacht Replica

A classic yacht replica is one that, independent from her launch date, was built in conformity with a design dated prior to 1976.

Metric Class Yachts of the International Rule

These yachts were designed and built according to the International Rule established at the beginning of the 20th century and approved at the Paris conference of 1907. These rule profoundly reformed international yachting with racing, scantling, and rating rules and formulas. Some of the most famous yachts of the last century belong to the Metric classes, from the smallest (5,50 Meters I.R.) to the largest: TUIGA, MARIQUITA, CAMBRIA, ASTRA and CANDIDA (the last two were converted into J-Class yachts). The formula had three distinct versions (1907, 1920 and 1933) and is still in use with the 5,5 m R, 6 m R, 8 m R, and 12 m R classes.

The 12 m R was the protagonist of the America's Cup from 1958 until 1987. All these classes are still particularly active as can be seen in the various continental and international championships held each year.

One-Design Yachts

In formula yachts (as in the International Rule), the designer is free to work within a formula with its parameters, coefficients and rules.

One-design yachts are identical and strictly built according to a well defined project. There are many one-design yachts, and one of the most famous is the "Dragon".

Spirit of Tradition Yachts

This category includes:

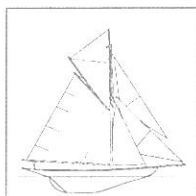
- vintage or classic yachts which, due to alterations, could not be rated according to the C.I.M. rules;
- yachts built after 1970 using modern techniques and materials that have a look and style that belongs to traditional vintage or classic design.

However, they may have modern under-bodies and appendages and use modern technology in their rigs.

Their admission to this category must be approved by the C.I.M. Technical Committee. Since they can not be given a C.I.M. rating certificate, they will race with an I.R.C. rating certificate, both in a separate category with separate results.

Rig – A

Regarding a yacht's **sails** and excluding the rare cases of **square rigged** yachts, almost all yachts are divided into two large categories: gaff rigged and Bermudan or Marconi rigged yachts.



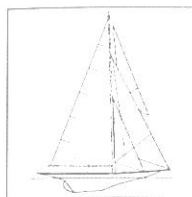
Gaff rigged yachts have trapezoidal mainsails fastened on three sides to the mast and booms.



Bermudan or Marconi yachts have triangular mainsails fastened on two sides to the mast and boom. Even if it not entirely correct, they are also called Marconi rigged from the name given to the rig of Istria, the 15 m I.R. designed in 1912 by C.E. Nicholson and the first to use a mast in just one piece without the fore topgallant mast. The numerous stays used to support the mast made it resemble an radio antenna, which lead to the name.

Rig – B

Regarding a yacht's **masts**, the yachts can be classified as:



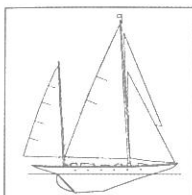
Cutter

there are several definitions. The most accredited defines a yacht with one mast and a Bermudan or gaff mainsail (with topsail) and two fore stays on which two jibs are fastened.



Sloop

a yacht with one mast and a Bermudan or gaff mainsail (with topsail) and one fore stay on which the jib is fastened.



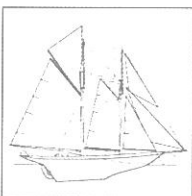
Ketch

a gaff or Bermudan yacht with two masts, having the mizzen mast forward of the rudder post.



Yawl

a gaff or Bermudan yacht with two masts, having the mizzenmast astern of the rudder post.



Schooner

a yacht with two or more masts, having the foremast lower or equal in height to the mainmast. It can be either gaff or Bermudan rigged.

Points of Sailing

Referring to the direction of the **wind**, a yacht has different courses each with its own name:

Head to wind

technically not a point of sail since the vessel has no headway; with the yacht's bow at an angle of less than 20° to the wind, the sails do not draw and the vessel stands upright.

Close hauled

with the yacht's bow heading at about an angle between 20° (pointing) to 60° (close reaching) to the wind, this is the point of sail where the vessel proceeds towards the wind. The sails are full and here the vessel usually has her most pronounced heel and leeway.

Reaching

with the yacht's bow heading at an angle varying from 60° (close reaching) to 135° (broad reaching) to the wind, the vessel works across the direction of the wind. This is generally the fastest point of sail, moderately heeled with very little leeway.

Running

with the yacht's bow heading at an angle between 135° (broad reaching) to 180° (running) to the wind, the yacht proceeds with the wind.

She has almost no lee way and again stands upright.

Introduction

Mai 2006

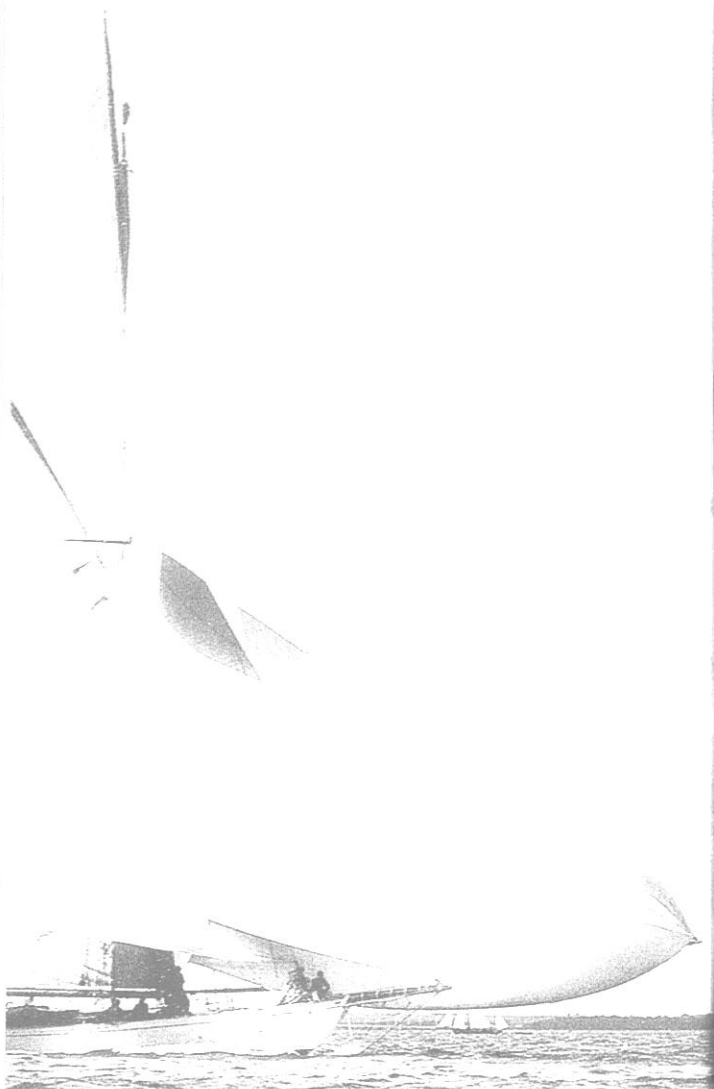
Ce livret a été publié pour aider le visiteur à mieux connaître les organisations, les manifestations, les principaux faits techniques et les yachts qui participent au Championnat International C.I.M. – Panerai Classic Yachts Challenge, pour les yachts d'époque et classiques.

Le Championnat coordonne les principales régates de la Méditerranée qui ont lieu à partir des premiers jours de juin jusqu'au début du mois d'octobre, constituant ainsi, au niveau mondial, un point de référence unique pour tout le yachting classique.

Il aurait été impossible de publier cet ouvrage sans la collaboration de l'Associazione Italiana Vele d'Epoca – A.I.V.E., dont les archives nous ont permis de disposer des données et des informations historiques inhérentes aux yachts. Nous remercions aussi l'Association Française des Yachts de Tradition – A.F.Y.T. et Real Asociación Nacional de Cruceros – R.A.N.C. pour leur précieuse collaboration.

Ces informations constituent une propriété exclusive de l'Association qui les a mises à la disposition des Officine Panerai et du C.I.M. – Comité International de la Méditerranée pour la réalisation de ce volume.

Nous nous excusons auprès des armateurs dont les yachts n'ont pas été cités. Cela est dû au fait qu'ils ne sont pas encore inscrits aux régates 2006 au moment de l'impression de cet ouvrage.



Damián Ribas Malagrida

Presidente – Comitato Internazionale del Mediterraneo – C.I.M.

Hace más de ochenta años se fundó el Comité Internacional del Mediterráneo (C.I.M.) con el objetivo de alentar a los armadores de barcos de vela a regatear en países diferentes al suyo. En la actualidad, el C.I.M. se ocupa de los barcos clásicos y de época y continúa trabajando en la misma dirección. Así, desde hace más de una década dicha institución organiza el Campeonato del C.I.M. Esta competición toma el nombre de su sponsor, la prestigiosa marca relojera Officine Panerai.

Se trata de una entidad cuyos orígenes están vinculados al mar, que encaja perfectamente con la esencia del mundo de nuestras joyas náuticas.

El *Championnat International de la Méditerranée* está formado por cinco regatas repartidas entre Francia, Italia y España, además de tres regatas de enlace entre ellas.

Tanto el *Championnat International de la Méditerranée*, como el Reglamento C.I.M., utilizado en ellas, son referencia mundial en el ámbito de los barcos clásicos.

Gianni Loffredo

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

Je pense que l'idée d'un petit livret destiné aux participants du circuit C.I.M. en Méditerranée, a un seul antécédent et j'ai le plaisir de souligner qu'il s'agit encore une fois d'une initiative A.I.V.E. et de ses hommes.

Je me réfère à la grande régate du Département Haut Tyrrhénien de la Marine Militaire de La Spezia en 1989. Dans la construction de la première jauge, les trois personnes déléguées, Mario Di Giovanni, Carlo Sciarrelli et moi même, devaient rapporter la vitesse probable et possible de chaque bateau par rapport à l'embarcation de coefficient un, le 12 Mètres J.I. TOMAHAWK, considérée la plus rapide.

Et c'est à ce moment qu'il nous est venu à l'esprit de commencer à rédiger un fichier contenant les principales caractéristiques de chaque embarcation participant à la régate, afin de rendre explicable et soutenable une jauge vraiment empirique.

Depuis, beaucoup de temps est passé, nous sommes tous devenus habiles et cet annuaire de rapide consultation est parfait, non plus pour expliquer, mais considéré comme la mémoire des caractéristiques et de l'histoire.

Autrement nous n'avons que des flashes et bien peu reste de tout ce que nous avons voulu, souvent avec difficultés, maintenir dans le temps.

Bonne lecture

Paneraï
Classic Yachts Challenge
2006

31 mai – 4 juin

Voiles d'Antibes – Trophée Paneraï

Antibes (France)

- 1^{ère} régates du Paneraï Classic Yachts Challenge 2006
info@voilesdantibes.com
www.voilesdantibes.com

5 juin

Coupe de Printemps du Y.C. de France – Trophée Paneraï

Régates de haute mer sur le parcours

Antibes (France) – La Spezia (Italie)

- 2^{ème} régates du Paneraï Classic Yachts Challenge 2006

15 – 18 juin

Argentario Sailing Week – Trophée Paneraï

Porto Santo Stefano (Italie)

- 3^{ème} régates du Paneraï Classic Yachts Challenge 2006
info@aive-yachts.org
info@ycss.it
www.ycss.it

30 août – 2 septembre

Vela Classica Menorca – IV Copa del Rey – Trophée Paneraï

Mahon (Espagne)

- 4^{ème} régates du Paneraï Classic Yachts Challenge 2006
cmmahon@terra.es
www.clubmaritimomahon/cmm.php

Paneraï
Classic Yachts Challenge
2006

4 septembre

Big Boats Race – Trophée Paneraï

Mahon (Espagne)

Régates de haute mer sur le parcours

Mahon (Espagne) – Imperia (Italie)

- 5^{ème} régates du Paneraï Classic Yachts Challenge 2006
cmmahon@terra.es
www.clubmaritimomahon/cmm.php

12 – 17 septembre

Vele d'Epoca di Imperia – Trophée Paneraï

Imperia (Italie)

- 6^{ème} régates du Paneraï Classic Yachts Challenge 2006
info@veledepoca.com
www.veledepoca.com

19 septembre

Big Boats Race 2 – Trophée Paneraï

Imperia (Italie)

Régates de haute mer sur le parcours

Imperia (Italie) – Cannes (France)

- 7^{ème} régates du Paneraï Classic Yachts Challenge 2006

24 septembre – 1 octobre

Regates Royales – Trophée Paneraï

Cannes (France)

- 8^{ème} régates du Paneraï Classic Yachts Challenge 2006
yccannes@wanadoo.fr
www.regatesroyales.com

Le Yachting classique en Méditerranée

Ses débuts

Depuis la fin des années soixante-dix, les yachts construits en bois selon la tradition suscitent l'intérêt croissant des amateurs et du grand public en général. Sans aucun doute, la grande diffusion de la voile trouve son support dans le polyester et dans les nouvelles techniques de construction, mais il est vrai aussi que le yacht en bois a un charme, une élégance, une qualité de construction, et des caractéristiques techniques qui sont uniques car porteurs d'une tradition maritime historique et culturelle de grande importance.

L'Associazione Italiana Vele d'Epoca – A.I.V.E. a été fondée en 1982. Au niveau méditerranéen, elle est la première à chercher à réunir les amateurs de bateaux en bois. Très tôt les événements amènent l'Associazione à élargir son activité jusqu'aux problématiques au point de vue technique qui apparaissent dès les premières régates dues au fait du rassemblement de yacht ayant des caractéristiques très différentes et ayant été construits durant une période de plus de cent ans. C'est au cours de cette période que sont organisées les grandes manifestations de **Porto Cervo** (la première en Méditerranée) et d'**Imperia** (la plus grande exclusivement réservée au yachting classique).

Dans le même temps, la *Nioulargue* française s'affirme. Il s'agit d'une réunion de yachts de tous les types et de tous les âges qui clôture la saison de Saint Tropez au début du mois d'octobre. L'atmosphère particulière contribue rapidement à en faire l'une des manifestations les plus importantes et les plus exclusives de la Méditerranée, où le yachting classique s'affirme avec d'autres bateaux de tous les genres.

Bien vite, l'Espagne et la Principauté de Monaco confirment leur intérêt pour ce monde particulier où ce qui est vraiment important n'est pas la compétition, mais l'esprit et le comportement de jadis. Ce qui est prépondérant, ce sont l'intérêt et l'attention qui sont prêtés à la restauration et l'entretien de bateaux souvent célèbres en raison de l'auteur du projet, de la qualité de leur construction et de l'histoire qui a marqué leur succès dans les régates et les croisières, souvent aventureuses. Les amateurs suivent avec intérêt l'élan qui est donné par les associations nationales.

A tel point que de nombreux chantiers (surtout en Italie, en France et en Angleterre) connaissent un nouvel engouement et se spécialisent dans la restauration de yachts d'époque et classiques. Vite, on ne se contente plus de se retrouver et l'on souhaite participer à des régates. La grosse difficulté est alors d'harmoniser des régates auxquelles participent des bateaux présentant des caractéristiques très diverses : plus de cent ans de conception et de construction, dimensions différentes (des 7 mètres aux plus de 60), yachts conçus pour la régate ou tout simplement pour naviguer. L'A.I.V.E. prend le problème en charge et commence à expérimenter et à affiner les premières formules de jauge où – fait tout à fait original et unique – l'on introduit un paramètre qui tient compte de la conformité du yacht au plan et à la construction d'origine, de façon à inciter les amateurs à rester fidèles au projet d'origine de leur bateau.

L'augmentation du nombre des manifestations et la complexité du calendrier relatif, la disparité d'un pays à l'autre en ce qui concerne les solutions techniques, l'importance de la flotte de plus en plus internationale obligent à harmoniser les règles. Les associations nationales décident d'un commun accord de confier cet important travail de coordination au C.I.M.

Le Comité International de la Méditerranée

Le C.I.M. a été fondé à Cannes, en 1926, par un groupe de yachtmen français, italiens et espagnols.

Sous le nom de **Comité International des courses croisières de la Méditerranée**, il a été très actifs jusqu'en 1939.

Après avoir été momentanément suspendu pendant la Deuxième Guerre Mondiale, les compétitions reprennent à partir de 1948 entre les yachts italiens, français et espagnols, grâce à la volonté des représentants du Yacht Club de France, du Yacht Club Italiano et du Real Club Nautico de Barcelone. On décide alors d'adopter la jauge du R.O.R.C., déjà en vigueur en Atlantique et de donner un nouvel élan aux régates de haute mer. Parmi ces dernières, il convient de citer la *Giraglia*, créée par Beppe Croce et René Lelainville en 1953, ainsi que la *Middle Sea Race*.

Le groupe est vite rejoint par le Yacht Club de Monaco, le Royal Malta Yacht Club, l'Hellenic Offshore Racing Club, les associations de Suisse et de Croatie.

Le C.I.M. s'occupe des problèmes techniques inhérents aux régates, aux parcours, aux règlements et à l'adaptation de la jauge I.O.R. qui avait remplacé la jauge R.O.R.C. Une réunion du 8 février 1979, présents le Yacht Club de France, le Yacht Club Italiano, le Real Club Nautico de Barcelona, le Yacht Club de Monaco et le Valletta Yacht Club lui attribue officiellement le nom de **Comité International de la Méditerranée des régates de haute mer** et le sigle C.I.M. On décide aussi que la langue officielle est le français tandis que le Comité enregistre l'adhésion des Fédérations de la voile française, italienne et espagnole ainsi que celle des respectives associations des régates de haute mer (U.N.C.I. pour la France, A.I.C.I. pour l'Italie, A.N.C. pour l'Espagne).

A la fin des années quatre-vingt, les régates de yachts d'époque et classiques commencent à susciter un intérêt particulier. C'est l'Italie qui dicte la loi avec une très belle flotte d'embarcations d'époque. On cherche, on rachète, on restaure de vieux yachts de toutes les dimensions, les jauges métriques recommencent à participer aux régates et s'unissent aux yachts d'époque et classiques. En Italie, la majeure part s'inscrit à l'A.I.V.E. (Associazione Italiana Vele d'Epoca) mais aussi dans les autres pays naissent des associations semblables (A.F.Y.T. en France, A.M.B.C. à Monaco et la Division Yacht de Epoca della R.A.N.C. en Espagne) à tel point que le C.I.M. doit instituer un Centre de coordination des yachts d'époque qui s'établit en 1997 au Yacht Club de Monaco.

Un an plus tard, on assiste à la naissance du nouveau Règlement de jauge unifié pour les yachts d'époque et à la création du **Prada Challenge for Classic Yachts**, vrai circuit de régates réservé aux yachts d'époque tandis que les organisateurs se fédèrent et que le calendrier est définitivement harmonisé et officialisé. Une grande importance est accordée au Comité Technique, dont font partie les meilleurs experts en yachting d'époque de tous les pays. Un premier règlement de jauge est publié par l'A.I.V.E. en 1993 ; une nouvelle édition en 1998, reconnue par le C.I.M., est adoptée aussi en Espagne. Enfin, le C.I.M. émet son Règlement et publie l'édition 2001 - 2004 ; celui-ci est valable pour toute la Méditerranée et il permet aux associations nationales de délivrer des certificats de jauge valables pour toutes les manifestations reconnues par le C.I.M. En 2006 une nouvelle édition est publiée et elle sera valable jusqu'en 2009.

Mais son extension franchit le détroit de Gibraltar et le Règlement est également appliqué en Argentine.

En outre, il a été utilisé à Cowes, en 2001, à l'occasion de l'America's Cup Jubilee.

Les associations nationales de yachting classique qui font partie du C.I.M. sont les suivantes :

- France: A.F.Y.T.
Association Française des Yachts de Tradition
- Italie: A.I.V.E.
Associazione Italiana Vele d'Epoca
- Principauté de Monaco: A.M.B.C.
Association Monégasque Bateaux Classiques
- Espagne: R.A.N.C.
Real Asociación Nacional de Cruceros

Paneraï Classic Yachts Challenge

Les activités des manifestations et des régates coordonnées par le C.I.M. durent du début du mois de juin jusqu'à la mi-octobre. En 1999 le Groupe Prada décide d'être le principal sponsor des régates les plus importantes de la Méditerranée et en confie l'organisation au Yacht Club de Monaco ; ainsi naît le **Prada Challenge for Classic Yachts** qui sera organisé pendant cinq ans devenant l'évènement mondial du yachting classique.

Cessant le support de Prada, après une brève parenthèse, en 2005 le C.I.M. entame un rapport privilégié avec les **Officine Panerai** qui, à partir de la même année, deviennent le principal sponsor du Championnat International de la Méditerranée, créant le **Panerai Classic Yachts Challenge**.

Le Challenge prévoit un classement par points qui suit un règlement particulier et qui se base sur les résultats des principales manifestations de la Méditerranée et de certaines régates de haute mer qui, d'habitude, lient une manifestation à l'autre.

Les principales manifestations sont les suivantes :

- Les Voiles d'Antibes
- Argentario Sailing Week
- La Vela Classica à Minorca – Copa del Rey
- Vele d'Epoca di Imperia (dans les années paires)
- Régates Royales de Cannes
- Les trois régates de haute mer qui relient Antibes au Golfe de La Spezia, Mahon à Imperia ou à Porto Rotondo, Porto Rotondo à Imperia à Cannes.

Définitions

Règlement C.I.M. pour la jauge et pour les régates des yachts d'époque et classiques C.I.M. 2006 - 2009

Il s'agit de l'ensemble de normes qui réglementent les régates des yachts d'époque et classiques. Ce dernier est valable dans toute la Méditerranée et en Argentine pour toutes les manifestations organisées par le C.I.M. ou effectuées avec son accord. La formule de jauge en fait partie intégrante. Plutôt complète, cette dernière fait entrer en ligne de compte les mesures du yacht (longueur de la coque, largeur de jauge et à la flottaison, creux de jauge, surface de voilure), ses équipements (matériel de construction des mâts, types d'hélice, types de winches, etc.), l'année de lancement, le profil de la carène et le niveau de conformité du yacht par rapport au plan et à la construction d'origine.

Le résultat de la formule est exprimé en mètres et il constitue le Rating; il est également converti en APM (bonus par mille, en secondes). Le Rating et l'APM sont les valeurs de handicap d'un yacht qui devraient lui permettre d'effectuer les régates avec la même possibilité de les remporter que ses adversaires.

Pour simplifier, l'APM indique de combien de secondes par mille le temps réel (temps mis par le yacht pour effectuer un parcours déterminé) doit être réduit pour calculer le temps compensé. Par exemple, si un yacht a un APM de 50 et que la régate a une longueur de 20 milles, pour le classement, le temps compensé de ce yacht est égal au temps réel qui est mis pour parcourir la distance diminuée de mille secondes. La reconnaissance de la conformité du yacht par rapport au Règlement C.I.M. est officialisé dans le Certificat de jauge C.I.M. Il s'agit d'une attestation qui est émise par chacune des Associations nationales et qui est retenue valable par toutes les autres.

Yacht d'époque

Un yacht d'époque est un yacht à voile construit en bois ou en métal et lancé avant 1950. Cette catégorie de bateaux inclut également ceux qui ont été lancés de 1950 à 1952, à condition que le plan ait été exécuté entre 1946 et 1949.

Yacht classique

Un yacht classique est un yacht à voile construit en bois ou en métal et lancé après 1949 et avant 1976.

Défini

Réplique de yacht d'époque

Il s'agit d'un yacht qui, quelque soit la date de son lancement, a été construit conformément à un plan antérieur à 1950 et selon des processus s'identifiant aux techniques et aux matériaux utilisés à l'époque.

Réplique de yacht classique

Il s'agit d'un yacht qui, quelque soit la date de son lancement a été construit conformément à un plan antérieur à 1976.

Yachts des classes métriques de la Jauge Internationale

Ce sont des yachts conçus et construits selon l'ensemble des normes du Règlement de la Jauge Internationale, élaboré au tout début du XXe siècle et définitivement approuvé lors de la Conférence de Paris d'octobre 1907. Ce Règlement a profondément innové le yachting international avec un ensemble de normes établissant les règles des régates, de la construction (scantling rules), de la formule et de la réglementation de la jauge. Certains des plus célèbres yachts du siècle dernier appartiennent aux classes métriques, des plus petits (5,50 mètres J.I.) aux plus grands, comme TUIGA, MARIQUITA, CAMBRIA, ASTRA et CANDIDA (ces deux derniers ont été convertis en J Class). La formule a eu trois différentes versions (1907, 1920 et 1933) et elle est encore en vigueur à l'heure actuelle pour les classes 5,50 m J.I., 6 m J.I., 8 m J.I., 12 m. J.I. Cette dernière a participé à la Coupe America de 1958 à 1987.

Toutes ces classes sont particulièrement actives, comme le témoignent les différents championnats continentaux ou mondiaux qui ont lieu chaque année.

Monotypes

Dans les yachts à formule (comme ceux de la Jauge Internationale), le concepteur a la liberté d'agir au sein d'une formule, de ses paramètres, de ses coefficients et de ses règles.

Les yachts monotypes sont, en revanche, tous égaux et construits dans le même respect d'un plan bien défini. Il en existe de très nombreux et le plus célèbre est le "Dragon".

Yacht "Esprit de tradition"

Cette catégorie regroupe:

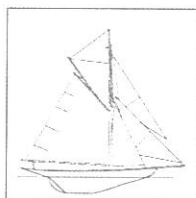
- les yachts d'époque ou classiques qui, en raison des altérations qu'ils ont subies, ne sont plus sujets à la jauge selon le Règlement C.I.M.
- les yachts construits après 1970, en recourant à des techniques et à des matériaux modernes, mais présentant un aspect et un style fidèles à un plan traditionnel d'époque ou classique. Malgré cela, ils peuvent avoir des œuvres vives et des appendices modernes et un gréement réalisé selon la technologie moderne.

Leur admission à la catégorie doit être approuvée par le Comité Technique du C.I.M. Ceux-ci ne pouvant avoir un certificat de jauge C.I.M., participent avec un certificat de jauge I.R.C. et, de toute façon, dans une catégorie à part et avec un classement différent.

Gréement - A

Si l'on se réfère aux **voiles** et que l'on ignore les rares cas de yachts à **voiles carrées**, la quasi totalité des yachts peut se répartir en deux grandes catégories:

les yachts auriques et les yachts bermudiens ou Marconi.



Les yachts auriques

se caractérisent par des grandsvoiles trapézoïdales envergurées, c'est-à-dire fixées, par trois cotés, sur la mât (bôme, mât et pic).



Les **yachts bermudiens** se caractérisent par des grandsvoiles triangulaires, envergurées sur deux cotés à la mât (bôme et mât).

Bien que cela ne soit pas parfaitement approprié, ils sont également appelés **Marconi** parce c'est ainsi que l'on appelle le gréement d'Istria, le 15 Mètres J.I. conçu en

1912 par C.E. Nicholson, le premier à utiliser une grand-voile triangulaire et non aurique; le grand nombre de haubans utilisés pour amarrer le mât le faisait ressembler à une grande antenne de transmission, ce qui a donné naissance à son nom.

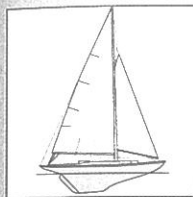
Gréement - B

Si l'on se réfère aux **mâts**, les yachts peuvent se classer de la manière suivante:



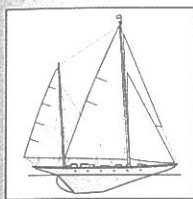
Cotre

il existe plusieurs définitions; la plus répandue est celle d'un yacht à un seul mât et une grand-voile bermudienne ou aurique (avec flèche) et deux étais avant pour envergurer deux focs.



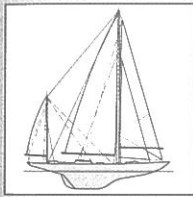
Sloop

un yacht à un seul mat et une grand-voile, bermudienne ou aurique (avec flèche) et un étai avant pour envergurer un foc.



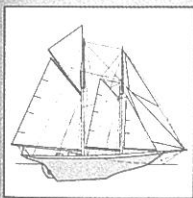
Ketch

yacht aurique ou bermudien à deux mâts, le mât d'artimon étant situé à l'avant par rapport à l'axe du gouvernail.



Yawl

yacht aurique ou bermudien à deux mâts, le mât d'artimon étant situé sur l'arrière par rapport à l'axe du gouvernail.



Goelette

yacht à deux mâts, le mât avant étant souvent de même dimension ou plus bas que le mât arrière (grand-mât); les voiles peuvent être auriques ou bermudiennes.

Allures

Si l'on se réfère toujours au **vent**, un yacht peut avoir plusieurs allures :

Contre le vent

l'angle est de 0 degrés; l'embarcation est arrêtée avec la proue contre le vent ; ses voiles bougent.

Au près

ce sont toutes les démarches qui permettent à l'embarcation d'avancer sur la route remontant contre le vent ; en allant au près, les embarcations sont plus ou moins inclinées selon l'intensité du vent et l'angle que la proue fait contre celui-ci.

Au travers

par rapport au bateau le vent arrive de côté (90°); avec l'allure au portant il s'agit d'une des allures plus rapides qui permet de tirer profit au maximum des prestations et des caractéristiques de l'embarcation.

Au portant

par rapport au bateau le vent arrive derrière.

En poupe

le vent a un angle de 180°; c'est une allure critique pour l'orientation des voiles qui, souvent, ont la grand-voile et les focs sur les côtés opposés par rapport à la symétrie de la coque.

Au travers, au portant et en poupe

sont identifiées comme les allures portantes.

ADRIA

Marconi ketch	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	21,29 m
Rigging Length (LOA)	23,49 m
Length Waterline	15,87 m
Beam	4,76 m
Draught	3,05 m
Sail area	204,00 sq.m
Designed by	Artur Tiller
Built by	Abeking & Rasmussen, 1934

Varato con il nome di SWASTIKA e destinato a Goebbels sembra che non abbia mai navigato prima della seconda guerra mondiale. Nel maggio 1945 viene confiscato dagli alleati e trasferito in Inghilterra. Rimane proprietà di un sindacato fino a tutto il 1955. Nel 1956 l'originario armo di goletta aurica viene trasformato in ketch (progetto di Illingworth) e il nome in BRIANTAIS. Nel 1966 con il nome di ADRIA II risulta essere stato di proprietà di Aldo Bassetti. Dal 1973 al 1992 è stato di proprietà di Jean Christophe Derain. Ha partecipato a diversi Raduni di yacht d'epoca a Imperia, Porto Cervo, Cannes e Saint Tropez.

Launched with the name SWASTIKA and intended for Goebbels, she apparently never sailed prior to the Second World War. In May 1945 she was confiscated by the Allies and transferred to Britain. She remained the property of a syndicate until the end of 1955. In 1956 the original fore-and-aft schooner rigging was transformed into a ketch (designed by Illingworth) and her name changed to BRIANTAIS. In 1966, with the name of ADRIA II, she was the property of Aldo Bassetti. From 1973 to 1992 she was owned by Jean Christophe Derain. She participated in several Vintage yacht rallies at Imperia, Porto Cervo, Cannes and Saint Tropez.

Lancé sous le nom de SWASTIKA et destiné à Goebbels, il semble que ce bateau n'ait jamais navigué avant la seconde guerre mondiale.

En mai 1945 il est confisqué par les alliés et transféré en Angleterre. Il appartient à un syndicat jusqu'en 1955 ; en 1956 le grèement de goélette aurique est transformé en ketch (plan d'Illingworth) et le nom en BRIANTAIS. En 1966 sous le nom d'ADRIA II son propriétaire est Aldo Bassetti. De 1973 à 1992 il a appartenu à Jean Christophe Derain. Il a participé à de nombreux rassemblements de Yachts d'époque à Imperia, Porto Cervo, Cannes et Saint Tropez. ■

AGNETA

Marconi yawl	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	25,06 m
Rigging Length (LOA)	25,06 m
Length Waterline	19,22 m
Beam	4,30 m
Draught	2,94 m
Sail area	235,00 sq.m
Designed by	Knud Reimers
Built by	Reimers – Plym, 1951

Appartenuto inizialmente allo stesso progettista Reimers, è stato poi proprietà dell'avvocato Agnelli, del conte Luigi Donà delle Rose, del signor Andolina e della moglie Raffaella Stefani. Nel 2000 è stato ceduto all'attuale armatore. La costruzione venne iniziata presso il cantiere di Reimers e, poi, trasferita da Plym per il completamento. Il progetto è del 1948. Agneta era la figlia di Reimers. Lo scafo sarebbe rimasto sullo scalo almeno due anni prima del varo. Ha partecipato a molti raduni di vele d'epoca vincendoli o con ottimi piazzamenti.

Initially owned by her designer, Reimers, she later passed on to Gianni Agnelli, Count Luigi Donà delle Rose, Mr. Andolina and his wife Raffaella Stefani. In 2000 she was sold to her current owner. Construction was begun at Reimers boatyard, and she was then transferred to Plym for completion. The design dates from 1948. Agneta was the name of Reimers' daughter. The vessel reportedly remained in her slip for at least two years before launching. She participated in several vintage yacht meetings, winning or placing well in all of them.

Ayant appartenu au départ à son concepteur, Reimers, ce bateau a ensuite été possédé par l'avocat Agnelli, le comte Luigi Donà Delle Rose, Monsieur Andolina et sa femme Raffaella Stefani. En 2000 il a été cédé à l'armateur actuel. La construction a commencé au chantier de Reimers, puis s'est terminée chez Plym. Le plan remonte à 1948. Agneta était le nom de la fille de Reimers. Le bateau allait rester deux ans au moins sur cale avant le lancement. Il a participé à de nombreux rassemblements de yachts de tradition en se plaçant toujours parmi les premiers. ■

ALAHIS

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	9,52 m
Rigging Length (LOA)	9,52 m
Length Waterline	7,17 m
Beam	2,67 m
Draught	1,70 m
Sail area	36,00 sq.m
Designed by	Pier Maria Giusteschi Conti
Built by	Pier Maria Giusteschi Conti

È stato progettato e costruito direttamente dal suo armatore.

Entirely designed and built by the owner.

Il a été conçu et construit directement par son armateur. ■

ALBA

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	13,10 m
Rigging Length (LOA)	13,10 m
Length Waterline	9,41 m
Beam	3,51 m
Draught	1,40 m
Sail area	76,00 sq.m
Designed by	Philip Rhodes
Built by	Abeking & Rassmussen, 1956

Costruzione n. 5149 del cantiere, realizzata per l'armatore americano D. Easton con il nome di HONEY; è il primo di una serie di tre. Gli altri sono HIRONDELLE (costr. n. 5165 del 1956) per Chance e SKYWAVE (costr. n. 5300 del 1957) per P.E. Bartlet, tutti e due cittadini americani.

Nel 1978 diviene di proprietà di un cittadino svizzero. Ne diviene poi armatore Ugo Baravalle che lo riporta al suo originario progetto eseguendo in proprio i lavori di restauro a Sanremo. Nel 2000 ne diviene proprietario Luis Abenza e dal 2003 l'attuale armatore. Tutto è strettamente originale; lo scafo è in mogano con sovrastrutture in teak.

Hull N°5149. The first of a series of three, built as HONEY for the American D. Easton. The other two are HIRONDELLE (Hull N°5165, 1956), built for Chance, and SKYWAVE (Hull N°5300, 1957), built for P.E. Bartlet, both American citizens. In 1978 HONEY was bought by a Swiss owner. She was next bought by Ugo Baravalle who restored her himself in San Remo to her original plans. In 2000 she was bought by Luis Abenza, and by the present owner in 2003. Everything is original; the hull is mahogany with teak superstructures.

Il s'agit de la construction n. 5149 du chantier, réalisée pour l'armateur américain D. Easton sous le nom de HONEY; c'est le premier d'une série de trois bateaux. Les autres sont : HIRONDELLE (construction n. 5165 en 1956) pour Chance et SKYWAVE (construction n. 5300 en 1957) pour P.E. Bartlet, tous deux citoyens américains.

En 1978 son propriétaire est un citoyen suisse. Ensuite Ugo Baravalle devient son armateur. Ce dernier exécute lui même les travaux de restauration à Sanremo en le rapportant à son projet d'origine. Luis Abenz en devient propriétaire en l'an 2000. L'actuel armateur le rachète en 2003. Tout est strictement d'origine ; la coque est en acajou avec le pont en teak. ■

ALCOR II

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	22,67 m
Rigging Length (LOA)	22,67 m
Length Waterline	15,97 m
Beam	5,18 m
Draught	2,70 m
Sail area	234,00 sq.m
Designed by	Laurent Giles & Partners
Built by	Cantieri Sangermani, 1959

È il disegno n. 335 di Jack Laurent Giles e la costruzione n. 102 del Cantiere. Acquistato nel 2000 dall'attuale armatore è ritornato in Italia dopo un lungo soggiorno in Spagna. Ha partecipato a tre edizioni della regata della Giraglia con un terzo posto nel 1970.

This was design no. 335 of Jack Laurent Giles and construction no. 102 of the boatyard. Purchased in 2000 by her current owner, she returned to Italy after a long period in Spain. She has entered three Giraglia Regattas with a third placement in 1970.

C'est le dessin n°335 de Jack Laurent Giles et la construction n°102 du Chantier. Acheté en 2000 par l'armateur actuel il est rentré en Italie après un long séjour en Espagne. Il a participé à trois éditions de la Giraglia remportant une troisième place en 1970. ■

ALEJANDRA

Marconi sloop Yacht Spirit of Tradition

Length Overall (LFT)	41,34 m
Rigging Length (LOA)	41,34 m
Length Waterline	30,50 m
Beam	8,04 m
Draught	3,85 m
Sail area	716,00 sq.m
Designed by	Bruce King Yacht Design
Built by	Mefasa Shipyard, 1993

Yacht della categoria "Spirit of Tradition".

Yacht of the "Spirit of Tradition" category.

Yacht de la catégorie "Spirit of Tradition". ■

ALEPH

Marconi yawl Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	16,14 m
Rigging Length (LOA)	16,14 m
Length Waterline	10,70 m
Beam	3,38 m
Draught	—
Sail area	108,00 sq.m
Designed by	Henri Rasmussen
Built by	Abeking & Rasmussen, 1951

Varato con il nome di KÔNEGIN per l'armatore Löffler secondo la formula di stazza "KR" in vigore nel Baltico dalla metà degli anni Trenta, appartiene alla classe degli 11 KR (il numero identifica la lunghezza al galleggiamento). Nuovo armatore e nuovo nome di JUTTA fino a quando, nei primi anni Sessanta, viene acquistato dall'editore Feltrinelli che lo chiama ESKIMOSA. Nel 1970 passa all'attuale armatore che cambia il nome in ALEPH e lo sottopone nel 1972 ad un primo parziale restauro. Nuovi lavori vengono effettuati nel 2000 ed il nuovo varo avviene a fine luglio 2001. Lo yacht ha traversato quattro volte l'Atlantico di cui tre con l'attuale armatore.

Launched with the name KÔNEGIN for owner Löffler according to the Baltic rating rules known as "KR", in force in the mid-30s, she belongs to the 11 KR class (the number indicates the waterline length). New owner and new name JUTTA until the early '60s, when she was purchased by publisher Feltrinelli, who called her ESKIMOSA. In 1970 she was acquired by her current owner, who changed her name to ALEPH and ordered an initial partial restoration in 1972. Additional work was carried out in 2000 and she was newly launched at the end of July 2001. The yacht has crossed the Atlantic four times, three with the current owner.

Lancé sous le nom de KÔNEGIN pour l'armateur Löffler selon la formule de jauge "KR" en vigueur dans les pays baltiques à partir du milieu des années trente, il appartient à la classe des 11 KR (le nombre identifie la longueur à la flottaison). Il appartient ensuite à un nouvel armateur qui lui donna le nom de JUTTA, jusqu'à ce qu'il soit racheté, au début des années soixante par l'éditeur Feltrinelli qui l'appela ESKIMOSA. En 1970, il passa à l'armateur actuel qui le baptisa du nom d'ALEPH et qui le soumit en 1972 à une première et partielle restauration. D'autres travaux sont effectués en 2000 et le nouveau lancement a lieu à la fin du mois de juillet 2001. Le yacht a traversé quatre fois l'Atlantique, dont trois fois avec l'armateur actuel. ■

AL NA 'IR III

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	14,40 m
Rigging Length (LOA)	14,40 m
Length Waterline	11,22 m
Beam	3,66 m
Draught	2,16 m
Sail area	95,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Cantiere F.lli Carlini, 1964

È un prima classe R.O.R.C. dalle linee innovative, disegno n. 1741 di S&S, terzo dei quattro AL NA 'IR costruiti per Toni Pierobon, noto regatante degli anni '60. Ottenne importanti risultati: quinto nella Giraglia del 1964; nel Fastnet 1965 con skipper Rod Stephens si è piazzato quarto nella prima classe vinta da QUIVER IV. Nello stesso anno prese parte all'Admiral's Cup. Ancora un decimo posto nella Giraglia del 66 ed un quinto nel 1974. Cambia diversi proprietari fino al 1995 quando viene acquistato dall'attuale armatore. Partecipa a numerose regate di yacht classici in Adriatico e in Tirreno, vincendo nel 2002 il Prada Challenge for Classic Yachts - categoria yacht ed il Campionato CIM del 2004.

S&S Design N°1741, an innovative R.O.R.C. 1st class. Third of four AL NA 'IR's built for Toni Pierobon, a well known racer during the 1960's. 5th in the 1964 Giraglia; 4th in 1st class (won by QUIVER IV) in the 1965 Fastnet, skippered by Rod Stephens. Admiral's Cup 1965. 10th in the 1966 Giraglia and 5th in 1974. Several different owners until 1995 when she was purchased by the present owner. Participates in numerous classic yacht events in the Adriatic and Tyrrhenian, winning in class the 2002 edition of the Prada Challenge for Classic Yachts and the C.I.M. Championship in 2004.

Il s'agit d'une première classe R.O.R.C. ayant une ligne nouvelle, plan n. 1741 de S&S, troisième des quatre AL NA 'IR III construits pour Toni Pierobon, célèbre yachtman des années '60. Il obtint des résultats importants : cinquième à la Giraglia en 1964 ; quatrième dans la première classe (gagnée par QUIVER IV) au Fastnet 1965, skipper Rod Stephens. Au cours de la même année il pris part à l'Admiral's Cup. Dixième à la Giraglia en 1968 et cinquième en 1974. Il connut plusieurs propriétaires jusqu'en 1995, date à laquelle il est racheté par l'actuel armateur. Il participe à de nombreuses régates de yachts classiques dans la mer Adriatique et Tyrrhénienne, gagnant en 2002 le Prada Challenge for Classique Yachts - catégorie yacht et le Championnat C.I.M. en 2004 ■

ALTAIR

Fore-and-aft schooner	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	32,95 m
Rigging Length (LOA)	39,21 m
Length Waterline	23,94 m
Beam	6,24 m
Draught	4,26 m
Sail area	637,00 sq.m
Designed by	William Fife III
Built by	W. Fife & Son, 1931

È la costruzione n. 789 del cantiere ed una delle ultime grandi imbarcazioni progettate dal settantatreenne Fife. Prima di finalizzare il contratto, vi fu una fitta corrispondenza tra il progettista e l'armatore Guy H. McCow che nel 1929 si era rivolto all'architetto scozzese per ordinarli "un solido e sicuro yacht da crociera, tanto sicuro da poter andare nelle isole dei mari del sud senza alcuna apprensione". Fife ebbe del bello e del buono per convincere il suo cliente ad avere uno scafo dalle linee tradizionali dagli slanci lunghi in quanto egli riteneva che essi fossero tipici degli yacht da regata; invece, egli ebbe partita vinta sull'armamento aurico che McCow giudicava più sicuro dell'arma bermudiano, troppo nuovo e non ancora sperimentato in grandi navigazioni. Fife fu fiero dell'ordine ricevuto e si impegnò al massimo nel nuovo progetto che fu definito "degno del miglior Fife". Per di più, esso arrivava a proposito in quanto il cantiere aveva in costruzione solo due 8 Metri ed un 12 Metri S.I.

Lo scafo è aristocratico con un cavallino elegantissimo, tipico del grande architetto. La costruzione è in legno con ordinate di quercia e fasciame in teak da 6 centimetri. La coperta è ampia con nel mezzo una grande tuga ed il grande osteriggio del quadrato. Molto eleganti gli interni rivestiti in noce e con tutti i sedili e le sedie finite in pelle azzurro chiaro. Vi fu qualche problema al momento del varo perché, una volta in acqua, lo yacht non era sulle sue linee ma decisamente appruato tanto da richiedere un notevole carico di pani di piombo nella zona poppiera; anche il montaggio dell'alberetto dette dei problemi.

Nonostante i programmi ambiziosi, ALTAIR rimase per quasi vent'anni in acque scozzesi e inglesi. Venne ceduto nel 1933 a Sir Walter Runciman, noto yachtsman membro del Parlamento che fino al 1938 lo utilizzò per crociere in Scozia e per le regate nel Solent.

Il nuovo proprietario, Sir William Verdon-Smith, poté utilizzarlo solo per due anni fino a quando ALTAIR non venne requisito dall'Ammiraglio britannico per servizio di guerra, a somiglianza di quanto fatto per tutti i grandi yacht del Paese. Al termine dell'evento bellico, venne acquistato da un portoghese che dopo soli due anni lo cedette a Miguel Sans Mora Acevedo. Rappresentante di una importante famiglia di Barcellona, egli ebbe un rapporto particolare con ALTAIR che mantenne in perfette condizioni per ben trentaquattro anni facendo lunghe crociere

e partecipando alle principali regate del Mediterraneo con buoni piazzamenti nella sua classe. Protagonista anche di eventi mondani, fu, tra l'altro, al Pireo per il matrimonio di Juan Carlos di Spagna con Sofia di Grecia.

A causa della tarda età, Sans Mora Acevedo cedette lo yacht nel 1985 alla società Blue Wave di Albert Obrist, un grande appassionato e collezionista degli yacht disegnati da Fife. In attesa di costituire il suo personale cantiere, Fairlie Restoration, che diverrà un punto di riferimento per i restauri degli yacht di Fife, egli sottopose ALTAIR ad un totale restauro presso Southampton Yacht Service. Fu questo il primo intervento di totale e assolutamente fedele restauro condotto su uno yacht d'epoca che venne smontato e rimontato pezzo per pezzo con interventi fatti in ortodossia con i materiali e criteri di lavoro dell'epoca. Da allora, ALTAIR ha partecipato attivamente ai diversi raduni di yacht d'epoca dove è uno dei protagonisti oltre che tra i più ammirati per l'eleganza delle sue linee.

Dal 1993 al 2004 è stato dell'armatore spagnolo Alberto Cortina che nel 2005 lo ha ceduto ad un cittadino americano.

Nel 1997 nel corso della Transatlantic Race al largo delle Azzorre è incappato in una grossa tempesta riuscendo a riparare alle Azzorre con grosse avarie allo scafo.

Hull N° 789 and one of the last sizable projects designed by the 73 year old Fife. Before finalizing the contract, an intense correspondence ensued between the designer and the owner Guy H. McCow, who had turned to the Scotch architect in 1929 to order "a safe and solid cruising yacht, safe enough to reach the islands of the South Seas without any apprehension." Fife had a difficult time of it persuading his client to accept a traditional hull with long overhangs, McCow thought that such a hull was typical of racing yachts; Fife carried the day instead on the gaff rig that McCow judged safer than the Bermudan rig, too new and not yet proven while crossing oceans.

Fife was proud of landing the order, and he put his best into the new project, defined as "worthy of the best Fife". In addition, it came at a favorable moment, since the yard was not very busy at the time, building just two 8mR's and one 12mR.

The hull is aristocratic with an elegant sheer, typical of the great architect. Construction is wood, with oak frames and 6 cm teak planking. The deck is spacious with a large deckhouse amidships and a notable daylight over the cabin. Below decks are very elegant with walnut panelling and all the chairs in light blue leather.

There were a few difficulties at launching time; she did not float on her lines but was quite down by the bow, needing a considerable amount of lead aft, and there were problems rigging the foremast. Despite ambitious plans, ALTAIR passed her first twenty years in Scottish and English waters. In 1933 she was sold to Sir Walter Runciman, a well known yachtsman and member of parliament who cruised in Scotland and raced in the Solent until 1938. Her new owner, Sir William Verdon-Smith, was free to sail her

for just two years. In 1940 ALTAIR was requisitioned by the Admiralty for war service, as were all the country's other great yachts.

At the end of the war, she was bought by a Portuguese who sold her two years later to Miguel Sans Mora Acevedo. He kept her in perfect condition for 34 years, undertaking long cruises and racing in the Mediterranean, with excellent results in her class. Member of an important Barcellona family, he had a special relationship with ALTAIR, and participated in many mundane events, including the marriage of Juan Carlos of Spain to Sofia of Greece in the Pirean. Age preventing him from enjoying ALTAIR, Sans Mora Acevedo sold her to the "Blue Wave" company of Albert Obrist, known for his passion and collection of Fife yachts. While waiting to build his own personal shipyard, Fairley Restoration, he brought ALTAIR to Southampton Yacht Service for a complete refit. This was the first total refit for a classic yacht; she was taken apart piece by piece and reassembled with period materials and work practices.

Since then, ALTAIR has participated in many classic yacht events, always admired for her pure and elegant lines. From 1993 to 2004 she belonged to the Spanish owner Alberto Cortina, who sold her to an American in 2005. In 1997 during the Transatlantic Race, she sustained damage to her hull and took shelter in the Azores.

Il s'agit de la construction n. 789 du chantier et un des derniers grands yachts conçus par Fife, âgé de 73 ans.

Avant la régularisation du contrat une copieuse correspondance fut échangée entre l'auteur du projet et l'armateur Guy H. Mc Cow, qui, en 1929, s'était adressé à l'architecte écossais pour lui commander "un yacht solide afin de pouvoir effectuer de longues croisières dans les mers tropicales en toute sûreté". Fife eut des difficultés pour convaincre son client à accepter une coque aux lignes traditionnelles, aux longs élancements car Mc Cow pensait que ces caractéristiques étaient celles typiques des yachts de régate; aucun problème par contre pour le grément aurique que Mc Cow jugeait plus sûr que le grément bermudien trop récent et pas encore expérimenté au cours des grandes navigations.

Fife était fier de la commande reçue et il s'appliqua au maximum pour donner au nouveau projet qui fut défini "digne du meilleur Fife". En plus, celui-ci arrivait à propos étant donné que le chantier avait en construction seulement deux 8 Mètres J.I. et un 12 Mètres J.I. La coque est aristocratique avec un petit cheval très élégant, typique du grand architecte. La construction est en bois avec les membrures en chêne et le bordé en teck d'une épaisseur de 6cm. Le pont est vaste avec au milieu un grand rouf et la claire-voie du carré. Les intérieurs étaient très élégants avec des panneaux en noyer, les sièges et les chaises en cuir bleu clair. Il y eut des problèmes au moment du lancement, car, une fois dans l'eau, le yacht n'était pas sur ses lignes mais trop sur l'avant

et il fallut mettre une grande quantité de pains de plomb à l'arrière et ainsi que le montage du petit mat.

Malgré des programmes ambitieux, ALTAIR demeura pendant vingt ans dans les eaux écossaises et britanniques. Cédé en 1933 à Sir Walter Runciman, célèbre yachtman, membre du Parlement fut utilisé jusqu'en 1938 pour effectuer des croisières en Ecosse et participer aux régates au Solent.

Le nouveau propriétaire, Sir William Verdon-Smith, l'utilisa seulement pendant deux ans car ALTAIR, comme tous les autres grands yachts du Pays, fut réquisitionné pour service de guerre par la Marine Anglaise.

A la fin de la guerre, il fut racheté par un portugais qui, deux ans après, le céda à Miguel Sans Mora Acevedo. Descendant d'une grande famille de Barcelone, celui-ci eut un rapport particulier avec ALTAIR car il l'entretint amoureusement pendant 34 ans effectuant de longues croisières et participant aux principales régates en Méditerranée avec de bonnes places dans sa classe. Protagoniste aussi des événements mondiaux car il était au Pirée à l'occasion du mariage de Juan Carlos d'Espagne avec Sophie de Grèce.

A cause de son âge, Sans Mora Acevedo céda le yacht en 1985 à la Société Blue Wave de Albert Obrist, un grand amateur et collectionneur de yachts conçus par Fife. Dans l'attente de créer son propre chantier, Fairlie Restoration, qui deviendra un point de repère pour les restaurations des yachts de File, il soumit ALTAIR à une restauration complète auprès des chantiers Southampton Yacht Service. Ce fut la première intervention totale et absolument fidèle effectuée sur un yacht d'époque. Il fut démonté et remonté pièce par pièce avec des travaux rigoureux et avec des matériaux d'époque. Depuis, ALTAIR a participé activement aux différents rassemblements de yachts d'époque où il est un des protagonistes et il est un des plus admirés pour l'élégance de sa ligne.

Pendant la période allant de 1993 à 2004 il appartient à l'armateur espagnol Alberto Cortina qui, en 2005, le céda à un citoyen américain.

En 1996 au cours de la Transatlantic Race, il essuya une tempête au large des Açores et il réussit à gagner l'archipel malgré de gros dégâts à la coque. ■

AMORE MIO

Fore-and-aft schooner

Classic Yacht

Length Overall (LFT)	11,24 m
Rigging Length	13,61 m
Length Waterline	8,94 m
Beam	3,40 m
Draught	1,60 m
Sail area	100,60 sq.m
Designed by	attributed to William Garden
Built by	Cantiere Franchini

ANALIA

Marconi yawl	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	22,25 m
Rigging Length	22,25 m
Length Waterline	17,03 m
Beam	4,55 m
Draught	—
Sail area	207,50 sq.m
Designed by	Alfred Mylne
Built by	Berthon Boat, 1925

ARDI (FORMERLY KERKIRA II)

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	11,03 m
Rigging Length (LOA)	11,03 m
Length Waterline	9,01 m
Beam	3,15 m
Draught	—
Sail area	50,20 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Abeking & Rasmussen, 1968

Fatto costruire da Marina Schiapparelli Bulgari per la One Ton Cup del 1969 con il nome di KERKYRA II. Ne fu skipper Straulino. Disegno n. 1948.1 derivato da quello realizzato per un One Ton Cup n. 1948. Nel 1970 ha vinto la Coppa Beni Bruzzo dei I e II classe nella Settimana Internazionale di Genova. Nello stesso anno vince il Campionato del Medio e Basso Tirreno 1970 avendo vinto quattro delle sei regate (Coppa del 41° parallelo - Tre Golfi - Coppa Principessa dei Paesi Bassi - Settimana Velica dell'Argentario).

Design N°1948.1, based on design N°1948 built for the One Ton Cup. Commissioned by Marina Schiapparelli Bulgari for the 1969 One Ton Cup with the name KERKYRA II. Skippered by Straulino. In 1970 she won the Coppa Beni Bruzzo in both 1st and 2nd class at the Genoa International Sailing Week. In the same year she won the Campionato del Medio e Basso Tirreno, winning four of the six races. (Coppa del 41° Parallelo, Tre Golfi, Coppa Principessa dei Paesi Bassi, Argentario Sailing Week).

Construit pour Marina Schiapparelli Bulgari pour participer à la One Ton Cup en 1969 sous le nom de KERKYRA II. Skipper Straulino. Plan n. 1948.1 dérivant de celui réalisé pour un One Ton Cup n. 1948. En 1970 il a gagné la Coupe Beni Bruzzo des I et II classe à la Semaine Internationale de Gènes. Au cours de la même année il gagne le Championnat du Moyen et Bas Tyrrhénien ayant gagné quatre des six régates (Coupe du 41° parallèle - Trois Golfes - Coupe Princesse des Pays Bas - Semaine de la Voile de l'Argentario). ■

ARMIDE

Marconi schooner	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	17,72 m
Rigging Length (LOA)	20,78 m
Length Waterline	13,67 m
Beam	4,78 m
Draught	2,80 m
Sail area	170 sq.m
Designed by	—
Built by	Grassi, 1938

Nome originario BOUFONNE;
è la barca da regata del direttore dei Cantieri de La Ciotat.
Ha navigato poi in Nord Africa.

Her first name was BOUFONNE and she was
the racing yacht of the managing director of La Ciotat Shipyard.
She has sailed also in North Africa.

Nom d'origine BOUFONNE. a servi comme bateau
de régates au directeur des Chantiers de La Ciotat.
A navigué aussi en Afrique du Nord. ■

ARTICA II

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	12,94 m
Rigging Length (LOA)	12,94 m
Length Waterline	10,92 m
Beam	3,04 m
Draught	—
Sail area	58,00 sq.m
Designed by	Euromarine Ltd
Built by	Cantieri Sangermani, 1956

La costruzione per la Marina Militare Italiana viene iniziata nel 1954 e terminata nel 1956. Il progetto è di Illingworth e Primrose (società Euromarine) ed è ispirato dal famoso MOUSE of MALHAM, una delle prime costruzioni a dislocamento leggero. Il progetto è avanzato anche per l'impiego di ordinate in alluminio che consentono un risparmio di diversi quintali nella costruzione. Nel 1956, vincendo la Torbay - Lisbona, inizia una carriera di continui successi tanto che ARTICA II diviene lo yacht da battere. Ritorna con successo a regata nei diversi raduni di yacht d'epoca, spesso ricostituendo lo stesso equipaggio che aveva vinto nel 1956.

The construction for the Italian Navy was started in 1954 and finished in 1956. The design was by Illingworth and Primrose (Euromarine Ltd.) and was inspired by MOUSE of MALHAM one of the first light displacement yacht. Frames are in aluminum in order to save weight. In 1956, by winning the Torbay - Lisbon ARTICA II becomes the yacht to beat. At present, she enters with success in the events reserved to classic yachts.

La construction, sur ordre de la Marine Militaire Italienne, commença en 1954 et se termina en 1956. Le plan était l'oeuvre d'Illingworth et Primrose (société Euromarine) et s'inspire du célèbre MOUSE of MALHAM, l'une des premières constructions à déplacement léger. La conception prévoyait l'emploi de membrures en aluminium permettant d'alléger la construction de plusieurs quintaux. En 1956, en remportant la Torbay-Lisbonne, il entame une carrière de succès ininterrompus qui font que ARTICA II devient le yacht à battre. A l'heure actuelle il participe avec succès aux divers rassemblements de yachts d'époque, en reconstituant souvent le même équipage qui avait gagné en 1956. ■

ASTARTE II

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	11,15 m
Rigging Length (LOA)	11,15 m
Length Waterline	8,43 m
Beam	2,94 m
Draught	1,75 m
Sail area	56,00 sq.m
Designed by	Carlo Sciarrelli
Built by	Cant. Mariano Craglietto, 1970

È il primo progetto I.O.R. realizzato da Carlo Sciarrelli, realizzato per il triestino Mandruzzato. Nel 1970 ha vinto il campionato dell'Adriatico per la III classe I.O.R. dopo aver vinto anche la Trieste Grado e la San Giovanni in Pelago. Costruzione con fasciame di mogano su ordinate in lamellare chiodate in rame; coperta in teak su compensato marino. Nella Giraglia 1971 è giunto secondo nella classe III (armatori Rasini, Mandruzzato), nel 1972 è 4°.

Carlo Sciarrelli's first I.O.R. design, a Third Class, built for Mandruzzato of Trieste. Winner in class at the Campionati dell'Adriatico, winner of the Trieste-Grado and the San Giovanni in Pelago, all in 1970. In 1971, 2nd in Third Class, in 1974, 4th (with Rasini and Mandruzzato). Built with mahogany planking over laminated frames, bronze fastened; deck in teak over marine plywood.

Il s'agit du premier projet I.O.R. réalisé par Carlo Sciarrelli, pour le triesten Mandruzzato. En 1970 il remporte le Championnat de l'Adriatique pour la III classe I.O.R. après avoir gagné la Trieste Grado et la San Giovanni in Pelago. Construction avec bordage en acajou sur des membrures en lamellé cloutées en cuivre; pont en teak sur contreplaqué marin. A la Giraglia 1971 il arrive deuxième dans la classe III (armateurs Rasini et Mandruzzato), en 1972 il arrive quatrième. ■

ASTRA

Marconi cutter - J Class	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	34,85 m
Rigging Length (LOA)	37,85 m
Length Waterline	—
Beam	6,15 m
Draught	4,30 m
Sail area	670,00 sq.m
Designed by	Charles E. Nicholson
Built by	Camper & Nicholson, 1956

Con il numero di cantiere 355, è stato costruito per Sir A. Mortimer Singer, armatore di LULWORTH, che desiderava avere uno yacht più competitivo. Egli si era presentato in cantiere chiedendo a Nicholson di costruirci due yacht: uno adatto a venti leggeri ed uno per vento teso; il progettista aveva avuto qualche difficoltà a convincerlo che non si trattava di far correre dei cavalli sulle piccole o medie distanze!

Come CAMBRIA e CANDIDA, anche ASTRA è nato come 23 Metri S.I., disegnato secondo una modifica alla terza versione del Regolamento di stazza che ebbe breve durata visto che a partire dal 1930 per tutti i grandi yacht delle classi superiori ai 12 Metri S.I. venne adottata la Universal Rule americana.

La costruzione è composita con fasciame in mogano dell'Honduras da 5 cm. e coperta in pino giallo.

Regatò con il numero velico K2 (K1 era quello assegnato a BRITANNIA). Ebbe difficoltà di messa a punto nel 1928, ma già nel 1929 dimostrò le sue qualità vincendo quattro delle cinque regate disputate. Purtroppo, la stagione venne interrotta a seguito del suicidio di Singer, afflitto da fortissimi dolori a seguito di un incidente.

Con i suoi nuovi armatori, Sir Howard Frank e, soprattutto, Hugh F. Paul, continuò a regatare negli anni seguenti riportando numerose vittorie. L'annata migliore fu quella del 1934 quando ASTRA si classificò primo della prima classe su 36 regate con 10 primi posti e 10 secondi.

Nel 1930 fu convertito in J Class e la principale modifica fu la conversione del triangolo di prua da tre fiocchi a due. Hugh F. Paul era anche un appassionato armatore di 12 Metri e nel 1937 si era fatto progettare da Nicholson LITTLE ASTRA con cui partecipava alle regate della stagione. ASTRA era diventata la barca appoggio che accompagnava il Dodici da un posto all'altro. Paul morì nel 1947 e gli eredi misero ASTRA all'asta; venne aggiudicato per £4.675 a Percy Boyden. Nel 1952 venne acquistato da Andrea Matarazzo che lo trasferì a Napoli.

Nel 1973, venne trasformato in ketch. Finalmente nel 1982 venne ritrovato in un capannone da Giancarlo Bussei, genero di Giovanni Nasi. Egli lo sottopose ad una accurata opera di restauro. Dal 1993 è dell'attuale armatore italiano.

Hull N°355, commissioned by Sir Mortimer Singer, owner of LULWORTH, who wanted a more competitive yacht. Singer had arrived at the yard asking Nicholson to build two yachts: one for light wind and the other for stronger winds; the designer had some difficulty in convincing him that it was not the same as racing horses over short or medium distances!

ASTRA, like CAMBRIA and CANDIDA, was originally designed as a 23mR. This clause of the Rule's third version was short lived; in 1930 all classes over 12mR adopted the American Universal Rule. Built with composite construction, 5 cm Honduras mahogany planking and deck in yellow pine.

Her sail number was K2 (K1 was BRITANNIA). ASTRA did not hit her stride in 1928, but in 1929 she won four of the five races she participated in. Unfortunately the season was interrupted when Singer committed suicide, suffering terrible pain from injuries procured in an accident. With her new owners, Sir Howard Frank, and especially Hugh F. Paul, she continued racing in the following years, collecting many wins. The best year was 1934 when ASTRA won First Class, with 10 firsts and ten seconds out of 36 races.

In 1930 she was converted to a J Class. The primary modification was the change from three to two head-sails.

Hugh F. Paul was also an enthusiastic 12mR racer. In 1937 he asked Nicholson for LITTLE ASTRA, which participated at all the season's 12mR races with ASTRA accompanying her from one venue to another as support boat.

Paul died in 1947 and his heirs put ASTRA up for auction; a Percy Boydon won the bidding with £4,675. Andrea Matarazzo bought her in 1950 and took her to Napoli. She was converted to a ketch in 1973.

In 1982 she was found in a shed by Giancarlo Bussei (son in law of Giovanni Nasi) who restored her to her original plans. Her present owner acquired her in 1993.

Portant le numéro de chantier 355, il a été construit pour Sir A. Mortimer Singer, armateur de LULWORTH, qui désirait avoir un yacht plus compétitif. Ce dernier se présenta au chantier en demandant à Nicholson de lui construire deux yachts: un pour les vents légers et un autre pour les vents forts; l'auteur du projet eut quelques difficultés pour le convaincre qu'il ne s'agissait pas de faire courir des chevaux sur des petites ou moyennes distances! Comme CAMBRIA et CANDIDA, ASTRA est né comme 23 mètres J.I., conçu selon une modification de la troisième version du Règlement de jauge qui eut une brève durée étant donné qu'à partir de 1930 la Universal Rule américaine fut adoptée pour tous les grands yachts des classes supérieures aux 12 Mètres J.I.

La construction est composée de bordage en acajou de l'Honduras d'une épaisseur de 5 cm, et le pont en pin jaune.

Il participa aux régates avec le numéro K2 (K1 était celui donné au BRITANNIA). Il eut des difficultés de mises au point en 1928, mais déjà en 1929 il démontra ses qualités en remportant quatre des cinq régates disputées.

Toutefois, la saison vint interrompue à la suite du suicide de Singer, affligé de grandes douleurs à la suite d'un accident.

Avec ses nouveaux armateurs, Sir Howard Frank et, surtout, Hugh F. Paul, il continua à participer aux régates dans les années suivantes remportant de nombreuses victoires. La meilleure année fut 1934 quand ASTRA se classa premier de la première classe sur 36 régates avec 10 premières places et 10 secondes.

En 1930 il fut converti en J Class et la principale modification fut la conversion du triangle de poue de trois focs à deux focs. Hugh F. Paul était aussi un armateur passionné de 12 Mètres et en 1937 il avait demandé à Nicholson de concevoir LITTLE ASTRA avec lequel il participait aux régates de la saison. ASTRA était devenu le bateau d'appoint qui accompagnait le Douze d'un endroit à l'autre.

Paul mourut en 1947 et les héritiers mirent ASTRA en vente aux enchères; il fut vendu pour £. 4.675 à Percy Boyden. En 1952 il fut racheté par Andrea Matarazzo qui le transféra à Naples. En 1973, il fut transformé en ketch.

Finalement en 1982, il fut retrouvé dans un hangar par Giancarlo Bussei, gendre de Giovanni Nasi. Une importante œuvre de restauration fut entreprise. Depuis 1993 il appartient à l'actuel armateur. ■

AURORA

Ketch Marconi	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	10,60 m
Rigging Length (LOA)	12,74 m
Length Waterline	9,96 m
Beam	4,20 m
Draught	1,75 m
Sail area	67,00 sq.m
Designed by	—
Built by	Allmass Varf, 1924

Secondo l'attuale armatore nascerebbe con nome ignoto come scialuppa di salvataggio e, quindi, come pilotina a vela. Come NIAGARA divenne una scuola vela con cui fece naufragio riportando seri danni. Acquistata da un nuovo armatore, venne restaurata, chiamata ULLA e armata a ketch. Nel 1968, acquistata da un medico italiano residente in Svezia, fu portata a Marsiglia lungo i canali francesi e poi in Italia alle Grazie dove venne abbandonata in porto, affondando. Nel 1979 venne notata dall'attuale armatore che provvide al recupero ed al restauro.

According to the current owner, the AURORA was originally built as a lifeboat and later used as a pilot sailboat. Her original name is unknown. Under the name of NIAGARA, she was owned by a sailing school. During that time, she was shipwrecked and suffered serious damage. Bought by a new owner, she was restored, renamed the ULLA, and rigged as a ketch. She was bought in 1968 by an Italian doctor living in Sweden. The boat was brought to Marseilles along the French canals, then to Italy to the Grazie, where she was abandoned in the port and sunk. She was noticed in 1979 by her current owner, who recovered and restored her.

Selon l'armateur actuel, il serait né sans nom en tant que chaloupe de sauvetage, puis en tant que bateau-pilote à voile. Sous le nom de NIAGARA, il passa ensuite à une école de voile et il fit un naufrage au cours duquel il subit de sérieux dommages. Racheté par un nouvel armateur qui l'appela ULLA, il fut alors restauré et armé en ketch. En 1968, il est racheté par un médecin italien résidant en Suisse, il gagna Marseille en suivant les canaux français, puis l'Italie, alle Grazie où il fut abandonné avant de sombrer. En 1979, son armateur actuel le retrouve, le récupéra et le restaura. ■

AVEL

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	22,85 m
Rigging Length (LOA)	22,85 m
Length Waterline	12,68 m
Beam	3,47 m
Draught	2,30 m
Sail area	234,00 sq.m
Designed by	Charles E. Nicholson
Built by	Camper & Nicholson, 1896

Ordinata a Camper & Nicholson dal francese René Calame è il secondo yacht (su tre) ad avere tale nome (vento in bretone). Su disegno di Charles E. Nicholson, venne varato il 14 maggio 1896 e utilizzato dall'armatore in piccole crociere nella Manica. Lo si trova classificato quinto in una regata del luglio 1897 a St. Nazaire. Il 19 novembre 1898 viene venduto ad un inglese, E.W. Balne, che, cambiata bandiera in quella inglese, lo rivende dopo pochi mesi a Arthur Carleton Nicholson, un distillatore inglese. Egli rimase armatore di AVEL fino al maggio 1915. Da allora, AVEL ha cambiato diversi armatori fino al 1925 quando tal Marvins di Cowes lo vende a Mr. Butcher di Maldon, Essex, probabilmente ridotto in cattive condizioni in quanto quest'ultimo aveva un cantiere specializzato in demolizioni. Nel 1927 troviamo un nuovo proprietario, W.W. Cocks, che informa il British Registry of Shipping che AVEL viene disalberato e convertito in house boat. Anche nella sua nuova destinazione AVEL ha cambiato diversi proprietari che avevano fatto costruire un gabbiotto in legno sulla coperta. Nel 1990 Maurizio Gucci compra AVEL dall'ultima proprietaria, Mrs. Spurge per £ 15.000 e incarica il cantiere Harry Spencer di Cowes di effettuarne un accurato restauro. Lo scafo viene trovato in condizioni ottime tanto che ci si limita a lavori di intervento manutentivo senza praticamente intervenire sulla struttura. Lo scafo viene accuratamente rilevato in tutti i suoi particolari, completamente smontato e rimontato utilizzando gli stessi pezzi con il rispetto scrupoloso degli interni e del loro layout. Varato nel 1994, AVEL ha iniziato una nuova vita partecipando ai diversi raduni per yachts d'epoca. Il fasciame dell'opera morta è in teak da 32 mm mentre quello dell'opera viva è in pitch pine; ordinate e bagli di quercia e chiglia in olmo.

Ordered from Camper & Nicholson by Frenchman René Calame, she was the second yacht (of three) given this name ("wind" in Breton). Designed by Charles E. Nicholson, she was launched on 14 May 1896 and used by her owner for short cruises in the Channel. She placed fifth in a race in July 1897 at St. Nazaire. On 19 November 1898 she was resold to a Britisher, E.W. Balne, who changed her flag to Union Jack and sold her a few months later to Arthur Carleton Nicholson, a British distiller. He remained AVEL's owner until May 1915. After that, AVEL changed owners various times until 1925, when a certain Marvins

of Cowes sold her to Mr. Butcher of Maldon, Essex, probably in poor conditions, since the latter had a boatyard specialized in demolitions. In 1927 we find a new owner, W.W. Cocks, who informed the British Registry of Shipping that AVEL was being dismantled and converted into a house-boat. Again in her new configuration AVEL changed several owners, who had a wooden shelter built on her deck. In 1990 Maurizio Gucci bought AVEL from her last owner, Mrs. Spurge, paying £ 15,000 and engaged the Harry Spencer boatyard of Cowes to thoroughly restore her. The yacht was found to be in excellent condition, and in fact the work involved only simple maintenance with practically no structural work. She was carefully restored with all her details completely disassembled and reassembled using the same pieces with meticulous care of the interior and her layout. The planking of the topside is in 32 mm teak, while the hull is of pitch pine; frames and beams of oak and keel of elm. Launched in 1994, AVEL began a new life, entering numerous races for vintage yachts.

Commandé à Camper & Nicholson par le Français René Calame, il s'agit du deuxième des trois yachts portant ce nom qui, en breton, signifie "vent". Réalisé d'après un dessin de Charles E. Nicholson, il fut lancé le 14 mai 1896 et utilisé par l'armateur pour faire de petites croisières dans la Manche. Il arrive en cinquième position lors d'une régate disputée à Saint-Nazaire au mois de juillet 1897. Le 19 novembre 1898, il est vendu à un Anglais, E.W. Balne, qui, après avoir hissé le pavillon anglais, le revend quelques mois plus tard à Arthur Carleton Nicholson, un distillateur anglais qui reste l'armateur d'AVEL jusqu'au mois de mai 1915. Depuis lors, AVEL a connu plusieurs armateurs jusqu'en 1925, date à laquelle un certain Marvins de Cowes le vend à Mr. Butcher de Maldon (Essex), probablement en mauvais état puisque ce dernier possédait des chantiers spécialisés dans les démolitions. En 1927, il a un nouveau propriétaire, W.W. Cocks, qui informe le British Registry of Shipping qu'AVEL est démâté et transformé en house boat. Même dans ce rôle nouveau, AVEL a connu plusieurs propriétaires qui avaient fait construire une cabane en bois sur le pont. En 1990, Maurizio Gucci achète AVEL à sa dernière propriétaire, Mrs. Spurge, pour une somme de 15.000 livres Sterling et il charge les chantiers Harry Spencer de Cowes de le restaurer soigneusement. La coque est encore en excellent état, à tel point qu'il ne s'avère guère nécessaire que d'effectuer des travaux d'entretien, sans intervenir sur la structure. La coque est méticuleusement répertoriée dans tous ses morceaux, complètement démontée et remontée en utilisant les mêmes pièces et en respectant scrupuleusement les intérieurs ainsi que leur disposition. Relancé en 1994, AVEL connaît alors une nouvelle vie et participe à différentes régates pour yachts d'époque. Le bordé des œuvres mortes est en teck de 32 mm, tandis que celui des œuvres vives est en pitch pine; les membrures et les baux sont en chêne, tandis que la quille est en orme. ■

BALKIS

Marconi sloop

Classic Yacht

Length Overall (LFT)	10,85 m
Rigging Length (LOA)	10,85 m
Length Waterline	7,87 m
Beam	3,04 m
Draught	1,80 m
Sail area	52,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Chantier Bertin M. et Fils, 1967

È un One Tonner, disegno n. 1710 di Sparkman & Stephens.

She is a One Tonner, design n. 1710 by Sparkman & Stephens.

Il s'agit d'un One Tonner, plan n. 1710 de Sparkman & Stephens. ■

BATEAU IVRE

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	20,72 m
Rigging Length (LOA)	20,72 m
Length Waterline	15,35 m
Beam	4,57 m
Draught	2,70 m
Sail area	178,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Cantieri Sangermani, 1963

Varato con armamento a yawl con il nome di TRIS è arrivato secondo nella Giraglia del 1965 con armatore Sada con cui ha partecipato anche alla edizione successiva. Acquistato da un armatore austriaco, cambia nome in COMET V e poi, con armatore l'olandese Ed Kastelein, in AILE BLANCHE. Acquistato dal tedesco Dieter Gulik, viene sottoposto ad ampi lavori nel 1988/89 presso i Cantieri Sangermani con la trasformazione in sloop (albero allungato a 27 metri). Risulta acquistato nel 1999 dall'attuale armatore.

Launched with yawl rigging and baptized with the name of TRIS, she came in second in the 1965 edition of the Giraglia with her owner Sada, and also participated in the same race the following year. Bought by an Austrian, her name was changed to COMET V. Sold again to Dutch owner Ed Kastelein, she was renamed the AILE BLANCHE. Bought by Dieter Gulik from Germany, she underwent extensive renovation in 1988/89 at the Cantieri Sangermani shipyards, where she was turned into a sloop (mast lengthened to 27 meters). She was bought by her current owner in 1999.

Lancé avec un grèement en yawl sous le nom de TRIS, il a remporté la deuxième place à la Giraglia de 1965 avec l'armateur Sada qui le fit également participer à l'édition suivante. Racheté par un armateur autrichien, il est rebaptisé COMET V, puis, avec l'armateur néerlandais Ed Kastelein, il prend le nom d'AILE BLANCHE. L'Allemand Dieter Gulik le rachète et, en 1988/89, il le soumet à de gros travaux qu'il confie aux Chantiers Sangermani qui transforment le grèement en sloop (mât allongé à 27 mètres). Enfin, il est racheté par son armateur actuel en 1999. ■

BEATRICE

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	15,52 m
Rigging Length (LOA)	15,52 m
Length Waterline	11,07 m
Beam	3,78 m
Draught	1,85 m
Sail area	99,00 sq.m
Designed by	Cesare Sangermani
Built by	Cantieri Sangermani, 1963

Nome originale: HUNA. Progettato come 1 classe R.O.R.C.

First name: HUNA. Designed as a first class R.O.R.C.

Nom d'origine : HUNA. Dessiné comme 1^{er} classe R.O.R.C. ■

BELLE AVENTURE

Marconi ketch	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	25,64 m
Rigging Length (LOA)	28,34 m
Length Waterline	19,34 m
Beam	5,30 m
Draught	3,20 m
Sail area	319,00 sq.m
Designed by	W. & R.B. Fife III
Built by	W. Fife & Son, 1929

Varato come EILEEN per un uomo d'affari scozzese, ha cambiato varie volte nome (MY LADY OF AROS, ALISON, KEYF). Nato come ketch aurico da crociera con fasciame da 5 mm di teak su ordinate di quercia, nel 1937 viene trasformato in ketch bermudiano su progetto dello stesso Fife. Negli anni '60 assume il nome di BELLE AVENTURE. Dopo un restauro nel 1979, fa charter in Mediterraneo ed ai Caraibi.

Acquistato dall'attuale proprietario nel 1996, l'anno successivo partecipa all'Atlantic Challenge e viene poi inviato da Fairlie Restoration per un completo restauro. Gli ultimi anni vengono trascorsi in Australia, Nuova Zelanda e in Mediterraneo.

Launched as EILEEN on behalf of a Scottish businessman, she underwent several name changes (MY LADY OF AROS, ALISON, KEYF). Built as a cruising gaff ketch with 5mm teak planking on oak frames, in 1937 she was transformed into bermudian on a design by Fife himself. She was given her new name BELLE AVENTURE in the '60s. She had a first restoration in 1979 and was then used for chartering in the Mediterranean and the Caribbean.

In 1996 she was purchased by her current owner and the following year she entered the Atlantic Challenge and was then sent to Fairlie Restoration for a complete restoration. She spent recent years sailing in Australia, New Zealand and in the Mediterranean.

Lancé sous le nom d'EILEEN pour un homme d'affaires écossais, il a changé plusieurs fois de nom (MY LADY OF AROS, ALISON, KEYF). Conçu à l'origine en ketch aurique de croisière avec bordé de 5 mm de teck sur membrures en chêne, il est transformé en ketch bermudien en 1937, sur un plan de Fife. Dans les années Soixante, il prend le nom de BELLE AVENTURE. Après avoir été restauré en 1979, il sert de charter en Méditerranée et aux Caraïbes. Racheté en 1996 par le propriétaire actuel, l'année suivante, il participe à l'Atlantic Challenge puis il est confié à Fairlie Restoration qui le restaure complètement. Il a passé les dernières années en Australie, en Nouvelle-Zélande et en Méditerranée. ■

BLACK SWAN

Fore-and-aft ketch	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	33,35 m
Rigging Length (LOA)	39,16 m
Length Waterline	25,37
Beam	6,00 m
Draught	4,10 m
Sail area	611,00 sq.m
Designed by	Charles E. Nicholson
Built by	Camper & Nicholson, 1899

È uno dei grandi progetti di Nicholson, varato come BRYNHLYD per Selwin Calverley. Partecipò alle regate di inizio secolo, riportando numerose vittorie contro i grandi yachts dell'epoca (tra cui METEOR II dell'imperatore tedesco. Cambia diversi proprietari e nomi (BLACK SWAN, CANGRILLA, poi ancora BLACK SWAN); l'armamento originario viene tramutato da cutter in yawl e poi in ketch. Subisce dubbi restauri. Nel 1993 è armato dal sig. Sartori di Piacenza. Presto versa in stato di degrado; cambia armatore fino a quando nel 2000 viene acquistato dall'attuale proprietario che lo ha sottoposto a due anni di lavori presso il cantiere Beconcini riportando l'armo ad aurico.

This yacht, which is one of Nicholson's great designs, was launched as the BRYNHLYD for Selwin Calverley. She took part in races at the beginning of the century, and won against many great yachts of the day (including the METEOR II owned by the German emperor). The yacht was sold several times and also changed names (BLACK SWAN, CANGRILLA, then BLACK SWAN once again). The original rigging was transformed from cutter to yawl, then to ketch. The BLACK SWAN was renovated several times. In 1993 she was owned by Mr. Sartori of Piacenza. She quickly deteriorated and was sold. In 2000 the yacht was purchased by her current owner and underwent two years of repairs and restoration at the Beconcini shipyard, where gaff ketch rigging was restored.

Il s'agit de l'un des grands plans de Nicholson. Il fut lancé sous le nom de BRYNHLYD pour Selwin Calverley. Il participa aux régates du début du siècle et remporta de grandes victoires contre les grands yachts de l'époque (dont METEOR II de l'empereur d'Allemagne).

Il changea de propriétaire et de nom à plusieurs reprises (BLACK SWAN, CANGRILLA, puis de nouveau BLACK SWAN). Le grément originel en cotre fut d'abord transformé en yawl, puis en ketch. Il fit l'objet de travaux de restauration discutables. En 1993, il fut armé par Monsieur Sartori de Piacenza. Vite laissé à l'abandon, il changea d'armateur avant d'être racheté, en 2000, par son propriétaire actuel qui l'a fait réparer pendant deux ans par les chantiers Beconcini qui lui redonnèrent son grément d'origine. ■

BLUE LEOPARD

Marconi ketch	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	33,87 m
Rigging Length (LOA)	33,87 m
Length Waterline	26,18 m
Beam	5,76 m
Draught	3,20 m
Sail area	326,69 sq.m
Designed by	J. Laurent Giles & Partners
Built by	Willian Osborne, 1963

Costruito per D.W. Moulins, già armatore di THE BLUE PETER e inventore del congegno per arrotolare la sigaretta e del pacchetto da sigarette flip-top, è un progetto famoso per aver combinato una struttura leggera, di ampia abitabilità, con alte velocità a vela e a motore (velocità massima teorica di 15 nodi). Il fasciame, su ordinate in lega, è in due strati longitudinali di mogano incollati ed inframezzati a due strati trasversali di cedro; cinque ordinate in alluminio fasciano completamente lo scafo; il ponte è in compensato con uno strato di espanso e la coperta in teak; la tuga è in alluminio.

Built by D.W. Moulins, who had previously built THE BLUE PETER. Mr. Moulins was the inventor of the cigarette rolling device and also the flip-top cigarette packet. This boat design was famous since it combines a light structure, with plenty of accommodation, with high speeds on both sails and engine (maximum theoretical speed: 15 knots). The plating on alloy frames is in two longitudinal layers of mahogany glued onto and interspersed by two athwart-pieces in cedar wood; five aluminium frames fully plate the hull; one of the decks is in plywood with a layer of foam plastic, while the other deck is in teak; the coach roof is in aluminium.

Construit pour D.W. Moulins, ancien armateur de THE BLUE PETER et inventeur de la petite machine pour rouler les cigarettes et du paquet de cigarettes flip-top, ce plan est célèbre pour avoir combiné une structure légère et présentant un grand habitacle, à une grande vitesse tant à voile qu'à moteur (vitesse maximum théorique de 15 nœuds). Sur des membrures en alliage, le bordé présente deux couches longitudinales en acajou collées et entrecoupées de deux couches transversales de cèdre. Cinq membrures en aluminium bordent complètement la coque. Le pont est en contreplaqué revêtu d'une couche d'expansé et le pont supérieur est en teck. Le rouf est en aluminium. ■

BONA FIDE

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	13,26 m
Rigging Length (LOA)	16,22 m
Length Waterline	8,71 m
Beam	2,53 m
Draught	—
Sail area	146,70 sq.m
Designed by	Charles Sibbick
Built by	C. Sibbick & Co., 1899

Viene costruito come "Five Tonner" secondo la formula Godinet in soli due mesi e varato nel novembre 1899 per J. Howard Taylor. Il cantiere inglese era noto per le sue costruzioni di 1 e 2 rater secondo la formula di stazza imperante all'epoca, la LinearRating Rule. Vince le Olimpiadi di Parigi nella classe "Five to Ten Tons" pur avendo partecipato ad una sola prova. Nel 1900 è sul lago di Como; ne è armatore Giuseppe Brambilla, proprietario della splendida Villa Sucota. Nel 1920 se ne perdono le tracce, ma nel 1937 è del conte Giovanni Lanza di Mazzarino e nel 1962 dei fratelli Pellegrini che ne cambiano l'armo in bermudiano. Giovanni Gini (armatore anche del 12m S.I. VICTORY '83) lo acquista a fine anni '60. Nel 1999, in pessimo stato, viene venduto all'attuale proprietario, armatore anche di CERIDA. Il restauro è curato dal Cantiere Navale dell'Argentario secondo gli originari progetto e costruzione. Esso viene completato nel 2003 ed il nuovo varo avviene il 19 giugno. Nel 2004 vince il Campionato C.I.M. per la categoria Yacht d'epoca aurici.

Launched in November 1899 per J. Howard Taylor. Built in just two months under the Godinet Formula as a "Five-Tonner". The yard was known for their First and Second Raters, built according to the rating formula valid in the period, the LinearRating Rule. Winner of the Paris Olympics in the "Five to Ten Ton" Class, though having only raced one regatta. In 1900 her owner Giuseppe Brambilla (of Villa Sucota) brought her to Lake Como. Trace of BONAFIDE was lost in 1920, but she appeared again in 1937, owned by Count Giovanni Lanza di Mazzarino, and in 1962 by the Pellegrini brothers, who changed her to a bermudan rig. Giovanni Gini (owner of the 12m R VICTORY '83) acquired her at the end of the 1960's. Found in very poor shape in 1999, BONAFIDE was sold to her present owner, who had recently restored CERIDA. Her restoration was undertaken by the Cantiere Navale dell'Argentario, in complete accordance to her original design and construction, and she was launched again on June 19th, 2003. In 2004 she won the CIM Championship in the Classic Gaff Yachts category.

Il est construit comme "Five Tonner" selon la formule Godinet en deux mois seulement et lancé au mois de novembre 1899 pour J. Howard Taylor. Le chantier anglais était connu pour ses constructions de 1 et 2 rater, construits selon la formule de jauge en vigueur, la LinearRating Rule.

Il remporta les Jeux Olympiques de Paris dans la classe "Five to Ten Tons" bien qu'ayant participé seulement à une seule épreuve.

En 1900 il se trouve sur le lac de Come; son armateur est Giuseppe Brambilla, propriétaire de la splendide demeure Villa Sucota.

En 1920 on perd ses traces, mais en 1937 il appartient au conte Giovanni Lanza di Mazzarino et en 1962 aux frères Pellegrini qui en changent son gréement en bermudien.

Giovanni Gini (armateur aussi du 12m J.I. VICTORY '83) le rachète à la fin des années soixante. En 1999, en très mauvais état, il est vendu au propriétaire actuel, armateur aussi de CERIDA.

La restauration est suivie par le Chantier Naval de l'Argentario selon le projet et la construction d'origine. Sa restauration est terminée en 2003 et le nouveau lancement a lieu le 19 juin.

En 2004 il remporte le Championnat C.I.M. dans la catégorie Yacht d'Epoca Aurici. ■

CALYPSO

Marconi sloop

Classic Yacht

Length Overall (LFT)	14,44 m
Rigging Length (LOA)	14,44 m
Length Waterline	10,44 m
Beam	3,69 m
Draught	1,74 m
Sail area	102,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Cantieri Sangermani, 1954

È la costruzione n. 103 del Cantiere Sangermani varata con il nome di PANDA I.

Arriva secondo nelle regata della Giraglia e nella Middle Sea Race del 1958.

Hull N° 103, launched as PANDA I.

In 1958 second in both the Giraglia and the Middle Sea Race.

Il s'agit de la construction portant le numéro 103 des Chantiers Sangermani. Lancé sous le nom de PANDA I.

Il arrive deuxième à la régata de la Giraglia et à la Middle Sea Race en 1958. ■

CAMBRIA

Marconi cutter 23 m I.R.

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	34,55 m
Rigging Length (LOA)	40,00 m
Length Waterline	—
Beam	6,13 m
Draught	4,00 m
Sail area	758,00 sq.m
Designed by	W. Fife III
Built by	W. Fife & Son, 1928

Viene ordinato da Sir William Berry (poi Lord Camrose), noto magnate della carta stampata, tra l'altro, proprietario di "Yachting World". CAMBRIA è un 23 Metri S.I., seconda versione. Esso è il primo grande yacht costruito in Inghilterra con armo Marconi. Varato nella primavera del 1928, debutta alle regate di Harwich dello stesso anno; si dimostra molto veloce battendo su un percorso di 17 miglia BRITANNIA di un minuto e mezzo e SHAMROCK (altro 23m S.I. di proprietà di Sir Thomas Lipton) di oltre tre minuti. La contemporanea comparsa sui campi di regata di ASTRA, il 23m S.I. progettato e costruito da Nicholson, rende la vita più difficile tanto che CAMBRIA, a fine stagione, si sarà aggiudicato solo 2 primi, 6 secondi e 5 terzi su 24 partenze. Nel 1929, CANDIDA si aggiunge agli altri 23m e le regate diventano ancora più combattute. I risultati di CAMBRIA non sono molto brillanti. Nel 1930 partecipa a 49 regate e nelle tre stagioni ha un totale di 125 partenze con 10 primi e 39 piazzamenti. Dal 1930 le regate degli yacht maggiori vengono disputate con l'applicazione della Universal Rule e ASTRA, CANDIDA e BRITANNIA, vengono stazzati come J Class, anche con innovazioni nello scafo e nell'armamento. SHAMROCK e CAMBRIA sono gli unici 23m non convertiti in J Class e, a seguito della demolizione del primo, CAMBRIA è rimasto l'unico 23m ancora navigante. Nel 1932 Lord Camrose decide di adibirlo a crociera con nuovi interni e l'anno successivo lo cede a Sir Robert McAlpine che lo chiama LILLIAS. Alla sua morte, nel 1936, viene acquistato da Bill Giraud che lo trasferisce a Izmir, in Turchia. Nel 1963 viene venduto al belga George Plouvier che ne rimane armatore fino al 1971. Nel 1972 viene acquistato da Michael Sears; nel corso di un trasferimento verso le Canarie, disalbera; Spencer Thetis fornisce il nuovo armo a ketch. Nel 1977 traversa l'Atlantico e rimane per quattro anni ai Caraibi; nel 1983 traversa il canale di Panama raggiungendo le Fiji. Arriva a Fremantle in occasione dell'America's Cup del 1987 e viene venduto a Charlie Whitcombe, un ristoratore neozelandese che lo adibisce a charter. CAMBRIA versa in condizioni di degrado e nel 1995 attira l'attenzione del Primo Ministro australiano, Paul Keating che ne sollecita una sistemazione diversa al fine di un completo restauro. Cambria viene acquistata da tre amici: Iain Murray, Denis O'Neil e John David. Viene sottoposto a restauro a Brisbane per 8 mesi con sostituzione di parte delle ordinate

CAMBRIA

in acciaio, di parte del fasciame e di quasi tutti i circa 3000 perni; lo scafo viene rivestito con tre strati di tela da 300 grammi trattata con resina epossidica; viene rifatta la coperta. Nel 2001 lo yacht viene spedito a Cowes per partecipare all'America's Cup Jubilee e, sempre da Spencer Thetis, l'armo viene riportato all'originale cutter. Nel 2005 l'albero viene rifatto nuovo, eliminando la parte superiore in carbonio.

This cutter was ordered by Sir William Berry (later Lord Camrose), the well-known newspaper magnate, who was, among other things, the owner of "Yachting World". CAMBRIA is a 23 metre I.R. second version. She was the first large yacht built in England with a Marconi rigging. Launched in 1928 she made her debut at the Harwich regattas that year. She sailed at high speed, in getting the better of BRITANNIA by a minute and a half and of SHAMROCK (another 23m I.R. owned by Sir Thomas Lipton) by over three minutes on a 17 mile course. However, as the ASTRA – a 23 m I.R. designed and built by Nicholson – appeared on the regatta scene at the same time, this made life more difficult for the CAMBRIA. At the end of the season the latter yacht recorded just 2 firsts, 6 seconds, 5 thirds and 24 starts. In 1929, CANDIDA joined the other 23 m craft and the regattas became even more highly contested. CAMBRIA's results were not particularly brilliant. She participated in 49 regattas in 1930 and, over the three seasons, she recorded 125 starts, with 10 first places and 39 placings. From 1930, the regattas featuring the leading yachts were run under the Universal Rule, and ASTRA, CANDIDA and BRITANNIA were assigned to the J Class, including hull and rigging innovations. SHAMROCK and CAMBRIA were the only boats not converted into J Class, and, after the former was demolished, CAMBRIA became the only 23 meter boat still navigating. In 1932 Lord Camrose decided to convert her into a cruiser, with new interior fittings, and the following year he sold her to Sir Robert McAlpine, who named it LILLIAS. On McAlpine's death in 1936, the boat was purchased by Bill Giraud, who took her to Izmir in Turkey. In 1963, she was sold to George Plouvier a Belgian who remained her owner until 1971. She was bought by Michael Sears in 1972 and was dismayed during a trip to the Canary Islands. Spencer Thetis supplied the new ketch rigging. In 1977 the craft crossed the Atlantic and remained for four years in the Caribbean; in 1983 she crossed the Panama canal and eventually reaching the Fiji islands. She arrived in Fremantle for the America's Cup of 1987 and was sold to Charlie Whitcombe, a New Zealand restaurant owner who converted her into a charter vessel. CAMBRIA was in poor shape and in 1995 she came to the attention of Paul Keating, the Australian Prime Minister, who had her re-fitted in a different way with the aim of complete restoration. Cambria was purchased by three friends: Iain Murray, Denis O'Neil and John David. She underwent restoration in Brisbane for 8 months – part of the steel frames were replaced, part of the plating and almost

all the shackle pins amounting to about 3,000. The hull was covered with three layers of 300 gram cloth treated with epoxy resin, and the deck was rebuilt. In 2001, the yacht was sent to Cowes to take part in the America's Cup Jubilee and the rigging was re-converted to its original cutter status by Spencer Thetis.

A new mast was built in 2005, removing the carbon upper section.

Commandé par Sir William Berry (puis Lord Camrose), célèbre magnat de la presse et, entre autres, propriétaire de "Yachting World", CAMBRIA est un 23 Metre JI, deuxième version.

Il s'agit du premier grand yacht construit en Angleterre avec un grément Marconi. Lancé au printemps de 1928, il fait ses débuts aux régates de Harwich de cette année-là. Il s'avère très rapide et, sur un parcours de dix-sept milles, il bat BRITANNIA d'une minute et demie et SHAMROCK (un autre 23 MJ appartenant à Sir Thomas Lipton) de plus de trois minutes. L'apparition simultanée sur le plan d'eau d'ASTRA, le 23 MJ conçu et réalisé par Nicholson, lui rend la vie difficile, tant et si bien que, en fin de saison, CAMBRIA ne compte guère que deux premières places, six deuxième et cinq troisième sur vingt-quatre compétitions. En 1929, CANDIDA vient rejoindre le groupe des autres 23 M et les régates deviennent de plus en plus âpres.

Les résultats de CAMBRIA ne sont guère brillants.

En 1930, il participe à quarante-neuf régates et, au cours des trois saisons, il participe à cent vingt-cinq compétitions, remporte dix premiers prix et trente-neuf classements.

A partir de 1930, les régates des principaux yachts se disputent avec l'application de la Universal Rule et ASTRA, CANDIDA et BRITANNIA, sont jaugés en tant que J Class, même avec les modifications qui sont effectuées sur la coque et le grément. Shamrock et Cambria sont les seuls 23 M à ne pouvoir être convertis en J Class et, à la suite de la démolition du premier, CAMBRIA est resté le seul 23 M naviguant encore.

En 1932, Lord Camrose décide de l'aménager en bateau de croisière en rénovant les intérieurs et, l'année suivante, il le cède à Sir Robert McAlpine qui le rebaptise sous le nom de LILLIAS.

A sa mort, en 1936, il est racheté par Bill Giraud qui l'emporte à Izmir, en Turquie. En 1963, il est vendu au belge George Plouvier qui en reste l'armateur jusqu'en 1971. En 1972, il est acquis par Michael Sears. Au cours d'un voyage vers les Canaries, il démâte. Spencer Thetis le grée en ketch. En 1977, il traverse l'Atlantique et reste pendant quatre ans aux Caraïbes.

En 1983, il traverse le canal de Panama et atteint les îles Fidji.

Il arrive à Fremantle à l'occasion de l'America's Cup de 1987

et il est vendu à Charlie Whitcombe, un restaurateur néo-zélandais qui le transforme en charter. CAMBRIA est alors en mauvais état quand, en 1995, il attire l'attention du Premier Ministre australien, Paul Keating, qui demande qu'on l'amarre ailleurs pour le restaurer complètement. Cambria est alors acheté par trois amis :

Iain Murray, Denis O'Neil et John David. Il est restauré à Brisbane pendant huit mois et l'on remplace une partie des membrures

en acier, une partie du bordé et presque tous les quelque trois mille boulons. La coque est revêtue de trois couches de toile de trois cents grammes traitées avec de la résine époxy.

En outre, le pont supérieur est refait. En 2001, le yacht est expédié à Cowes pour participer à l'America's Cup Jubilee et Spencer Thetis lui redonne son grément de cotre d'origine.

En 2005 le mât est remis à neuf en éliminant la partie supérieure en carbone. ■

CANDIDA

Marconi cutter - J Class

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	35,90 m
Rigging Length (LOA)	38,10 m
Length Waterline	25,35
Beam	6,16 m
Draught	4,30 m
Sail area	658,00 sq.m
Designed by	Charles E. Nicholson
Built by	Camper & Nicholson, 1929

È la costruzione n. 362 del cantiere, realizzata in composito per il banchiere Herman A. Andreae come 23 Metri Stazza Internazionale. Andreae era un noto yachtsman che, contrariamente agli usi dell'epoca, amava sovrintendere direttamente ai suoi yacht; infatti, al cantiere chiese consiglio per l'assunzione non di uno skipper ma di un secondo; assunto nella persona di Jim Gilbey, formò con lui una formidabile combinazione sui campi di regata. Subito dopo la prima stagione, a seguito della adozione del Regolamento della Stazza Universale, CANDIDA venne trasformato in J Class e, per ottimizzarlo secondo la nuova formula, venne sottoposto a consistenti modifiche: l'albero di legno venne sostituito con un altro in metallo e venne modificata l'opera viva aumentando il pescaggio anche con l'uso di una deriva mobile. Ebbe ottimi risultati in regata: nel 1931 totalizzò 3 primi posti, 13 secondi e 3 ottavi; nel 1932 partecipò a 23 regate, ne vinse 4, giunse 7 volte secondo e 7 volte terzo. Non corse nel 1933 per ritornare sui campi di regata nel 1934 partecipando a 32 prove, vincendone 5 ed ottenendo 2 secondi e 6 terzi posti. Nel 1937 CANDIDA venne venduto a Fred Milburn, già cliente di Nicholson con lo yacht NORADA. Egli cambiò il nome in NORLANDA, lo trasformò in ketch con un albero di maestra di 35 metri e di mezzana di 15 metri; la zavorra in piombo venne ridotta da 65 a 45 tonnellate; di conseguenza, venne aumentato il bordo libero e venne ridotto il pescaggio a 3,95 metri; la deriva mobile venne levata; fu montato un motore ausiliario, un Gardner diesel da 85 cavalli. Con la guerra poco si sa di NORLANDA; nel 1946 l'imbarcazione venne riscattata da Camper & Nicholson che ne modernizzò l'armo a ketch per poi rivendere lo yacht ad una certa Madame Trenam nel 1947. Ancora un nuovo armatore in persona di André Névi che, nel 1952 al momento dell'acquisto, fece eseguire una perizia a Genova che confermava che lo scafo era in perfetto stato: foto dell'epoca dimostrano che a NORLANDA erano state aggiunte due gruette per sialuppe. Nel 1956 venne acquistato da Attilio Monti, il noto editore di giornali, che nel 1989 decise di riportare NORLANDA all'armamento originario; anche il nome tornò quello di origine, CANDIDA. Il restauro venne eseguito presso i Cantieri Beconcini. Rispetto alla versione originaria, il bompreso, regolabile con vite senza fine, risulta accorciato; il bordo libero più alto a causa dell'amputazione

CANDIDA

della zavorra del 1938; l'albero è alto 48 metri, appena tre di meno rispetto a quello del 1929; esso è stato realizzato da Beconcini in douglas. Alla morte di Monti, CANDIDA è stato acquistato da Diego Della Valle.

Hull N°362, composite built as a 23mR for the banker Herman A. Andreae. Mr. Andreae was a well known yachtsman who, to the contrary of how yachts were run at the time, preferred to directly manage them. Intending to skipper himself, he asked the yard to recommend a second in command: he hired Jim Gilbey, with whom Andreae formed a formidable team on the race course. After her first season, with the adoption of the Universal Rule, CANDIDA was converted to a J Class. Many important changes were made: the wooden mast was replaced with a metal spar, and her draft was altered with the addition of a centerboard. CANDIDA was an excellent performer on the water: 3 firsts, 13 seconds and 3 eighth places in 1931; 4 wins, 7 seconds and 7 thirds out of 23 regattas in 1932. After sitting out 1933, she returned with 5 firsts, 2 seconds and 6 thirds out of 32 races in 1934. Sold in 1937 to Fred Milburn, owner of the Nicholson built NORADA, her name was changed to NORLANDA. He gave her a ketch rig, with a 35 meter mainmast and a 15 meter mizzen; ballast was reduced from 65 to 45 tons, freeboard increased, and draft reduced to 3.95 meters. The centerboard was removed and a Gardner 85 hp diesel motor installed. Little is known of NORLANDA during the war years, but in 1946 she was back at the Nicholson yard where her rig was modernized and in 1947 she was sold to a certain Madame Trenam. The next owner, André Névi, bought her in 1952 and commissioned a survey in Genoa where her hull was confirmed to be in perfect shape. Period images show the addition of two davits for a tender. In 1956 NORLANDA was acquired by Attilio Monti, the newspaper magnate. In 1989 he decided to restore NORLANDA to both her original rig and name. The refit was carried out by the Cantieri Beconcini. In comparison to CANDIDA's original design, her adjustable (by means of a worm gear) bowsprit was shortened. Due to the ballast reduction of 1938, her freeboard remained higher than originally; and her new mast (built by Beconcini in Douglas fir) three meters less than in 1929. When Monti died, CANDIDA was bought by Diego Della Valle.

Il s'agit de la construction n. 362 du chantier, réalisée en composite pour le banquier Herman A. Andreae, un 23 Mètres Jauge Internationale. Andreae était un yachtman connu qui, contrairement aux habitudes de l'époque, aimait s'occuper personnellement de ses yachts ; en effet, il demanda conseil au chantier pour l'engagement pas d'un skipper mais d'un second. Jim Gilbey fut engagé et il forma avec Andreae une combinaison formidable sur les champs des régates.

De suite après la première saison, à la suite de l'adoption du Règlement de la Jauge Universelle, CANDIDA fut transformé en J Class et, pour l'améliorer le plus possible selon la nouvelle formule, il fut soumis à des modifications consistantes : le mât en bois fut remplacé par un en métal, l'œuvre vive fut modifiée en augmentant le tirant d'eau avec l'utilisation d'une dérive mobile. Il obtint d'excellents résultats aux régates : en 1931 il totalisa 3 premières places, 13 deuxième et trois huitièmes places ; en 1932 il participa à 23 régates, 4 premières places et 7 troisièmes. En 1933 il ne participa à aucune régate. En 1934 en participant à 32 épreuves, il obtint 5 premières places, 2 deuxième et 6 troisièmes places.

En 1937 CANDIDA est vendu à Fred Milburn, client de Nicholson avec le yacht NORADA. Il changea le nom en NORLANDA, le transforma en ketch avec un grand mât de 35 mètres et un artimon de 15 mètres ; le lest en plomb fut réduit de 65 à 45 tonnes par conséquent le franc-bord fut augmenté et le tirant d'eau fut réduit à 3,95 mètres ; la dérive mobile fut enlevée ; un moteur auxiliaire fut installé, un Gardner diesel de 85 chevaux. Pendant la guerre on perd les traces de NORLANDA, en 1946 l'embarcation est rachetée par Camper & Nicholsons qui en modernise le gréement à ketch pour le revendre ensuite à une certaine Madame Trenam en 1947. Encore un nouvel armateur dans la personne de André Névi qui, en 1952 au moment de l'achat, le fit expertiser à Gênes, expertise qui confirma que la coque était en parfait état de conservation : une photo de l'époque montre que deux petites grues pour les chaloupes avaient été ajoutées à NORLANDA.

En 1956, il fut racheté par Attilio Monti, éditeur de journaux très connu, qui, en 1989, décide de modifier le gréement en le ramenant à celui d'origine, et à lui attribuer son nom d'origine, CANDIDA. La restauration est réalisée par les Chantiers Beconcini. Par rapport à la version originale, le beaupré, réglable avec vis sans fin semble réduit, le franc-bord plus haut à cause de l'amputation du lest en 1938 ; le mât mesure 48 mètres, à peine trois de moins par rapport à celui de 1929, celui-ci a été réalisé par Beconcini en douglas. Après le décès de Monti, CANDIDA, a été racheté par Diego Della Valle. ■

CAPITAN LIPARI

Marconi ketch

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	20,05 m
Rigging Length (LOA)	23,00 m
Length Waterline	15,35 m
Beam	4,68 m
Draught	3,05 m
Sail area	186,25 sq.m
Designed by	Castellini
Built by	Cantieri Navali di Recco, 1947

Costruito per il conte Giorgini di Firenze che intentò causa al cantiere per il ritardo nei lavori; al momento del varo disalberò e nuovi alberi vennero costruiti da Baglietto. Nel 1963 venne ceduto all'Istituto Nautico di Carloforte ed adibito ad addestramento degli allievi. Venne ceduto all'attuale proprietario nel 1991. Dopo notevoli lavori di restauro, tornò a navigare nel 1995. Nello stesso anno disalberò al largo di Porto Vecchio (Corsica) causa mal tempo.

Built for Count Giorgini of Florence, who sued the boatyard for delays in delivery. At the time of launching she dismasted and new masts were built by Baglietto. In 1963 she was sold to the Nautical Institute of Carloforte and used as a student training vessel. She was sold to her current owner in 1991. After extensive restoration work, she again took sail in 1995. That same year she dismasted off Porto Vecchio (Corsica) due to bad weather.

Il fut construit pour le comte Giorgini de Florence qui poursuivit le chantier en justice à cause du retard des travaux ; au moment du lancement il démâta et de nouveaux mâts furent construits par Baglietto. En 1963 il fut vendu à l'Institut Nautique de Carloforte et affecté à l'entraînement des élèves. Le propriétaire actuel l'acheta en 1991. Après de gros travaux de restauration, il reprit la navigation en 1995. La même année il démâta au large de Porto Vecchio (Corse) à cause du mauvais temps. ■

CAPRICIA

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	22,50 m
Rigging Length (LOA)	22,50 m
Length Waterline	17,15 m
Beam	5,05 m
Draught	3,12 m
Sail area	233,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	A.B. Neglinge (Bengt Plym), 1963

Costruito per Einer Hansen, trionfa a tempo di record nel Fastnet del 1965. Viene acquistato in quell'anno dall'avvocato Gianni Agnelli che ne rimane armatore fino al 1993 quando viene da lui donato alla Marina Militare Italiana che lo adibisce a nave scuola. La prima regata a cui partecipa in tale veste è la Coppa Durand de la Penne del 1993, regata di altura sul percorso La Spezia-Isola di Capraia. CAPRICIA vince a tempo di record una regata caratterizzata da vento a 50 nodi. Da allora ha partecipato con frequenza ai raduni di yacht d'epoca del Mediterraneo.

Built for Einer Hansen, she won the 1965 Fastnet in record time. She was purchased that year by Gianni Agnelli who remained her owner until 1993, when he donated her to the Italian Navy, which uses her as a training ship. Her first race in this new role was the Durand de la Penne Cup in 1993, an offshore race over the La Spezia-Capraia Island course. CAPRICIA won in record time, battling winds of up to 50 knots. Since then she has frequently been entered in vintage yacht races in the Mediterranean.

Construit pour Einer Hansen, il triomphe au Fastnet de 1965. Acheté cette année-là par Gianni Agnelli qui en reste l'armateur jusqu'en 1993, année où il l'offre alors à la Marine Militaire Italienne qui en fait un bateau-école. La première régata à laquelle il participe en cette qualité est la Coupe Durand de la Penne de 1993, régata de haute mer allant de La Spezia à l'île de Capraia. CAPRICIA remporte avec un temps record une régata où le vent soufflait à 50 nœuds. Depuis lors, il participe fréquemment aux compétitions pour yachts d'époque qui sont organisées dans la Méditerranée. ■

CAROLY

Marconi yawl	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	23,60 m
Rigging Length (LOA)	23,60 m
Length Waterline	17,67 m
Beam	4,80 m
Draught	1,80/2,80 m
Sail area	206,00 sq.m
Designed by	Vincenzo Vittorio Baglietto
Built by	Cantieri Baglietto, 1948

Fu costruito per Riccardo Preve, anche per navigazioni transatlantiche verso l'Argentina dove i Preve avevano vaste proprietà terriere. La deriva mobile trovava giustificazione nella necessità di navigare nei bassi fondali dei fiumi argentini. Il 16 ottobre 1948 CAROLY partì da Genova con un equipaggio italo argentino ed arrivò a Buenos Aires il 6 febbraio 1949. Rimase in Argentina fino al 1955 per rientrare a Genova il 19 settembre 1956. Alla morte di Preve a fine 1982, gli eredi donarono CAROLY alla Marina Militare che ne ha fatto una nave scuola prima presso l'Accademia di Livorno ed oggi a La Maddalena.

The CAROLY was built for Riccardo Preve, also for transatlantic trips to Argentina where the Preve family owned vast stretches of land. The yacht has a sliding keel in order to sail in the shallow waters of the Argentine rivers. On October 16, 1948, the CAROLY set sail from Genoa with an Italian and Argentine crew and arrived in Buenos Aires on February 6, 1949. The yacht remained in Argentina until 1955 and returned to Genoa on September 19, 1956. When Preve passed away at the end of 1982, his heirs donated the CAROLY to the Italian Navy, which used the yacht for training first at the Livorno Accademy and today at La Maddalena.

Il fut construit pour Riccardo Preve qui s'en servit également pour traverser l'Atlantique à destination de l'Argentine où la famille possédait de grandes propriétés terriennes. La dérive mobile se justifiait par le besoin de naviguer dans les bas-fonds des fleuves argentins. Le 16 octobre 1948, CAROLY quitta Gênes avec un équipage italo-argentin et débarqua à Buenos Aires le 6 février 1949. Il resta en Argentine jusqu'en 1955 et retourna à Gênes le 19 septembre 1956. À la mort de Preve à la fin de 1982, les héritiers donnèrent CAROLY à la Marine Militaire qui le transforma en un navire-école amarré d'abord à l'Académie de Livourne, puis à La Maddalena. ■

CASSIOPEIA

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	16,15 m
Rigging Length (LOA)	16,15 m
Length Waterline	11,77 m
Beam	4,03 m
Draught	2,50 m
Sail area	110,00 sq.m
Designed by	Cantieri Merani
Built by	Cantieri Merani, 1965

Il nome originario era BENENEL. Acquistato nel 1997 dall'attuale armatore in condizioni di abbandono, è stato sottoposto ad ampi lavori riprendendo il mare nell'estate del 1999.

Her original name was BENENEL. Purchased in 1997 by the current owner in a state of abandon, she was fully refurbished and took to the sea in the summer of 1999.

Le nom d'origine était BENENEL. Acheté en très mauvaises conditions en 1997 par l'armateur actuel, le bateau a été complètement restauré et a repris la mer l'été 1999. ■

CERIDA

Marconi cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	13,37 m
Rigging Length (LOA)	13,37 m
Length Waterline	11,12 m
Beam	3,30 m
Draught	2,50 m
Sail area	88,00 sq.m
Designed by	J. Laurent Giles
Built by	Newman & Sons, 1938

Costruito per A.F. Baker che ne rimane armatore fino al 1948, nel 1951 viene in Italia con armatore Giuseppe De Angeli Frua. Dopo alcuni anni, si susseguono diversi passaggi di proprietà con lo yacht sempre iscritto nei registri dello Yacht Club Italiano.

Nel 1953 arriva quarto di classe nella Giraglia. Nel 1988 viene acquistato da Michele Amorosi per fare charter. Nel 1998 viene acquistato dall'attuale armatore che lo sottopone ad un restauro filologico, completato nel 2000. CERIDA debutta nel 1999 nel circuito Mediterraneo per gli yachts d'epoca con buoni risultati. Nel 2001 torna nelle acque del Solent per l'America's Cup Jubilee piazzandosi ottavo di classe.

Commissioned by A.F. Baker, who remained her owner until 1948, in 1951 she was brought to Italy by Giuseppe De Angeli Frua. After a few years came several changes in ownership, while the yacht remained in the registries of the Yacht Club Italiano. In 1953 she finished fourth in her class at the Giraglia. In 1988 she was purchased by Michele Amorosi for chartering. In 1998 she was purchased by her current owner and underwent a philological restoration, completed in 2000. CERIDA debuted in 1999 on the Mediterranean circuit for vintage yachts with good results. In 2001 she came back in the Solent waters entering in the America's Cup Jubilee finishing eighth in her class.

Construit pour A.F. Baker qui en reste l'armateur jusqu'en 1948, son nouveau propriétaire, Giuseppe De Angeli Frua, l'apporte en Italie en 1951. Quelques années plus tard, il change à plusieurs reprises d'armateur, mais il reste inscrit dans les registres du Yacht Club Italien. En 1953, il arrive quatrième de sa classe à la Giraglia. En 1988, il est racheté par Michele Amorosi qui l'utilise comme charter. En 1998, il est racheté par l'armateur actuel qui le soumet à une profonde restauration qui n'est achevée qu'en 2000. CERIDA débute en 1999 dans le circuit Méditerranée pour les yachts d'époque où il remporte de bons résultats. En 2001, il retrouve les eaux du Solent pour l'America's Cup Jubilee où il se place huitième de sa catégorie. ■

CHALLENGE 12

Marconi sloop 12 m I.R.

Classic Yacht

Length Overall (LFT)	19,25 m
Rigging Length (LOA)	19,25 m
Length Waterline	13,43 m
Beam	3,65 m
Draught	2,66 m
Sail area	167,00 sq.m
Designed by	Ben Lexcen
Built by	Steve E. Ward & Co., 1982

Incaricato da Alan Bond di preparare uno sfidante per la Coppa America 1983, Ben Lexcen avvia una serie di prove con l'olandese Ship Models Basin di Wageningen. CHALLENGE 12 ne è il primo frutto concepito per servire come banco prova per i tentativi che porteranno a AUSTRALIA II. Viene subito venduto a Richard Pratt che con il Victoria Yacht Club si iscrive tra gli sfidanti della Coppa. La sfida non avrà storia perché lo yacht perde tutte le regate di selezione. Acquistato da Fabio Perini viene subito ceduto al Consorzio francese destinato a lepre per la sfida del 1987. Per problemi finanziari viene sequestrato a Sète e solo nel 1996 trova il suo nuovo armatore.

Engaged by Alan Bond to prepare a challenger for the 1983 America's Cup, Ben Lexcen launched a series of tests with the Netherlands Ship Models Basin in Wageningen. CHALLENGE 12 was the first result designed to serve as a test bench for the attempts which will lead to AUSTRALIA II. She was very soon sold to Richard Pratt, who registered as a Cup challenger with the Victoria Yacht Club. The challenge was a failure, with the yacht losing all the selection races. Purchased by Fabio Perini, she was then sold to the French syndicate to be used as trial horse for the 1987 challenge. Due to financial problems, she was sequestered at Sète and did not find the present owner until 1996.

Chargé par Alan Bond de préparer un challengeur pour la Coupe d'Amérique de 1983, Ben Lexcen organise une série d'essais avec le Ship Models Basin de Wageningen (Pays-Bas). CHALLENGE 12 en est le premier résultat, conçu pour servir de banc d'essai pour les tentatives qui aboutiront à AUSTRALIA II.

Il est tout de suite vendu à Richard Pratt qui, avec le Victoria Yacht Club, s'inscrit au nombre des challengeurs de la Coupe. Le défi n'aura aucune histoire parce que le yacht perd toutes les régates de sélection. Racheté par Fabio Perini, il est immédiatement cédé au Consortium français qui en fait le lièvre de la coupe de 1987.

A la suite de problèmes financiers, il est séquestré à Sète et ce n'est qu'en 1996 qu'il trouva son nouvel armateur. ■

CHIN BLU III

Marconi sloop

Classic Yacht

Length Overall (LFT)	12,70 m
Rigging Length (LOA)	12,70 m
Length Waterline	10,40 m
Beam	3,24 m
Draught	2,12 m
Sail area	75,80 sq.m
Designed by	J. Illingworth
Built by	Cantieri Sangermani, 1965

Con il suo primo armatore, Fabre, è un assiduo partecipante alla regata della Giraglia (2° nella II classe nel 1966, 6° nel 1967, 4° nel 1971, 1° nel 1972 nella classe I). Nel 1991 vince la sua classe nel Trofeo Almirante Conde de Barcelona a Palma di Maiorca.

Under her first owner, Fabre, she was an assiduous participant at the Giraglia regatta (2nd in class II in 1966, 6th in 1967, 4th in 1971, and 1st in class I in 1972). In 1991 she topped her class at the Almirante Conde Trophy of Barcelona and Palma di Maiorca.

A l'époque de son premier armateur, Fabre, il participe assidûment à la régate de la Giraglia (2^{ème} dans la classe II en 1966, 6^{ème} en 1967, 4^{ème} en 1971, 1^{er} en 1972 dans la classe I). En 1991, il arrive le premier de sa catégorie au Trophée Almirante Conde de Barcelona à Palma de Majorque. ■

CHOLITA

Marconi sloop	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	14,13 m
Rigging Length (LOA)	14,13 m
Length Waterline	10,38 m
Beam	3,26 m
Draught	2,06 m
Sail area	91,00 sq.m
Designed by	Nicholas S. Potter
Built by	Fellows & Stewart, 1937

Costruito per Ed Locke, è il primo di sette California 32, monotipo progettato nel 1936 per la California 32 Foot One Design Association formata da un gruppo di cinque esperti armatori californiani desiderosi di emulare il successo del NY 32, disegnato da Olin Stephens.

Potter era noto per il disegno di ANGELITA, 8 Metri S.I. vincitore dei Giochi Olimpici di Los Angeles. Strettamente di serie, i primi cinque esemplari vennero costruiti rovesciati, su uno stampo (prima volta che tale tecnica veniva usata in California), con fasciame in pino dell'Oregon, chiglia e dritti di prua e poppa in teak. Identici i motori Universal da 20 HP, le vele di Ratsey, la disposizione degli interni. Ritrovato negli USA, il suo restauro è stato terminato nel 2003 dal Cantiere Navale dell'Argentario.

CHOLITA ha vinto il Campionato Internazionale del Mediterraneo nel 2003 (Prada Challenge), 2004 e 2005 (Panerai Challenge).

California 32 one-design built for Ed Locke. Designed in 1936 for the "California 32 Foot One Design Association", five expert owners who wanted to create a west coast version desirous of Olin Stephen's successful NY 32.

Potter was well known for his design ANGELITA, the 8mR winner of the Los Angeles Olympics. The first five boats of the California 32 class were built hull-up on a mold (the first time this technique was used in California) of Oregon pine planking, with a teak keel, stem and stern-post. Below-decks layout, an inboard Universal 20 hp motor and Ratsey sails were standard for all five yachts. Recovered in the United States, CHOLITA was refit by the Cantiere Navale dell'Argentario was completed in 2003.

CHOLITA won the Campionato Internazionale del Mediterraneo (Prada Challenge) in 2003, 2004 and 2005 (Panerai Challenge).

CHOLITA

Construit pour Ed Locke, il s'agit du premier des sept exemplaires de California 32. La construction de ce monotype avait été décidée en 1936 par un groupe de cinq experts armateurs californiens pour la California 32 Foot One Design Association, qui voulaient rivaliser avec le succès de NY 32, conçu par Olin Stephens. Potter était connu pour être l'auteur du projet de ANGELITA, 8 Mètres J.I. qui avait remporté les Jeux Olympiques de Los Angeles. Rigoureusement de série, les cinq premiers exemplaires furent construits renversés, sur un moule (c'est la première fois que cette technique de construction est utilisée en Californie) avec un bordé en pin d'Oregon, la quille et l'étrave et l'étambot en teck. Moteurs Universal de 20 HP, voiles de Ratsey et la disposition des intérieurs identiques.

CHOLITA a été retrouvée aux Etats-Unis et sa restauration a été terminée en 2003 par le Cantiere Navale dell'Argentario. CHOLITA a remporté le Championnat International de la Méditerranée en 2003 (Prada Challenge), 2004 et 2005 (Panerai Challenge). ■

CINTRA

Fore-and-aft cutter 12 m I.R.	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	18,76 m
Rigging Length (LOA)	21,40 m
Length Waterline	13,16 m
Beam	3,38 m
Draught	2,30 m
Sail area	261,44 sq.m
Designed by	William Fife III
Built by	W. Fife & Son, 1909

Insieme a MAGNOLIA e VARUNA è il più antico 12 Metri S.I. a noi giunto. Costruito secondo la prima versione della formula, come VARUNA, è ancora armato aurico. Primo armatore fu Andrew Coats, della nota famiglia di industriali e yachtman scozzesi. Molto competitivo, vinse il circuito delle regate inglesi dedicate alla classe nel 1909, 1910 e 1911. Cambiò numerosi proprietari continuando a regatare con successo. Ritrovato nel 1990, fu acquistato da Alberto Rusconi che lo sottopose ad accurato restauro presso il Cantiere La Bussola su progetto Giorgetti & Magrini. Da allora, CINTRA è sempre presente ai raduni di yacht d'epoca ed ha partecipato alle regate di 12 Metri. Dal 1999 ha un nuovo armatore, collezionista di yacht di Fife.

Together with MAGNOLIA and VARUNA, she is the oldest surviving 12 Metre I.R. Built to the first version of the Rule, CINTRA and VARUNA still carry their original gaff rig. CINTRA's first owner was Andrew Coats of the well-known family of Scottish industrialists and yachtsmen. She was highly competitive and won the British 12mR Circuit in 1909, 1910 and 1911. She changed owners several times, continuing to race successfully. In 1990 CINTRA was purchased by Alberto Rusconi, who had her carefully restored at the Cantieri La Bussola, using plans drawn by Giorgetti & Magrini. In recent years CINTRA has never missed a vintage yacht meeting, and races in 12-Metre events. Since 1999 she has a new owner, a collector of Fife yachts.

Avec MAGNOLIA et VARUNA, il s'agit du plus ancien 12 Mètre J.I. ayant survécu jusqu'à nos jours. Construit selon la première version de la formule, comme VARUNA, son gréement est encore aurique. Son premier armateur fut Andrew Coats, de la célèbre famille d'industriels et de yachtmen écossais. Très compétitif, il remporta le circuit des régates anglaises réservées à sa classe en 1909, 1910 et 1911. Il eut de nombreux propriétaires et ne cessa de collectionner les victoires aux régates. Retrouvé en 1990, il fut racheté par Alberto Rusconi qui le fit restaurer soigneusement par les chantiers La Bussola d'après un projet de Giorgetti & Magrini. Depuis lors, CINTRA est toujours présent aux manifestations des yachts d'époque et il participe aux régates de 12 Mètres. Depuis 1999 il a un nouvel armateur, collectionneur de yachts de Fife. ■

CIPPALYPPA

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	7,71 m
Rigging Length (LOA)	7,71 m
Length Waterline	6,61 m
Beam	1,98 m
Draught	—
Sail area	23,00 sq.m
Designed by	German Frers Sr.
Built by	Loutesi, 1965

Nome originario LIGHT CREST. Ha vinto il secondo premio nella J.O.G. Designing Competition 1952 indetta da "Yachting World". German Frers sr. ne rimase interessato tanto da presentare il progetto. Il disegno con commenti è stato pubblicato dalla rivista nel febbraio 1953. Fasciame e struttura sono realizzati in rovere, laminato e non. Pur non avendo vinto, il progetto ebbe un buon successo tanto che diverse centinaia di esemplari furono costruiti in Inghilterra e Italia, tra cui diversi dai Cantieri Carlini.

Her original name was LIGHT CREST, and her design took second prize in the 1952 "Yachting World" J.O.G. Design Contest. German Frers Sr. was favorably impressed enough to complete her drawings, which were published by the magazine in 1953. CIPPALYPPA has partially laminated oak planking and structure. Though without significant racing results, the design was very popular with several hundred built in England and in Italy, where the Cantieri Carlini built several.

Son nom d'origine est LIGHT CREST. Il a remporté le deuxième prix à la J.O.G. Designing Competition 1952 organisée par "Yachting World". German Frers sr. très intéressé présente le projet. Le plan commenté fut publié par la revue au mois de février 1953. Bordé et membrures sont réalisés en rovere, partiellement laminé. Bien que le projet ne remporta pas le premier prix, il obtint un bon succès car plusieurs centaines d'exemplaires furent construits en Angleterre et en Italie, en particulier par les Chantiers Carlini. ■

CLEVER

Marconi yawl	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	14,90 m
Rigging Length (LOA)	16,65 m
Length Waterline	12,70 m
Beam	3,81 m
Draught	2,03 m
Sail area	130,00 sq.m
Designed by	—
Built by	Chantier de la Rochelle, 1927

Costruito in un cantiere de La Rochelle, oggi chiuso, non se ne conosce la storia fino al 1976 quando venne acquistato da Gianni Loffredo, presidente A.I.V.E., che lo tenne fino al 1981 quando venne ceduto a Franco Torrini. Nel 1994 è stato venduto all'attuale armatore. Ha avuto diversi interventi di restauro nel corso degli anni.

Little is known of the past of the CLEVER, who was built in a La Rochelle shipyard that is now closed. The yacht was bought by Gianni Loffredo, A.I.V.E. President, in 1976. Loffredo kept the CLEVER until 1981, when he sold her to Franco Torrini. In 1994 the CLEVER was sold to her present owner. The yacht has been repaired and restored several times over the years.

Construit dans des chantiers de La Rochelle, qui ont fermé depuis, on ignore son histoire jusqu'en 1976, année où il fut acheté par Gianni Loffredo, président de l'A.I.V.E., qui le garda jusqu'en 1981 avant de le céder à Franco Torrini. En 1994, il a été vendu à l'armateur actuel. Au fil des années, il a fait l'objet d'intéressants travaux de restauration. ■

COMETA

Marconi yawl	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	16,20 m
Rigging Length (LOA)	16,20 m
Length Waterline	11,50 m
Beam	3,81 m
Draught	1,40 m
Sail area	120,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Henry Grebes, 1946

Costruito per John P. Wilson, noto avvocato di Chicago, già armatore di un 6m S.I. disegnato da Stephens e di MALABAR X. Le linee sarebbe derivate da quelle di STORMY WEATHER. Alla morte dell'armatore nel 1959, rimase sul lago Michigan, a Charlevoix acquistato da un armatore non noto ed a cui sono succeduti diversi altri. Il penultimo ha fatto il giro del mondo in solitario. L'attuale armatore lo ha acquistato nel 2001 e lo ha sottoposto a radicale restauro con il rifacimento dell'opera viva con tavole in teak.

Built for John P. Wilson, a well known Chicago lawyer who had already owned an S&S 6 mR and MALABAR X. Her lines were probably derived from STORMY WEATHER. When Wilson died in 1959, COMETA passed through the hands of several owners, one of whom single handed her around the world. Her present owner acquired her in 2001 and oversaw her complete refit, with new teak planking below the waterline.

Il s'agit du bateau construit pour John P. Wilson, avocat connu de Chicago, armateur d'un 6m J.I. conçu par Stephens et de MALABAR X.

Leur aspect devait ressembler à STORMY WEATHER. En 1959, à la mort de l'armateur, le bateau resta sur le lac Michigan, à Charlevoix racheté par un armateur inconnu. Le yacht connu plusieurs changements de propriétaire, l'avant dernier a fait le tour du monde en solitaire.

L'actuel armateur l'a racheté en 2001 et a soumis le bateau à une restauration complète avec l'œuvre vive refaite avec des planches en teck. ■

COTTON BLOSSOM

Marconi sloop Q Class

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	14,98 m
Rigging Length (LOA)	14,98 m
Length Waterline	9,59 m
Beam	2,86 m
Draught	2,06 m
Sail area	83,22 sq.m
Designed by	Johan Anker
Built by	Anker & Jensen, 1925

Fu progettato e costruito secondo la Universal Rule, il regolamento di stazza messo a punto da Nat Herreshoff nel 1904 a cui si contrappose la International Rule europea. Quest'ultima identificava le classi con i numeri mentre la prima le suddivideva con le lettere. COTTON BLOSSOM II è un "Q Class" di cui furono costruiti tra il 1904 ed il 1929 una ventina di esemplari. Varato con il nome di LEONORE per Lawrence Percival di Boston, nel 1930 venne acquistato da Walter Wheeler, presidente della Pitney Bowes e noto armatore di una serie di barche con lo stesso nome (tra cui HALLO'WEEN). La moglie di Wheeler era del Mississippi e per la barca scelse il nome del famoso battello a pale che risaliva il fiume, protagonista della rivista "Showboat" dal romanzo di Edna Ferber. Vincitore di molte regate (tra cui la Astor Cup del 1930), ha avuto nel tempo diversi famosi armatori. Dennis Conner, il famoso vincitore di Coppa America, lo ha acquistato nel 2003 e lo ha sottoposto ad un accurato restauro durato 17 mesi.

Designed and built under the Universal Rule. This rating system was created by Nat Herreshoff in 1904 as an alternative to the European International Rule. The International Rule allocated numbers to identify the various classes, while the Universal Rule used letters. COTTON BLOSSOM II is a "Q" class, one of twenty boats built between 1904 and 1929.

Launched as LEONORE for Lawrence Percival of Boston, in 1930 she was bought by Walter Wheeler. President of Pitney Bowes, Wheeler was the well known owner of a series of yachts with the same name (among them, HALLO'WEEN). His wife was from Mississippi, and the name of the yacht was taken from the famous Mississippi River paddle steamer in Edna Farmer's novel "Showboat". She won many races, including the 1930 edition of the Astor Cup, and had many famous owners.

Dennis Conner, winner of the America's Cup, bought COTTON BLOSSOM II in 2003 and undertook a 17 month long restoration.

Cotton Blossom

Conçu et construit selon les critères de l'Universal Rule, le règlement de jauge mis au point par Nat Herreshoff en 1904 auquel s'opposa l'International Rule européen. L'International Rule européen identifiait les classes avec des numéros tandis que le premier les subdivisait avec des lettres.

COTTON BLOSSOM II est un "Q Class" dont une vingtaine d'exemplaires furent construits entre 1904 et 1929. Lancé sous le nom de LEONORE pour Laurence Percival de Boston, en 1930 il fut racheté par Walter Wheeler, président de Pitney Bowes et armateur d'une série de bateaux portant le même nom (entr'autre HALLO'WEEN). L'épouse de Wheeler était originaire du Mississippi et choisit pour le bateau le nom du fameux bateau à pales qui remontait le fleuve, protagoniste de la revue "Showboat" du roman de Edna Ferber. Il a remporté plusieurs régates (parmi lesquelles la Astor Cup en 1930) et, il a eu, au fil des ans, plusieurs armateurs connus.

Dennis Conner, le légendaire vainqueur de Coppa America, a racheté le bateau en 2003 et l'a soumis à une restauration complète qui a duré 17 mois. ■

CRAZY LIFE

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	11,10 m
Rigging Length (LOA)	11,10 m
Length Waterline	8,60 m
Beam	3,06 m
Draught	2,06 m
Sail area	50,40 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Cantiere F.lli Carlini, 1968

Costruito come ELAN per il Conte Treccani fu protagonista di molte regate tra gli anni '60 e '70. Cambia nome in PAPYRUS e quindi nell'attuale ELAN.

Originally named ELAN, she was built for Count Treccani. She took part in many regattas during the 1960's and '70's. Her named was changed to PAPYRUS, and then to her present day ELAN.

Il s'agit du bateau construit sous le nom d'ELAN pour le conte Treccani ; il participa à de nombreuses régates au cours des années soixante – soixante-dix. Son nom change et devient PAPYRUS, actuellement il s'appelle ELAN. ■

CREOLE

Three-mast-top-sail-schooner	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	58,22 m
Rigging Length (LOA)	63,04 m
Length Waterline	43,07 m
Beam	9,40 m
Draught	4,84 m
Sail area	1.460,00 sq.m
Designed by	Charles E. Nicholson
Built by	Camper & Nicholson, 1927

Viene varato con il nome di VIRA per conto del suo primo armatore, Alec Smith Cochrane. Desideroso di avere un equipaggio ridotto a sole 21 persone, fece ridurre a Nicholson di ben 9 metri rispetto al progetto originario l'altezza degli alberi. Dopo una crociera in Mediterraneo, già nel 1928, VIRA trova nel maggiore Maurice Pope, socio del Royal Yacht Squadron, il suo nuovo armatore che lo ribattezza CREOLE. Nel 1937 diviene proprietà di sir Connor Gutrie che riporta il piano velico alle dimensioni dell'originario progetto. Nel periodo bellico CREOLE viene requisito e destinato al trasporto di truppe e solo nel 1947 ritorna proprietà del suo armatore. Nel 1951 diviene proprietà di Stavros Niarchos che lo ristruttura completamente con interni nuovi alla cui decorazione concorse anche Salvador Dalí. CREOLE diventa uno degli yacht più in vista partecipando a numerose regate ed eventi mondani. Tra gli ospiti anche Juan Carlos di Spagna e la regina Sofia che vi trascorsero parte del viaggio di nozze. A fine anni '70 viene ceduto ad un consorzio danese che lo adibisce a nave scuola per giovani da rieducare. In precarie condizioni viene trovato da Maurizio Gucci nel 1983 che lo trasporta ai Cantieri Ferrari di La Spezia per una completa ristrutturazione ad opera dello studio Giorgetti e Magrini. Il lavoro viene, quindi, completato dal cantiere Lurssen. Da allora CREOLE ha ripreso la sua forma smagliante.

She was launched with the name VIRA on behalf of her first owner, Alec Smith Cochrane. Wishing to limit the crew to only 21 persons, he had Nicholson shorten her original mast height by 9 metres. After a cruise in the Mediterranean, in 1928, VIRA found a new owner in Major Maurice Pope, member of the Royal Yacht Squadron, who rechristened her CREOLE. In 1937 she became the property of Sir Connor Gutrie, who had her sail plan restored to its original dimensions. During the war, CREOLE was requisitioned and used for troop transport, and not until 1947 was she returned to her owner. In 1952 she became the property of Stavros Niarchos, who had here completely restructured with new interior, which Salvador Dalí helped design. CREOLE became the toast of the yacht circuit, participating in numerous races and social events. Her guests included King Juan Carlos of Spain and his Queen Sofia, who spent part of their honeymoon aboard her. In the late '70s she was sold to a Danish consortium that used her as training ship for wayward boys. In 1983 she was found in

precarious condition by Maurizio Gucci, who transported her to Cantieri Ferrari in La Spezia for a complete restructuring designed by Giorgetti and Magrini. The work was then completed by the Lurssen boatyard. This restored CREOLE to her former dazzling form.

Il est lancé sous le nom de VIRA pour le compte de son premier armateur, Alec Smith Cochrane. Désirant n'avoir qu'un équipage de 21 personnes, il demande à Nicholson de réduire la hauteur des mâts de neuf mètres par rapport au présent d'origine. Après une croisière dans la Méditerranée, dès 1928, VIRA est acheté par le major Maurice Pope, membre du Royal Yacht Squadron, qui le rebaptise CREOLE. En 1937, il passe à Sir Connor Gutrie qui redonne au plan de voilure les dimensions du plan originel. Pendant la guerre, CREOLE est réquisitionné pour le transport des troupes et ce n'est qu'en 1947 qu'il fut rendu à son armateur.

En 1951, il est racheté par Stavros Niarchos qui le restructure complètement, aménage de nouveaux intérieurs qui sont en partie décorés par Salvador Dali. CREOLE devient alors l'un des yachts les plus en vogue, il participe à de nombreuses régates et l'on y organise des réceptions mondaines. Parmi ses hôtes, on compte le roi d'Espagne Juan Carlos et la reine Sophie qui y passèrent une partie de leur voyage de noces. A la fin des années soixante-dix, il est cédé à un consortium danois qui le transforme en bateau-école pour adolescents en rééducation.

C'est en mauvais état que Maurizio Gucci le retrouve en 1983, avant de le confier aux chantiers Ferrari de La Spezia qui sont alors chargés de le restructurer complètement d'après un plan du cabinet Giorgetti e Magrini.

Ensuite, les travaux sont achevés par les chantiers Lurssen. Depuis lors, CREOLE a retrouvé une forme éblouissante. ■

CROCE DEL SUD

Three-mast-topsail-schooner Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	37,33 m
Rigging Length (LOA)	40,98 m
Length Waterline	28,93 m
Beam	7,80 m
Draught	4,60 m
Sail area	886,00 sq.m
Designed by	Cantieri Martinolich
Built by	Cantieri Martinolich, 1931

Fin dal varo appartiene alla stessa famiglia. Durante la guerra venne requisito dalla Marina germanica e trasformato in alloggio ufficiali. Ha fatto lunghe crociere in Mediterraneo ed è stato più volte in Mar Rosso. Ha partecipato a quasi tutti i Raduni per yacht d'Epoca.

Since her launch she is owned by the same family. During Second World War she was seized by the German Navy as officers quarters. She has sailed in extensive cruises in the Mediterranean and the Red Sea. She has entered in numerous events of classic yachts.

Depuis son lancement il appartient à la même famille. Pendant la guerre il est réquisitionné par la Marine allemande et affecté au logement des officiers. Il a fait de longues croisières en Méditerranée et a navigué plusieurs fois dans la Mer Rouge. Il a participé à presque tous les rassemblements de yachts de tradition. ■

DAINTY

Marconi yawl	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	8,12 m
Rigging Length (LOA)	8,12 m
Length Waterline	5,85 m
Beam	1,88 m
Draught	—
Sail area	27,36 sq.m
Designed by	Alfred Westmacott
Built by	Woodnutt, 1923

DAN D43

Marconi sloop 6 m I.R.

Vntage Yacht

Length Overall (LFT)	10,86 m
Rigging Length (LOA)	10,86 m
Length Waterline	7,72 m
Beam	1,83 m
Draught	—
Sail area	47,00 sq.m
Designed by	Bjarne Aas
Built by	Bjarne Aas, 1931

Varato come KULISCKA, dal 1932 è armato come DAN da un consorzio del Royal Dansk Yacht Club, utilizzato dal re di Danimarca per numerose regate. Tra l'altro, nel 1932 vince la Coppa del Tirreno alla Settimana Internazionale di Genova e negli anni 1933 e 1934 è secondo nella stessa Coppa e nella Coppa Genova. Negli anni '30 è in Francia con vari armatori e nomi: DAVIL, EOLE I e CABRI III. Nel 1985 è sul lago di Como dove sarebbe affondato durante una burrasca. Restaurato dal Cantiere Matteri negli anni 95/96, regata con l'attuale armatore e vince nel 1998 la categoria classici ai Campionati Mondiali della classe a Cannes ed è quarto nel Campionato del Mondo 1998 a Cowes.

Launched in 1931 under the name of KULISCKA, the yacht was renamed the DAN in 1932. Fitted out by a consortium of the Royal Dansk Yacht Club, she was used by the King of Denmark for several regattas. In 1932 the DAN won the Coppa del Tirreno during the International Week of Genoa. In 1933 and 1934, she came in second in the same event and in the Coppa Genova. In the thirties the yacht was sold and renamed several times: DAVIL, EOLE I and CABRI III. In 1985 the DAN was on Lake Como and sank during a storm. Restored by the Matteri shipyard in 1995-1996, she participated in races with her present owner and won her category in the 1998 Classic Yacht World Championships at Cannes. She also took fourth place in the 1998 World Championships at Cowes.

Lancé sous le nom de KULISCKA, il est armé en 1932 par un consortium du Royal Dansk Yacht Club qui le rebaptise DAN, il est utilisé par le roi du Danemark qui effectue à son bord de nombreuses régates. Entre autres, en 1932, il remporte la Coppa del Tirreno lors de la semaine Internationale de Gênes et, dans les années 1933 et 1934, il arrive en deuxième position à cette même Coupe et la Coppa Genova. Au cours des années 30, il se trouve en France où il connaît plusieurs armateurs qui lui donnent des noms différents : DAVIL, EOLE I et CABRI III. En 1985, il est sur le lac de Côme où il aurait sombré lors d'une tempête. Restauré par le Cantiere Matteri en 1995/96, son armateur actuel le fait participer à des régates et, en 1998, il remporte la catégorie Classiques aux Championnats du Monde de sa classe à Cannes et il arrive en quatrième position au Championnat du Monde 1998 à Cowes. ■

DÉSIRÉE

Marconi sloop	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	19,54 m
Rigging Length (LOA)	19,54 m
Length Waterline	13,60 m
Beam	3,38 m
Draught	2,40 m
Sail area	152,45 sq.m
Designed by	Johan Anker
Built by	Anker & Jensen, 1913

Nasce come 12 Metri S.I. con il nome di SYBILLAN, per lo svedese Carl D. Danielsson. Rimane in stazza 12 Metri fino al 1922 con diversi passaggi di proprietà; cambia il nome in SIROCCO. Nel 1930 giunge in Adriatico presso la Compagnia della Vela col nuovo nome prima di DUX, poi di SCIROCCO e MARISSETTA. Anche l'armo viene cambiato in ketch. Nel 1956 cambia armatore e nome in VALERIA. Dopo diversi passaggi di proprietà e lavori presso il Cantiere Carlini, viene acquistato dall'attuale armatore che lo sottopone a radicali lavori. Oggi, dell'originario 12 Metri resta ben poco se non le inconfondibili linee di uno scafo metrico di grande eleganza tipica del suo progettista, uno dei più grandi e prolifici architetti di imbarcazioni metriche

Built as the 12mR SYBILLAN for Carl D. Danielsson of Denmark. She sailed under several owners as a rated 12mR until 1922; her name was changed to SIROCCO. Brought to the Adriatic as DUX in 1930 and kept at the Compagnia della Vela, she was also named SCIROCCO and MARISSETTA. Re-rigged as a ketch. In 1956 renamed VALERIA. After several more new owners and minor restorations at the Cantiere Carlini, the present owner acquired her and undertook a major refit. Today, there is not much left of the original 12 meter except for the elegant lines of her metric class hull, drawn by one of the greatest and most prolific naval architects.

Il s'agit du 12 Mètres J.I. lancé sous le nom de SYBILLAN, pour le suédois Carl D. Danielsson. Jusqu'en 1922, il demeure en jauge 12 Mètres à travers plusieurs changements de propriétaires. Son nom devient SIROCCO. En 1930 il arrive en Adriatique auprès de la Compagnia della Vela sous le nouveau nom d'abord DUX, puis SCIROCCO et ensuite MARISSETTA. On transforme son gréement en ketch. En 1956 il change aussi bien d'armateur que de nom, VALERIA. Les propriétaires se succèdent et les travaux sont effectués par le Chantier Carlini. Enfin, il est racheté par l'actuel armateur qui le soumet à une restauration complète. Aujourd'hui, du 12 Mètres d'origine il reste bien peu sinon l'aspect particulier d'une coque métrique de grande élégance typique de son auteur, un des plus grands architectes d'embarcations métriques.■

DEVA

Fore-and-aft schooner	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	40,50 m
Rigging Length (LOA)	46,80 m
Length Waterline	31,82 m
Beam	8,70 m
Draught	4,90 m
Sail area	796,20 sq.m
Designed by	Cox & Stevens
Built by	Fred Krupp Germania Werft, 1930

Fu costruito per l'americano Walter Ladd presso lo stesso cantiere che, oltre che nella costruzione di transatlantici, si era specializzato in quella di grandi yacht sia a motore che a vela quali i METEOR del Kaiser ed alcuni dei grandi motor yacht per i Vanderbilt e gli Astor. Il nome originario era ETAK dal nome della moglie scritto al contrario, più tardi cambiato in VEGA e, poi, in TE VEGA a seguito delle crociere in Polinesia e della appellazione data dagli indigeni (T(HE) VEGA). Ceduto ad un nuovo armatore fece ripetute navigazioni in Pacifico ed ai Caraibi. Nel 1941 venne registrato con il nome di USS JUANITA nei registri della Marina degli Stati Uniti e diresse i bombardieri americani tra San Francisco e Pearl Harbour. Dopo la guerra venne dismesso dalla U.S. Navy e tornò a navigare prima come nave da crociera poi come veliero su cui venne girata la serie di film "South Seas Adventures" e, infine, come yacht da charter di lusso nei Caraibi con 21 persone di equipaggio per sei passeggeri. Nel 1962 fu restaurato dalla Stanford University come nave per ricerche oceanografiche. Per dieci anni raccolse informazioni sull'ambiente sottomarino. In seguito, venne adibito a nave scuola per l'addestramento alla vela ed alla vita marinai. Ad inizio anni '90 è stato acquistato da Callisto Tanzi per essere riconvertito in yacht da crociera. Trovato in abbandono a Gosport, lo scafo è stato restaurato secondo un progetto di Giorgetti & Magrini; i lavori sono durati dal 1995 al 1997 dapprima presso i cantieri Astilleros de Bilbao e poi presso i Cantieri Beconcini della Spezia. TE VEGA ha conservato lo scafo originario; l'armamento ed il piano di coperta sono stati rifatti in omologia con i piani originari mentre gli interni, su espressa richiesta dell'armatore, sono del tutto moderni. Travolto dal fallimento Parmalat, lo yacht è stato a lungo in vendita fino all'aprile 2006, quando è stato acquistato dall'attuale armatore, Diego Della Valle. Il nome è stato cambiato in DEVA.

Built for Walter Ladd from the United States. The yard had not only built ocean liners, but was specialized in large yachts, both sail and power: the German Kaiser's METEOR and several motor yachts for the Vanderbilts and Astors came from Krupp. Her original name was ETAK (the owner's wife spelled backwards). Changed to VEGA, it became TE VEGA after cruising in Polynesia where the locals called her T(H)E VEGA. A new owner cruised her extensively in the Pacific and Caribbean.

In 1941 she was registered in the US Navy as the USS JUANITA and served as a navigation point for American bombers flying between San Francisco and Hawaii. Decommissioned after the war, she first sailed as a cruise ship, then took part in the movie series "South Seas Adventures", before moving to luxury charters in the Caribbean (with 21 crew members for 6 guests!). In 1962 TE VEGA underwent a refit to prepare her for oceanographic research for Stanford University. This lasted until 1972, when she then worked as a sail training ship. Purchased in the early '90's by Callisto Tanzi, TE VEGA returned to cruising. Found abandoned in Gosport, between 1995 and 1997 the hull was restored at the Astilleros de Bilbao yard and the interior, deck and rig at Beconcini in La Spezia, with drawings by Giorgetti & Magrini. The hull is original and her rig and deck were rebuilt to original plans, but her interior, on request of her owner, is entirely new. Overwhelmed by the collapse of Parmalat, TE VEGA remained up for sale until April 2006 when she was bought by her present owner, Diego Della Valle, who renamed her DEVA.

Il s'agit du bateau construit pour l'américain Walter Ladd par le même chantier qui, outre la construction des transatlantiques, s'était spécialisé dans celle des grands yachts comme les METEOR du Kaiser et certains des grands yachts à moteur des Vanderbilt et des Astor. Son nom d'origine était ETAK du nom de l'épouse écrit à l'envers, ensuite changé en VEGA et, finalement, en TE VEGA à la suite des croisières en Polynésie et du nom donné par les indigènes : T(H)E VEGA). Cédé à un nouvel armateur, il accomplit plusieurs navigations dans le Pacifique et aux Caraïbes. En 1941 il est enregistré sous le nom de USS JUANITA dans les registres de la Marine des Etats-Unis, il dirige les bombardiers américains entre San Francisco et Pearl Harbour. Après la fin de la guerre, TE VEGA quitte la U.S. Navy et reprend la navigation, tout d'abord comme bateau de croisière, ensuite comme voilier théâtre du tournage de la série des films « South Seas Adventures » et enfin, comme yacht charter de luxe aux Caraïbes (avec 21 membres d'équipage pour 6 passagers !). En 1962 il fut restauré par la Stanford University et utilisé comme embarcation pour les recherches océanographiques. Pendant dix ans, il recueille les informations sur le monde sous-marin. Ensuite il devient bateau école pour l'instruction de la voile et de la navigation.

Au début des années '90 il a été racheté par Callisto Tanzi afin d'être reconverti en yacht de croisière.

Retrouvé abandonné à Gosport, le bateau a été restauré d'après une étude de Giorgetti & Magrini. Les travaux ont duré de 1995 à 1997 tout d'abord auprès des chantiers Astilleros à Bilbao et ensuite auprès des Chantiers Beconcini à La Spezia. TE VEGA a conservé la coque d'origine; le gréement et le plan du pont ont été refaits mais homologues aux plans d'origine, tandis que l'intérieur, sur demande de l'armateur, est moderne. Englouti par le crac financier de Parmalat, le yacht est resté pendant longtemps en vente. Au mois d'avril de cette année il a été racheté par l'actuel armateur, Diego Della Valle qui en a changé le nom en DEVA. ■

DIX AOÛT

Marconi sloop 6m I.R.

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	10,38 m
Rigging Length (LOA)	10,38 m
Length Waterline	7,51 m
Beam	1,84 m
Draught	—
Sail area	45,00 sq.m
Designed by	Byarne Aas
Built by	Byarne Aas, 1950

Questo Sei Metri della Stazza Internazionale è stato varato con il nome di KIM X e successivamente ribattezzato RAINBOW III. È stato importato dalla Svizzera nel 1985 da Marc Forissier a Saint Nazaire. Nel 1999 è stato acquistato dall'attuale presidente dello Yacht Club di Francia.

This Six Metre I.R. has been launched as KIM X. Renamed RAINBOW III, she was imported by Marc Forissier from Switzerland to Saint-Nazaire. In 1999 she has been bought by the present President of Yacht Club de France.

Ce 6 m de Jauge Internationale a été lancé sous le nom de KIM X. Il est ensuite renommé RAINBOW III, puis est importé de Suisse en 1985 par Marc Forissier à Saint Nazaire. Il a été racheté par l'actuel président du Yacht Club de France en 1999. ■

DJINN

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	8,90 m
Rigging Length (LOA)	11,35 m
Length Waterline	8,00 m
Beam	2,84 m
Draught	1,40 m
Sail area	70,10 sq.m
Designed by	Fr. Mulder
Built by	Annemans, 1934

DORIANA

Fore-and-aft Schooner	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	30,76 m
Rigging Length (LOA)	36,08 m
Length Waterline	23,69 m
Beam	6,82 m
Draught	3,75 m
Sail area	492,00 sq.m
Designed by	—
Built by	Fredericksund, 1930

Fu costruito per l'armatore danese Lauritsen e per lungo tempo è stato il più grande yacht scandinavo. Mai utilizzato per regate, è stato protagonista di grandi crociere. Lo scafo ha l'ossatura in quercia ed il fasciame in teak.

Ha cambiato diverse volte proprietà e con il nome di BOHEME DEUX ha fatto charter per diversi anni.

Acquistato dall'attuale proprietario, un importante armatore svedese, nel 2000 è stato sottoposto ad un importante restauro. Ad ultimazione quasi avvenuta, un incendio ha distrutto quasi per intero gli interni ricostruiti con gran lusso. È stato impiegato un anno per riportare lo yacht in condizioni di navigare.

Built for the dane Lauritsen, for many years DORIANA was the largest scandinavian yacht. Though she never raced, she cruised extensively. The hull has oak frames and floors, with teak planking. She has had several owners, and as BOHEME DEUX worked for several years in the charter business.

Bought by her present owner, a scandinavian, a major refit was begun in 2000. But when the work was almost completed, a fire destroyed almost all of her luxurious interiors, and another year went by before she was able to sail again.

Il fut construit pour l'armateur danois Lauritsen et il est resté longtemps le plus grand de tous les bateaux scandinaves. N'ayant jamais participé à aucune régate, il servit en revanche à faire de grandes croisières. La coque a les membrures en chêne et le bordé en teck.

Il changea souvent de propriétaires et sous le nom de BOHEME DEUX, pendant plusieurs années, il a été utilisé comme charter. Racheté par l'actuel propriétaire, un armateur suédois important, il a été l'objet d'une restauration importante en l'an 2000.

Les travaux étaient quasiment finis quand un incendie a détruit presque entièrement l'intérieur qui avait été refait d'une manière très luxueuse. Il a fallu une année pour remettre le bateau en mesure de naviguer. ■

EILEEN

Marconi sloop	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	18,26 m
Rigging Length (LOA)	18,26 m
Length Waterline	12,58 m
Beam	3,63 m
Draught	2,90 m
Sail area	188,00 sq.m
Designed by	Ch. Jensen
Built by	Soon Slip, 1938

È un 12 metri Cruising (versione crociera scandinava dei 12 Metri S.I.). È stato di proprietà di Sonia Henie, la grande campionessa norvegese di pattinaggio. Alla sua morte nel 1969, è venduto in Svezia e viene trasformato in ketch. Ritorna in Norvegia nel 1985 con armatore E. Storm; da lui viene restaurato per svolgere attività di charter. Nel 1992 viene venduto allo armatore olandese Paul van der Bijl. L'architetto Cees van Tongeren dello studio Van de Stadt viene incaricato del suo restauro e di riportarlo nell'antica veste. Il restauro è stato fatto in omologia con il progetto originario ma innovando in maniera un pò troppo moderna gli interni e la disposizione di coperta con un gran numero di verricelli self tailing.

A 12-metre cruising (Scandinavian cruising version of the 12 Metre I.R.), she was the property of famed Norwegian ice skater Sonia Henie. At her death, she was sold in Sweden and was transformed into a ketch. She returned to Norway in 1985 with owner E. Storm and was restored by him for charter activity. In 1992 she was sold to Dutch owner Paul van der Bijl. Architect Cees van Tongeren of the firm Van de Stadt was engaged to restore her and return her to her original self. The restoration followed the original design but with an over-modernization of the interior and deck layout with a large number of self-tailing winches.

C'est un 12 mètres Cruising (version croisière scandinave des 12 Mètre J.I.). Il a appartenu à Sonia Henie, la grande championne norvégienne de patinage. A sa mort, en 1969, il est vendu en Suède où son gréement est transformé en ketch. En 1985, l'armateur E. Storm le rapatrie en Norvège et le fait restaurer pour le transformer en charter. En 1992, il est revendu à l'armateur néerlandais Paul van der Bijl. L'architecte Cees van Tongeren du cabinet studio Van de Stadt est chargé de le restaurer et de lui redonner son aspect d'origine. Fidèle au plan d'origine, la restauration est un peu trop moderne pour ce qui est des espaces intérieurs et elle introduit un trop grand nombre de winches self-trailing sur le pont. ■

ELEFTERIA

Marconi Ketch	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	13,16 m
Rigging Length (LOA)	13,16 m
Length Waterline	10,09 m
Beam	3,64 m
Draught	—
Sail area	66,00 sq.m
Designed by	Valdettaro
Built by	Gioacchini - Leonardi, 1972

ELEONORA

Fore-and-aft schooner

Replica of Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	41,55 m
Rigging Length (LOA)	49,30 m
Length Waterline	30,17 m
Beam	8,08 m
Draught	5,18 m
Sail area	1.133,80 sq.m
Designed by	Nathaniel G. Herreshoff
Built by	Van der Graf, 2000

La costruzione è stata iniziata nel 1999. Trattasi di una replica di WESTWARD, la costruzione n. 692 del cantiere, disegnata da Nat Herreshoff nel 1909 e varata il 31 marzo 1910 per il famoso e ricchissimo avvocato Alexander S. Cochran. Lo scafo era in acciaio rivettato, il dislocamento era di 323 tonnellate con una zavorra di 80 tonnellate mentre alberi e sartie ne pesavano 7. Comandata da Charlie Barr, nel 1910, con l'armatore a bordo, venne in Europa dove vinse le regate della settimana di Kiel, battendo per 4-1 il METEOR IV del Kaiser, ed otto delle nove prove disputate durante la settimana di Cowes tanto da essere considerata la goletta più veloce al mondo.

Tornata negli Stati Uniti vinse la Astor Cup nel 1911.

Alla morte di Barr, su richiesta del Kaiser, Cochran la vendette per \$120.000 alla Norddeutschen Regatta Verein ed il nome venne cambiato in HAMBURG II; questo ne provocò il sequestro nel corso della Cowes Week del 1914 a causa della dichiarazione di guerra. Acquistato nel 1919 dal finanziere londinese Clarence Hatry, nel 1929 a causa della rovina di Hatry venne acquistato dall'inglese T.B. Davies, che aveva accumulato una fortuna in Sud Africa. Lui stesso era uomo di mare e curava direttamente con l'equipaggio la manutenzione, anche quella straordinaria.

Regatò spesso contro BRITANNIA e nel 1936, alla morte di Giorgio V, in segno di rispetto, lo yacht abbandonò definitivamente le regate. Davies morì a 75 anni nel 1942. Non essendo gli eredi in condizione di mantenerlo, per espressa volontà dell'estinto, la figlia lo fece affondare in acque profonde al largo del canale delle isole Jersey dove Davies lo aveva fatto navigare con frequenza (15 luglio 1947).

La replica è stata eseguita con estrema cura sui piani originari, disponibili presso il Mystic Museum, sia di WESTWARD che della gemella ELENA (con deriva mobile). Sono stati trovati oltre 300 disegni e centinaia di pagine di descrizione.

Scafo, piano di coperta, armamento sono strettamente conformi; solo gli interni sono stati variati nel lay out anche se ricostruiti in stretta omologia e seguendo, nelle finiture, i disegni originari. L'armatore, Ed Kastelein non è nuovo a queste imprese avendo fatto costruire a suo tempo ZACA A TE MOANA.

ELEONORA è stato ceduto ad un armatore svizzero nel 2005.

ELEONORA

Her keel was laid in 1999: ELEONORA is a replica of Nat Herreshoff's WESTWARD, hull N° 692.

Designed in 1909 and launched March 31st, 1910, WESTWARD was commissioned by the rich and famous lawyer Alexander S. Cochran. The hull was riveted steel, displacement 323 tons with 80 tons of ballast. The rig alone weighed 7 tons.

Skipped by Charlie Barr and with the owner on board, she immediately crossed to Europe. There she won Kiel Week, beating the Kaiser's METEOR IV four to one, and then went on to Cowes Week where she won eight of nine races. WESTWARD was considered the fastest schooner in the world. Back in the United States, she won the Astor Cup in 1911. When Barr passed away (and upon the Kaiser's request), Cochran sold her to the "Norddeutschen Regatta Verein" for \$120,000, where her name was changed to HAMBURG II. Caught racing in Cowes Week at the outbreak of World War I in 1914, she was confiscated by the English. WESTWARD was purchased in 1919 by the London financier Clarence Hatry. When Hatry fell into ruin in 1929, she was sold to T.B. Davies, whose fortune had been made in South Africa. Davies was a seaman,

and remained closely involved in the running of WESTWARD.

She raced for years against BRITANNIA, and when George V died in 1936, Davies retired WESTWARD from racing in honor of the King. Davies himself passed away in 1942, and without any heirs with the means to maintain her, Davies' daughter carried out his expressed wish and on July 15th, 1947, had her sunk off the Jersey Isles.

The replica was built according to the original plans, deposited at Mystic Seaport Museum along with the plans for ELENA, a centre-board twin of WESTWARD. Over 300 drawings and hundreds of pages of detailed plans were used. Hull, deck layout and rig conform completely to the original plans, and while the below-decks layout has been altered, their construction is as accurate as possible, with final detail work taken from the original drawings. Ed Kastelein, the owner at the time, had already built ZACA A TE MOANA.

ELEONORA was sold to a swiss owner in 2005.

ELEONORA

Le début de la construction remonte en 1999. Il s'agit d'une réplique de WESTWARD, la construction n. 692 du chantier, dessiné en 1909 par Nat Herreshoff pour le fameux et très riche avocat Alexander S. Cochran, le lancement a lieu le 31 mars 1910. La coque était en acier riveté, le déplacement était de 323 tonnes avec un lest de 80 tonnes tandis que la mâture en pesaient 7.

En 1910, commandé par Charlie Barr, avec l'armateur à bord, il vint en Europe où il remporta les régates de la semaine de Kiel, battant 4 - 1 METEOR IV du Kaiser et huit des neuf épreuves disputées pendant la semaine de Cowes, au point d'être considérée la goélette plus rapide du monde.

De retour aux Etats-Unis elle remporte l'Astor Cup en 1911. A la mort de Barr, sur demande du Kaiser, Cochran le vend \$120.000 à la Norddeutschen Regatta Verein et il changea son nom en HAMBURG II. A cause de la déclaration de guerre, il fut séquestré au cours de la Cowes Week. Racheté en 1919 par le financier londonien, Clarence Hatry; en 1929 à la suite de la ruine de Hatry il est racheté par l'anglais T.B. Davies, qui avait fait fortune en Afrique du Sud. Lui même était un homme de mer, il s'occupait personnellement, avec son équipage, de l'entretien courant et des travaux importants. Il participa souvent aux régates contre BRITANNIA et en 1936, à la mort de Georges V, en signe de respect, le yacht abandonna définitivement les régates. Davies mourut à 75 ans en 1942. Les héritiers n'étant pas en mesure de pourvoir à son entretien, selon la volonté exprimée par le défunt, sa fille le fit sombrer dans les eaux profondes au large du canal des Iles Jersey, où Davies l'avait fait naviguer fréquemment (15 juillet 1947).

La réplique a été réalisée avec beaucoup de soins selon les plans d'origine, disponibles auprès du Mystic Museum, aussi bien de WESTWARD que de la jumelle ELENA (avec une dérive mobile). On a retrouvé plus de 300 plans et centaines de pages de description. Coque, pont, gréement sont absolument conformes, seule la distribution de l'aménagement intérieur a été changée car les finitions son restées fidèles aux plans d'origine.

Ce ne fut pas une entreprise nouvelle pour l'armateur, Ed Kastelein, étant donné qu'il avait déjà fait construire ZACA A TE MOANA.

En 2005, ELEONORA a été cédé à un armateur suisse. ■

ELLA

Marconi yawl

Classic Yacht

Length Overall (LFT)	14,72 m
Rigging Length (LOA)	14,72 m
Length Waterline	12,18 m
Beam	3,86 m
Draught	2,40 m
Sail area	93,00 sq.m
Designed by	Sparkûan & Stephens
Built by	Cantieri Sangermani, 1960

Varato come OLIANA IV (armatore Riva), cambiò armatore (Zaffagni) e nome in MABELLE. L'attuale armatore ha cambiato nome in ELLA.

Launched as the OLIANA IV (owner: Riva), the yacht was later sold to Zaffagni and the name was changed to MABELLE. The current owner changed to ELLA.

Lancé sous le nom d'OLIANA IV (armateur Riva), il changea ensuite d'armateur (Zaffagni) qui l'appela MABELLE. L'armateur actuel l'a rebaptisé ELLA. ■

EMILIA I

Marconi sloop	Vntage Yacht
Length Overall (LFT)	20,98 m
Rigging Length (LOA)	20,98 m
Length Waterline	13,54 m
Beam	3,58 m
Draught	2,95 m
Sail area	180,84 sq.m
Designed by	Attilio Costaguta
Built by	Cantieri Costaguta, 1930

Fu progettato da Attilio Costaguta come 12 Metri S.I. quale regalo del sen. Giovanni Agnelli al genero Carlo Nasi. La commessa venne però annullata e dopo qualche tempo lo scafo venne venduto ai signori Bruzzone che decisero per il cambio dell'armo in goletta Marconi. EMILIA sarebbe stato il secondo 12 Metri S.I. varato in Italia dopo LA SPINA (varato da Baglietto). Pur essendogli stato assegnato il numero velico (12 - I 2), di fatto non venne mai varato come tale. Nel 1940 viene venduto al banchiere Coppola che lo mantiene in perfetto stato. Alla sua morte (anni Settanta) si hanno alcuni passaggi di proprietà e nel 1988 lo yacht viene sottoposto ad un completo restauro a cura della nuova armatrice, contessa Sterzi. Dal 1997 è di proprietà dell'attuale armatore che nell'anno 2005 completa i lavori di conversione di EMILIA in 12 Metri S.I.

EMILIA was designed to the 12 Meter Rule by Attilio Costaguta, and was to be a gift from Sen. Giovanni Agnelli to his son-in-law Carlo Nasi. The project was abandoned and after a time the hull was sold to the Bruzzone family, who decided on a Marconi schooner rig. EMILIA was the second 12 Meter launched in Italy, the first being the Baglietto LA SPINA. Even though she had been given the sail number 12-I 2, she was never launched as such. In 1940 she was sold to the banker Coppola, who kept her in perfect condition. At his death in the early '70s various changes in ownership took place. The yacht was completely restored in 1988 by her new owner, countess Sterzi. EMILIA has belonged to her current owner since 1997, who then completed her conversion to the 12mR in 2005.

Il fut conçu par Attilio Costaguta en tant que Douze Mètres J.I. pour le compte du Sénateur Giovanni Agnelli qui l'offrit à son gendre Carlo Nasi. Mais la commande fut annulée et quelque temps après le bateau fut vendu aux Bruzzone qui transformèrent le gréement en goélette Marconi. EMILIA aurait été le second 12 Mètres J.I. lancé en Italie après LA SPINA (lancé par Baglietto). Bien que le numéro de voile (12 - I 2) lui fut attribué, il n'a jamais été lancé comme tel. En 1940, il est vendu au banquier Coppola qui le conserve en parfait état. A sa mort (années soixante-dix), le yacht change plusieurs fois de propriétaires et, en 1988, il est soumis à une restauration complète par son nouveau armateur, la comtesse Sterzi. L'armateur actuel le possède depuis 1997 et en 2005 termine les travaux de transformation de EMILIA en 12 Mètres J.I. ■

ENTERPRISE

Marconi sloop 12 m I.R.	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	20,15 m
Rigging Length (LOA)	20,15 m
Length Waterline	13,41 m
Beam	3,78 m
Draught	2,74 m
Sail area	168,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Minneford Yacht Yard Inc., 1977

Progetto di Olin Stephens e David Pedrick, avrebbe dovuto essere una evoluzione di COURAGEOUS in vista della 23ma sfida di Coppa America ma nella selezione del defender venne battuto proprio da COURAGEOUS che si aggiudicherà poi la Coppa per la seconda volta. Enterprise continuerà la sua attività in Coppa come barca lepre di diversi altri Dodici: FREEDOM, AZZURRA, FRENCH KISS. Oggetto di sequestro giudiziale per diversi anni, è stato acquistato nel 1996 dal cantiere che lo ha restaurato portandolo nel 2000 nuovamente a regatare.

Designed by Olin Stephens and David Pedrick, she was to have been an evolution of COURAGEOUS, with a view to the 23rd America's Cup challenge, but in the defender selection she was defeated by none other than COURAGEOUS, that then won the Cup for the second time. ENTERPRISE would continue her Cup activity as trial horse for various other Twelves: FREEDOM, AZZURRA, FRENCH KISS. Under court seizure for various years, she was purchased in 1996 by the boatyard that restored her and returned her in 2000 to racing.

Dessiné par Olin Stephens et David Pedrick, il aurait du être une évolution de COURAGEOUS en vue du 23^{ème} défi de la Coupe de l'America mais dans la sélection du "defender" il fut battu précisément par COURAGEOUS qui emportera la Coupe par la suite pour la seconde fois. ENTERPRISE continuera son activité en Coupe comme bateau lièvre de plusieurs autres 12M : FREEDOM, AZZURRA, FRENCH KISS. Ayant fait l'objet d'une saisie judiciaire pendant de nombreuses années, il a été acheté en 1996 par le chantier qui l'a restauré pour le faire régater à nouveau en 2000. ■

Eos I

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	16,82 m
Rigging Length (LOA)	16,82 m
Length Waterline	12,72 m
Beam	3,74 m
Draught	—
Sail area	135,00 sq.m
Designed by	Laurent Giles & Partners
Built by	Cantieri Sangermani, 1962

Viene varato con il nome di GIGA per il conte Emanuele Pafundi di Zante con cui partecipa ad alcune regate della Giraglia. Dopo alcuni anni di disarmo, viene acquistato dal dottor Santonocito che ne cambia il nome in Eos I e lo sottopone ad ampi restauri presso il Cantiere dell'Argentario. Nel 1988 viene acquistato dall'attuale armatore con cui partecipa, con frequenti vittorie, a diversi raduni di yacht d'epoca. Nel 1991/2 ha traversato l'Atlantico per un soggiorno ai Caraibi.

Launched with the name GIGA for Count Emanuele Pafundi di Zante, with whom she participated in a few races of the Giraglia. After some years in mothballs, she was purchased by Mr. Santonocito, who changed her name to Eos I and had her fully restored at the Cantiere dell'Argentario. In 1988 she was purchased by her present owner with whom she has entered in various meetings for vintage yachts, with frequently victories. In 1991-2 she crossed the Atlantic for a period in the Caribbean.

Il est lancé sous le nom de GIGA par le Comte Emanuele Pafundi di Zante avec lequel il participe à quelques régates de la Giraglia. Après quelques années d'immobilisation, il est racheté par Monsieur Santonocito qui change son nom en Eos I et le fait restaurer par le Chantier de l'Argentario. En 1988 il est acheté par l'armateur actuel avec lequel il participe, en étant fréquemment victorieux, à plusieurs rassemblements de yachts d'époque. En 1991/92 il a traversé l'Atlantique pour un séjour aux Caraïbes. ■

ESCORPION

Marconi ketch	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	15,60 m
Rigging Length (LOA)	15,60 m
Length Waterline	—
Beam	3,79 m
Draught	2,72 m
Sail area	95,00 sq.m
Designed by	German Frers sr.
Built by	Gomez y Gutierrez, 1943

ESTEREL

Fore-and-aft cutter 8 m I.R.

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	12,04 m
Rigging Length (LOA)	12,97 m
Length Waterline	8,24 m
Beam	2,42 m
Draught	1,80 m
Sail area	92,00 sq.m
Designed by	L. Léon Sibille
Built by	Ch. De Sibille et Grossi, 1912

Costruito secondo la prima versione della formula di Stazza Internazionale.

Built according to the first version of the International Rule formula.

Construit selon la première version de la formule de Jauge Internationale. ■

EUGENIA V

Marconi ketch

Classic Yacht

Length Overall (LFT)	21,60 m
Rigging Length (LOA)	21,60 m
Length Waterline	15,35 m
Beam	5,49 m
Draught	2,95 m
Sail area	205,00 sq.m
Designed by	Philip Rhodes
Built by	Cantieri Sangermani, 1968

EVA

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	13,45 m
Rigging Length (LOA)	16,60 m
Length Waterline	9,43 m
Beam	2,95 m
Draught	1,90 m
Sail area	152,00 sq.m
Designed by	William Fife III
Built by	W. Fife & Son 1906

È la costruzione n. 505 del cantiere realizzata con il nome originario di EVA per Glenn Mc Andrei di Largs (Scozia). Cambia diversi armatori e nel 1964, con il nome di VALDORA, viene portato in Spagna.

Nel 2001 ne è armatore J.C. Eguiaray Pagés, che rida il nome originario di EVA e avvia importanti lavori di restauro presso gli Astilleros Mediterráneo di Malaga: l'armo viene riportato all'originario cutter aurico e lo scafo viene quasi integralmente rifatto essendo l'originario fortemente alterato o inesistente. Secondo Juan Sanchez, proprietario del cantiere, lo scafo era in origine costruito con doppio strato di 10 mm. mentre il restauro lo ha ricostruito con tavole da 18 mm. ricoperte da uno strato trasversale di mogano da 5mm.

Hull N°505, launched as EVA for Glenn Mc Andrei of Largs, in Scotland. She had several owners before her transfer to Spain in 1964 as VALDORA.

In 2001, J.C. Eguiaray Pagés gave EVA back her original name and began a major restoration at the Astilleros Méditerranéo of Malaga. The rig was restored to the original gaff cutter, and the hull was almost completely rebuilt, as very little original work was still in place. According to Juan Sanchez, owner of the yard, the hull was originally built of a 10 mm double layer, while the restoration used 18 mm planking, covered lengthwise by 5 mm mahogany.

Il s'agit de la construction n. 505 du chantier réalisée pour Glenn Mc Andrei de Largs (Ecosse). Son nom d'origine était EVA. Plusieurs armateurs se succèdent et en 1964, sous le nom de VALDORA, se déplace en Espagne.

En 2001, son armateur, J.C. Eguiaray Pagés, lui redonne son nom d'origine, EVA, et entreprend une restauration complète auprès des Astilleros Méditerranéo de Malaga ; le grément redevient celui d'origine, un cutter aurique ; la coque est pratiquement refaite étant très abimée ou inexistente. D'après Juan Sanchez, propriétaire du chantier, la coque d'origine avait été construite avec une double couche de 10mm, tandis que la reconstruction a été faite avec des planches de 18mm recouvertes d'une couche transversale d'acajou de 5 mm. ■

FAIRLIE III

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	12,85 m
Rigging Length (LOA)	15,30 m
Length Waterline	10,09 m
Beam	3,51 m
Draught	1,90 m
Sail area	105,80 sq.m
Designed by	William Fife III
Built by	Robert Inches 1906

Fu disegnato da Fife nel 1902 per il neozelandese F.N. Clarke. Esso è dovuto ad un crescente interesse per Fife in Australia e Nuova Zelanda anche a seguito della visita fatta nel 1889 da George Clark, vice-commodore del Clyde Corinthian Yacht Club, con il suo yacht a vapore CASSANDRA, disegnato da Fife, e degli ottimi risultati conseguiti dal piccolo NELLIE, un altro progetto e costruzione di Fife, da Clark tenuto a bordo, che aveva largamente battuto le locali imbarcazioni.

Clarke era un affezionato cliente di Fife; FAIRLIE III è la sua quarta imbarcazione.

Lo yacht ha poi avuto vita avventurosa con vari armatori; acquistato in Australia da uno spagnolo dopo due anni di navigazione arriva in Spagna a fine anni '50. Con il nome di NANOYA, fa charter di giornata ad Alghero. Nel 1991 da un nuovo armatore viene sottoposto ad un primo libero restauro. Finalmente, l'attuale armatore lo sottopone ad un restauro filologico realizzato dall'architetto Giorgetti basato sui disegni e i documenti dell'epoca rintracciati con pazienza.

Designed by Fife in 1902 for F.N. Clarke of New Zealand.

FAIRLIE III was Clarke's fourth yacht designed by Fife, who had introduced Fife designs to Australia and New Zealand. Clark, as Vice Commodore of the Clyde Corinthian Yacht Club, visited New Zealand on his Fife drawn motor yacht CASSANDRA and with the little NELLIE aboard, made a favorable impression on the local racing fleet by beating many of them. FAIRLIE III had an adventurous life under several owners.

Bought in Australia by a Spaniard, after a two year long trip arrived in Spain towards the end of the 1950's. As NANOYA, she did day charters from Alghero. In 1991 her owner gave FAIRLIE III a generic refit, but finally her present owner undertook a serious refit thanks to architect Franco Giorgetti using patiently discovered original documents.

Il s'agit du bateau conçu par Fife en 1902 pour le néo-zélandais F.N. Clarke. Cela est dû au fait de l'intérêt croissant pour Fife en Australie et en Nouvelle Zélande et aussi à la suite de la visite effectuée en 1889 de George Clark, vice commodore du Clyde Corinthian Yacht Club, sur son yacht à vapeur, CASSANDRA, conçu par Fife, et des excellents résultats obtenus par le petit NELLIE, un autre projet et construction de Fife, que Clark avait gardé à bord et qui avait largement battu les embarcations locales. Clarke était un client attaché à Fife, FAIRLIE III est son quatrième bateau.

Le yacht eut une vie aventureuse avec divers armateurs; racheté en Australie par un espagnol, après deux ans de navigation arrive en Espagne à la fin des années cinquante. Sous le nom de NANOYA, il devient un charter journalier à Alghero. En 1991, le nouvel armateur le soumet à une première restauration libre. Finalement, l'armateur actuel entreprend une restauration complète, réalisée par l'architecte Franco Giorgetti qui s'est appuyé sur les plans et les documents de l'époque recueillis avec patience. ■

FOLLY

Fore-and-aft cutter 8 m I.R.

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	11,53 m
Rigging Length (LOA)	14,15 m
Length Waterline	8,32 m
Beam	2,22 m
Draught	—
Sail area	122,00 sq.m
Designed by	Charles E. Nicholson
Built by	Camper & Nicholson, 1909

Disegnato e costruito da Charles E. Nicholson ad uso personale, è il primo dei metrici da lui progettati anche per contrastare il dominio di Fife nelle classi metriche. Egli si ispirò all'8 Metri BRYONY in costruzione sullo scalo accanto, su disegno e per conto di Robert E. Froude. Dopo le prime regate, FOLLY viene venduto in Argentina a Celestro Fernandez Branco. Viene ritrovato di recente da German Frers che ne cura il restauro dello scafo in un cantiere di Buenos Aires mentre il restauro dell'armo viene completato presso il Cantiere Navale dell'Argentario. FOLLY ha partecipato al Campionato del Mondo della Classe 8 Metri tenutosi a Porto Santo Stefano nel 2000.

Designed and built by Charles E. Nicholson as his personal yacht, first of the metrics designed by him, in part to counter the dominance of William Fife in the metric classes. He drew much inspiration from the 8-meter BRYONY being built in his shipyard on the design, and on behalf, of Robert E. Froude. After the initial races, FOLLY was sold in Argentina to Celestro Fernandez Branco. She was recently found by German Frers, who had the boat restored by a shipyard in Buenos Aires while her restoration was completed at the Cantiere Navale dell'Argentario. FOLLY participated in the World 8-meter Class Championship held at Porto Santo Stefano in 2000.

Dessiné et construit par Charles E. Nicholson pour son usage personnel, il fut le premier des métriques qu'il conçut, en partie pour lutter contre l'hégémonie de Fife dans les classes métriques. Il s'inspira du 8 Mètre BRYONY que l'on construisait dans la cale d'à côté, sur un dessin et pour le compte de Robert E. Froude. Après les premières régates, FOLLY fut vendu en Argentine à Celestro Fernandez Branco. Ce n'est que récemment que German Frers le retrouva et le fit restaurer dans des chantiers de Buenos Aires, tandis qu'il fit achever le gréement au Cantiere Navale dell'Argentario. FOLLY a participé au Championnat du Monde de la Classe 8 Mètre qui a eu lieu à Porto Santo Stefano en 2000. ■

FULMAR

Marconi cutter 8 m I.R.	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	14,67 m
Rigging Length (LOA)	14,67 m
Length Waterline	9,52 m
Beam	2,67 m
Draught	—
Sail area	94,00 sq.m
Designed by	W. and R.B. Fife
Built by	W. Fife & Son, 1930

Varato come OONAH, viene ceduto a Robert e John Aspin per competere nella famosa Seawanakaha Cup. Chiamato FULMAR, è velocissimo ma non vince sull'altro 8 m di Fife, SASKIA, che sarà il defender della Coppa. FULMAR vince diverse regate ed è campione scozzese per gli 8m nel 1934, 1935 e 1936. Nel 1953 è in Canada per regatare nella zona di Vancouver. Viene ritrovato nel 1992 abbandonato a terra insieme al 12m MIQUETTE; il ponte è plasticato. Da Fairlie Restoration è stato rifatto come in origine con parziale utilizzo degli interni mentre lo scafo originario è servito come forma di quello nuovo. Ha debuttato alla Nioulargue 1994 timonato da Tabarly.

Launched as OONAH, she was sold to Robert and John Aspin, willing to compete for the Seawanakaha Cup. Renamed FULMAR, she proved fast but not enough to win the Fife 8m, SASKIA, who will be the Cup defender. FULMAR won many races and was the Scottish 8m champion in 1934, 1935 and 1936. In 1953 she is in Canada to race in the Vancouver area. She was found in 1992 in dry dock together with the 12m MIQUETTE; the deck covered by a thin film of fiberglass. She underwent a total refit at Fairlie Restoration as per the original plans with partial use of the interiors; the hull was completely rebuilt, using the original as a form for reconstructing the new one. She debuted at the 1994 Nioulargue skippered by Tabarly.

Lancé sous le nom d'OONAH, il est cédé à Robert et à John Aspin pour participer à la fameuse Coupe Seawanakaha. Appelé FULMAR, il est effectivement très rapide mais il ne parvient pas à l'emporter sur l'autre Huit Mètre de Fife, SASKIA, qui sera le defender de la Coupe. FULMAR remporte plusieurs régates et il est champion d'Ecosse pour les Huit Mètre en 1934, en 1935 et en 1936.

En 1953, on le trouve au Canada où il fait des régates dans la région de Vancouver. Abandonné sur la terre ferme avec le Douze Mètre MIQUETTE, on le retrouve en 1992; le pont est plastifié.

Fairlie Restoration lui redonne son état d'origine avec une utilisation partielle des espaces intérieurs. La coque originelle a servi de forme à la nouvelle. Il a fait ses débuts au Nioulargue 1994, à la barre Tabarly. ■

GALVANA

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	16,72 m
Rigging Length (LOA)	16,72 m
Length Waterline	12,46 m
Beam	4,33 m
Draught	—
Sail area	110,44 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Astilleros Caravela S.L., 1975

Venne costruito per degli imprenditori di Barcellona che desideravano avere uno yacht vincente in regata. Dopo sette anni venne ceduto ad altri armatori che per i successivi 20 anni lo hanno utilizzato per lunghe navigazioni e crociere in Mediterraneo ed in Atlantico. Dal 2003 è dell'attuale armatore e dei suoi fratelli che, viste le condizioni precarie, lo hanno sottoposto ad un completo restauro.

GALVANA was commissioned for a group of contractors from Barcellona, with the brief of a winning racing yacht. After seven years she was sold and her new owners cruised her for twenty years in the Mediterranean and Atlantic. The present owner and his brothers acquired GALVANA in 2003, and given her poor state immediately undertook a complete refit.

Il s'agit du bateau construit pour des industriels de Barcelone qui désiraient avoir un yacht capable de remporter des régates. Il est vendu après une période de sept ans à d'autres armateurs qui, pendant les vingt années suivantes, l'utilisèrent pour effectuer de longues navigations et croisières en Méditerranée et dans l'Océan Atlantique. Depuis 2003, il appartient à l'armateur actuel et à ses frères, qui, ayant constaté son mauvais état, l'ont soumis à une restauration complète. ■

GAUDEAMUS

Fore-and-aft Cutter Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	12,98 m
Rigging Length (LOA)	14,78 m
Length Waterline	9,26 m
Beam	2,72 m
Draught	1,60 m
Sail area	117,55 sq.m
Designed by	Rostock
Built by	Barg, 1914

Fu costruito a Rostock per un circolo velico locale. Se ne perde traccia fino al 1950 quando venne ritrovato in acque interne vicino a Berlino dall'armatore Frierling che lo restaurò presso il cantiere Wolgast da dove esce nel 1953 con il nome di RUGIA con l'armo originario cambiato da aurico a Marconi. Nel 1961 venne venduto a Klaus Schroeder che nel 1962 decise di fuggire con tutta la famiglia da Rostock e rifugiarsi in Germania Occidentale. Venduto a Hans Sellmer, cambiò nome in QUESTION MARK. Nuovo cambio di nome e ritorno al nome di RUGIA. Nel 1992 Raimund Deibele lo acquista e lo riporta all'armo ed al nome originario.

The GAUDEAMUS was built in Rostock for a local yacht club. There is no available information prior to 1950, the year in which she was found in inland waters near Berlin by Frierling, who restored the yacht at the Wolgast shipyard. The yacht left the shipyard in 1953 with the name RUGIA and with the original rigging, which was changed from gaff to Marconi rigging. She was sold in 1961 to Klaus Schroeder, who decided to defect with his family in 1962 from Rostock to West Germany. The yacht was sold to Hans Sellmer, who changed her name to QUESTION MARK. She changed name once again, then returned to the name of RUGIA. Raimund Deibele bought her in 1992 and restored her original name and rigging.

Il fut construit à Rostock pour un club de voile local. On en perd les traces jusqu'en 1950, année où l'armateur Frierling le retrouva près de Berlin, le fit restaurer par les chantiers Wolgast d'où il sort en 1953 sous le nom de RUGIA, le grément d'origine aurique étant transformé en grément Marconi. En 1961, il est vendu à Klaus Schroeder qui, en 1962, décida de s'enfuir de Rostock avec toute sa famille pour se réfugier en Allemagne de l'Ouest. Vendu à Hans Sellmer, il fut rebaptisé QUESTION MARK. Nouveau changement de nom et retour au nom de RUGIA. En 1992, Raimund Deibele le rachète et lui redonne son grément et son nom d'origine. ■

GIOANNA

Marconi cutter Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	10,87 m
Rigging Length (LOA)	10,87 m
Length Waterline	8,77 m
Beam	2,47 m
Draught	—
Sail area	55,00 sq.m
Designed by	Cesare Sangermani
Built by	Cantieri Sangermani, 1951

Il progetto è del 1948 e GIOANNA è uno dei tre esemplari costruiti insieme a ALCYONE e FANTASIA.

Il primo armatore ne è stata la famiglia Gavarone di Genova, quindi per 40 anni con il nome ARC EN CIEL la signora Franca Child. Dal 1995 è dell'attuale armatore.

Designed in 1948, GIOANNA is one of three units built together with ALCYONE and FANTASIA. Her first owner was the Gavarone family of Genoa. Then, for 40 years with the name of ARC EN CIEL she was owned by Mrs. Franca Child. Since 1995 she is owned by the present owner.

Le plan remonte à 1948 et GIOANNA est l'un des trois exemplaires construits avec ALCYONE et FANTASIA. Le premier armateur a été la famille Gavarone de Gênes. Ensuite, sous le nom de ARC EN CIEL, Madame Franca Child a été armateur pendant 40 ans. Depuis 1995 est armé par son actuel armateur. ■

GIRARDILLA

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	15,68 m
Rigging Length (LOA)	15,68m
Length Waterline	11,22 m
Beam	3,84 m
Draught	2,80 m
Sail area	111,75 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Astilleros Caravela S.L., 1975

Costruito in origine per il re di Spagna, Alfonso XIII, conte di Barcellona, è stato varato nel 1963 giusto in tempo per partecipare al Fastnet ed all'Admiral Cup di quell'anno. Si ritirò per danni all'alberatura. Nel 1964 ebbe miglior fortuna terminando tra i primi. Continuò poi a vincere fino a quando venne venduto in Portogallo. Nei primi anni, continuò a collezionare risultati positivi fino ad anni di progressivo degrado. Nel 2000 venne trovato in stato di abbandono ed acquistato dalla Fundacion Hispania che lo ha sottoposto a restauro presso la base navale spagnola di Cartagena.

Built for the King of Spain Alfonso XIII, Count of Barcelona. Launched in 1963, just in time for that year's Fastnet and Admiral's Cup. GIRARDILLA retired from the race with mast problems. She was luckier in 1964 when she finished towards the top of the fleet. Sold to a new owner in Portugal, she continued winning, but then slowly went into decline. Found completely abandoned in 2000, GIRARDILLA was bought by the Fundacion Hispania and restored at the Carthage naval base.

Il s'agit du bateau construit initialement pour le roi d'Espagne, Alfonso XIII, conte de Barcelone. Lancé en 1963 à peine en temps utile pour pouvoir participer au Fastnet et à l'Admiral Cup de la même année, il est contraint à se retirer ayant subi des dégâts à la mâture. En 1964 il se plaça dans les premiers. Il continua à remporter des victoires jusqu'au moment où il fut vendu à un armateur portugais. Dans les années suivantes il continua à collectionner de bons résultats, puis commencèrent les années de dégrade progressif. La Fundacion Hispania le retrouve dans un état d'abandon et le rachète en l'an 2000. Successivement il fut soumis à une restauration complète auprès de la base navale espagnole de Cartagena. ■

GOLONDRINA

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	11,12 m
Rigging Length (LOA)	11,12 m
Length Waterline	8,47 m
Beam	2,98 m
Draught	—
Sail area	52,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Cantiere Carlini, 1968

Costruito per Charles Holland con il nome di OJALÀ. Ha partecipato al Fastnet del 1971 piazzandosi dodicesimo. Partecipa attivamente alle regate degli yacht classici; ne è uno dei protagonisti con numerose vittorie.

Built for Charles Holland with the name of OJALÀ. She participated in the 1971 Fastnet with a 12th placement. She actively enters in classic yacht races, one of the leading competitors with numerous victories.

Construit pour Charles Holland sous le nom de OJALÀ, il a participé au Fastnet du 1971 à la douzième place. Il participe activement aux régates des yachts classiques; c'est d'ailleurs l'un des concurrents qui remportent le plus de victoires. ■

GUIDA

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	13,84 m
Rigging Length (LOA)	13,84 m
Length Waterline	10,18 m
Beam	3,89 m
Draught	—
Sail area	81,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Cantiere Craglietto, 1970

Disegno S&S n. 1909.3 per Giorgio Falck derivato dal n. 1909 di MABELLE. È stato uno dei protagonisti delle regate dei primi anni '70 ed in particolare ha partecipato alla prima edizione della Whitbread Around the World Race.

This yacht is an S&S design (n. 1909.3) for Giorgio Falck deriving from design n. 1909 of MABELLE. The Guia was one of the stars of regattas in the seventies and participated in the first edition of the Whitbread Around the World Race.

Dessin S&S n° 1909.3 pour Giorgio Falck découlant du n° 1909 de MABELLE. Il s'agit de l'un des challenger des régates du début des années 70. En particulier, il a participé à la première édition de la Whitbread Around the World Race. ■

HALLOWE'EN

Marconi cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	21,75 m
Rigging Length (LOA)	25,25 m
Length Waterline	15,32 m
Beam	4,40 m
Draught	2,90 m
Sail area	295,00 sq.m
Designed by	W. Fife III
Built by	W. Fife & Son, 1926

Costruito come yacht da crociera/regata ispirato ai 15m S.I., fu innovativo anche per l'armamento Marconi. Tra i diversi armatori: nel 1930, il noto yachtsman norvegese Alfred Larsen che lo ribattezzò MAGDA XII; nel 1952 il socio del NYYC Walter Wheeler che lo ribattezzò COTTOM BLOSSOM IV partecipando a numerose regate. A fine anni '80 è del Mystic Seaport Museum che lo riportò al progetto originario. Dal 1993 l'armamento ritorna a cutter. Le regate più importanti: terzo nel Fastnet 1926 con il record in reale ancora imbattuto su quello specifico percorso; dal 1954 al 1962 due secondi posti alla Bermuda Race (mai oltre al quinto).

Commissioned as a racing and cruising yacht, based on the 15 m I.R. rating, she was innovative also for the Marconi rigging. She has had several owners: in 1930, well-known Norwegian yachtsman Alfred Larsen, who renamed her MAGDA XII; in 1952 NYYC member Walter Wheeler, who renamed her COTTOM BLOSSOM IV entering her in numerous races. In the late '80s she was purchased by the Mystic Seaport Museum which restored her to her original design. Since 1993 she returned to the cutter rigging. The most important races: third in 1926 Fastnet setting a record real time still unequalled on the specific course; from 1954 to 1962 she participated in all the Bermuda Races with two second places and always in the top five.

Construit en tant que yacht de croisière/régate s'inspirant des Quinze Mètre J.I., il innova également grâce au gréement Marconi. Parmi ses nombreux armateurs, il convient de citer, en 1930, le célèbre yachtman norvégien Alfred Larsen qui le rebaptisa MAGDA XII. En 1952, le membre du NYYC Walter Wheeler l'appela COTTOM BLOSSOM IV et le fit participer à de nombreuses régates. A la fin des années quatre-vingt, il fut acquis par le Mystic Seaport Museum qui lui redonna son aspect d'origine. En 1993, le gréement est refait en cotre. Le régates les plus importantes : troisième au Fastnet 1926 avec le record en temps réel, encore inégalé sur ce parcours; de 1954 à 1962, il arrive deux fois en deuxième position à la Bermuda Race (jamais plus que cinquième). ■

HARLEQUIN

Marconi cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	13,57 m
Rigging Length (LOA)	13,57 m
Length Waterline	9,42 m
Beam	2,21 m
Draught	—
Sail area	31,45 sq.m
Designed by	Nielsen
Built by	Tido Boat Yard, 1948

HAVSÖRNEN

Marconi cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	16,13 m
Rigging Length (LOA)	16,13 m
Length Waterline	10,77 m
Beam	3,65 m
Draught	2,20 m
Sail area	127,90 sq.m
Designed by	Tore Holm
Built by	Holms Batvary, 1937

Progettato per Sven Salén per partecipare alla famosa regata Gotlant Run che si correva secondo la formula di stazza della Bermuda Race.

Vince l'edizione 1937 e coglie altre numerose vittorie.

Lo scafo è in composito con ordinate di quercia che si alternano con quelle in acciaio.

Nel 1949 come CITONA è di Holger Nilsson; rimane nel Baltico abbandonando l'attività regatistica.

A fine anni '80, mentre si trova in Danimarca, un incendio devasta gli interni. L'armatore, Tony Carlsen lo fa restaurare.

Nel 1993, viene acquistato dall'olandese Charles Langereis e viene in Mediterraneo dove, presso il cantiere Pasqui, viene rifatto il piano di coperta su disegno di Van de Stadt. L'albero viene rotto a Cowes a seguito di collisione con BLUE LEOPARD in occasione della prima regata dell'America's Cup Jubilee.

Nuovo albero sempre costruito in spruce da Pasqui.

Designed for Sven Salén and the famous Gotland Run regatta, which was run under the same rating rule as the Bermuda Race. HAVSÖRNEN won the Gotland race in 1937, along with numerous other regattas. The hull is composite construction with alternate oak and steel frames.

In 1949 Holger Nilsson renamed her CITONA, and though she remained in the Baltic, she no longer raced actively.

In Denmark at the end of the 1980's, a fire destroyed below-decks, and her owner Tony Carlsen restored her. In 1993 she was sold to Charles Langereis from Holland and brought to the Mediterranean. The Pasqui yard undertook her refit, and her deck plan was redrawn by Van de Stadt. HAVSÖRNEN broke her mast in a collision with BLUE LEOPARD during the 2001 America's Cup Jubilee; the new mast was done in spruce at the Pasqui yard.

Conçu pour Sven Salén pour participer à la fameuse régate Gotlant Run qui avait lieu selon la formule de jauge de la Bermuda Race. Il remporta l'édition 1937 et recueillit plusieurs autres victoires. La coque est en composite avec les membrures en chêne qui s'alternent avec celles en acier.

En 1949 sous le nom de CITONA elle appartient à Holger Nilsson ; reste dans la Mer Baltique mais ne participe plus aux régates. A la fin des années '80, pendant qu'elle se trouvait au Danemark, un incendie dévaste les intérieurs. L'armateur Tony Carlsen le fait restaurer. En 1993 il fut racheté par l'hollandais Charles Langereis et se déplace en Méditerranée où, auprès du chantier Pasqui, le pont est refait d'après le plan de Van de Stadt. Il subit la rupture du mat à Cowes à la suite de la collision avec BLUE LEOPARD à l'occasion de la première régate de l'America's Cup Jubilee. Actuellement il a un nouveau mât toujours construit en spruce par Pasqui. ■

HYGIE

Marconi ketch

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	21,43 m
Rigging Length (LOA)	23,68 m
Length Waterline	16,58 m
Beam	5,07 m
Draught	3,00 m
Sail area	205,00 sq.m
Designed by	Sevri
Built by	Le Marchand, 1930

Venne ordinato dai coniugi M. e Mme Adrien Verliac. L'armamento originario era misto con randa maestra Marconi e velatura di trinchetto aurica. Negli anni Trenta partecipò ad alcuni Fastnet e vince la Cowes-Dinard del 1931. Negli anni Sessanta subì diverse modifiche: il dritto di prua venne allungato di 70 cm, i parasartie furono aboliti, l'armo venne mutato in ketch Marconi con albero di maestra in legno e quello di mezzana in alluminio; venne costruita anche una ingombrante tuga. Nel 1986 subì gravi danni durante una burrasca nel golfo di Genova. A seguito di ciò, sotto la guida dell'architetto George Azépy-Brenneur, recupera in parte il suo stile originario.

The yacht was ordered by Monsieur Adrien Verliac and spouse. The original rigging was composite, with a Marconi mainsail and a gaff foresail. In the thirties the yacht took part in several Fastnet races and won the Cowes-Dinard in 1931. She underwent several modifications in the sixties: the stem post was extended by 70 cm, the channels were eliminated, Marconi ketch rigging was installed, with a wood main mast and aluminum mizzen-mast, and a large deck-house was built. In 1986 the yacht suffered serious damage during a storm in the gulf of Genoa. Subsequently, part of her original style was recovered under the supervision of Architect George Azépy-Brenneur.

Il fut commandé par M. et Mme Adrien Verliac. Le gréement d'origine était mixte avec une grand-voile Marconi et une voile de misaine aurique. Dans les années Trente, il participa à plusieurs Fastnet et, en 1931, il remporta la Cowes-Dinard. Dans les années Soixante, il fit l'objet de différentes modifications : l'étambot avant fut allongé de 70 cm, les porte-hauban furent éliminés, le gréement fut transformé en ketch Marconi avec grand mât en bois et mât de misaine en aluminium. Le bateau fut également équipé d'un roof très encombrant. En 1986, il fut gravement endommagé lors d'une tempête qu'il essuya dans le golfe de Gênes. A la suite de cet épisode, il récupéra en partie son style originel sous la supervision de l'architecte George Azépy-Brenneur. ■

Marconi cutter 12 m I.R.

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	10,26 m
Rigging Length (LOA)	10,26 m
Length Waterline	8,27 m
Beam	2,75 m
Draught	1,80 m
Sail area	53,00 sq.m
Designed by	—
Built by	—, 1937

Progettista e cantiere di questo yacht sono del tutto sconosciuti. La costruzione sembrerebbe essere di ante guerra. Primo armatore è stato Henry de St Mathurin.

Both designer and yard are unknown, though she seems of pre-war construction. Her first owner was Henry de St. Mathurin.

Aucune information sur l'auteur du projet et sur le chantier sont disponibles. La construction de ce bateau semble remonter avant la guerre.

Le premier armateur s'appelait Henry de St Mathurin. ■

Marconi sloop 12 m I.R.

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	21,12 m
Rigging Length (LOA)	21,12 m
Length Waterline	14,30 m
Beam	3,82 m
Draught	2,78 m
Sail area	188,00 sq.m
Designed by	David Boyd
Built by	Alexander Robertson & Sons, 1964

Con il nome di KURREWA V, viene costruito per i fratelli Livingstone quale alternativa a SOVEREIGN nella sfida inglese alla Coppa America del 1964. Per questione di tempo e di denaro, viene scelto lo stesso progettista ed utilizzati gli stessi piani per cui KURREWA V non è che la copia di SOVEREIGN. Quest'ultimo prevale non senza difficoltà e viene confermato sfidante per la Coppa.

Nel 1968, con il nome di LEVRIER DE MER, servirà come barca lepre per il FRANCE del Barone Bich. Dal 1976 è proprietà dell'armatore attuale che lo ha trasformato in yacht da crociera veloce. IKRA ha partecipato con PRIDE alla sfida da cui è nata la Nioulargue.

With the name KURREWA V, she was built for the Livingstone brothers as an alternative to SOVEREIGN in the British challenge to the 1964 America's Cup. Because of time and money considerations, the same designer was selected and the same plans used, so KURREWA V was just a copy of SOVEREIGN. The latter prevailed, not without some difficulty, and was confirmed as Cup Challenger. In 1968, with the name LEVRIER DE MER, she would serve as trial horse for FRANCE of Baron Bich. In 1976 she became the property of her current owner, who transformed her into a fast cruising yacht. IKRA participated with PRIDE in the challenge which gave birth to the Nioulargue.

C'est sous le nom de KURREWA V qu'il est construit pour les frères Livingstone, soucieux de remplacer SOVEREIGN dans le défi anglais à la Coupe de l'America de 1964. Pour des raisons liées au temps et à l'argent, on choisit le même architecte et l'on utilise les mêmes plans, ce qui implique que KURREWA V n'est guère que la copie de Sovereign. Ce dernier l'emporte non sans difficultés et il est confirmé challenger pour la Coupe. En 1968, sous le nom de LEVRIER DE MER, il sert de bateau-lièvre pour le FRANCE du Baron Bich. Depuis 1976, il appartient à son armateur actuel qui l'a transformé en un yacht de croisière rapide. IKRA a participé avec PRIDE au défi qui a donné naissance à la Nioulargue. ■

ILDERIM

Ketch Marconi	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	10,80 m
Rigging Length (LOA)	10,80 m
Length Waterline	7,90 m
Beam	3,82 m
Draught	2,78 m
Sail area	188,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Neglinge Varvet (Svezia), 1957

Primo armatore è stato Marcus Wallenberg Jr (1957 - 1969) seguito da Anders Schmidt (1969 - 1982) e da Jacobson Boatyard (1969-1982).

Her first owner was Marcus Wallenberg Jr (1957 - 1969) followed by Anders Schmidt (1969 - 1982) and by Jacobson Boatyard (1969-1982).

Son premier armateur a été Marcus Wallenberg Jr (1957 - 1969) suivi par Anders Schmidt (1969 - 1982) et de Jacobson Boatyard (1969-1982). ■

IONA

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	11,71 m
Rigging Length (LOA)	14,19 m
Length Waterline	8,40 m
Beam	2,62 m
Draught	2,00 m
Sail area	97,80 sq.m
Designed by	W. Fife III
Built by	W. Fife and Son, 1899

Parte di una serie di oltre 40 esemplari del monotipo "25 feet", sarebbe il solo costruito da Fife. Il suo primo armatore, Mr. Burrough, aveva la peculiarità di dare ai suoi yacht il nome di NAN. Scomparso durante la guerra, sarebbe rimasto affondato nel Tamigi per 10 anni. Recuperato da un belga, venne restaurato come 6 Metri S.I. Acquistato dall'attuale proprietario nel 1999, viene completamente restaurato in Belgio riportando l'armo a quello aurico originario.

She is one of the more than 40 models of the "25 feet" one-design and the only one built by Fife. Her first owner had the habit to name all his yachts with the name of NAN. She disappears during the war and it is said to have remained sunk in the Thames for 10 years. Recovered by a Belgian, she was restored as a 6 Metre I.R. Bought by her present owner in 1999, she was completely restored in Belgium with a gaff cutter rigging as in origin.

Issu d'une série de plus de 40 exemplaires, il serait le seul à être construit par W. Fife. Mr Burrough, son premier propriétaire, avait la particularité de donner à ses yachts un nom qui commençait par NAN. Il disparaît pendant la guerre et aurait été échoué dans la Tamise pendant 10 ans. Récupéré par un belge et restauré comme 6m JI. Acheté par l'actuel propriétaire en 1999, il a subi une restauration complète en Belgique, qui lui a rendu son gréement aurique d'origine. ■

IRINA VI

Marconi cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	16,48 m
Rigging Length (LOA)	16,48 m
Length Waterline	12,04 m
Beam	3,55 m
Draught	2,20 m
Sail area	141,24 sq.m
Designed by	Alfred Mylne
Built by	W. Fife & Son, 1934

Con il nome di SONAS, viene costruito per uno scozzese. L'armamento ha due versioni diverse: cutter e ketch. Nel dopoguerra viene venduto al famoso armatore norvegese George von Erpecom che lo chiama IRINA VII (come tutte le sue imbarcazioni tra cui due 12 Metri S.I.: IRINA III e IRINA V) e ne rimane armatore fino al 1964 quando viene venduto in Inghilterra allo Island Cruising Club che lo porta nel Devon, cambia arma in ketch e trasforma gli interni adattandoli a barca scuola. Nel 1984 viene acquistato da una coppia di inglesi che lo conserveranno per 16 anni. Nel marzo 2002 viene venduto agli attuali armatori che lo restaurano secondo i piani originari.

Commissioned for a Scotsman, she was launched as SONAS. Her rig had two versions, cutter and ketch. After the war, she was sold to George von Erpecom, the famous Norwegian shipowner, who renamed her IRINA VII. He also owned two 12 Meters IR, IRINA III and IRINA V. She remained in his possession until 1964 when she was sold to the Island Cruising Club of Devon. She was given a ketch rig and changed below decks to accommodate sail trainees. In 1984 IRINA VII was bought by an English couple, who kept her for 16 years. In March of 2002 she was sold to her present owners who restored IRINA VII to her original plans.

Il s'agit du bateau construit pour un écossais et lancé sous le nom de SONAS. Le gréement a deux versions différentes: cutter et ketch. Après la guerre il est vendu au fameux armateur norvégien George von Erpecom qui l'appelle IRINA VII (comme toutes ses embarcations parmi lesquelles deux 12 Mètres J.I.: IRINA III et IRINA V) qui le possède jusqu'en 1964. A cette date il est vendu en Angleterre au Island Cruising Club qui le déplace dans le Devon, en modifie le gréement en ketch et transforme les intérieurs en les adaptant à un bateau école. En 1984 il est racheté par un couple d'anglais qui le conserve pendant 16 ans. En mars 2002 il est vendu aux actuels armateurs qui le soumettent à une restauration d'après les plans d'origine. ■

JAP

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	9,18 m
Rigging Length (LOA)	11,03 m
Length Waterline	7,24 m
Beam	2,27 m
Draught	1,40 m
Sail area	59,24 sq.m
Designed by	W. Fife III
Built by	Carrigaloe Gridiron & W. Co., 1897

È un Cork Harbour One-Design (CHOD) costruito in pochi esemplari per dei soci del Royal Munster Yc. Il costo era di £79 10s cadauno. Il disegno di Fife fu ritenuto "entirely satisfactory". Le prime regate furono nel 1896. Ai primi cinque, altri cinque si aggiunsero, tra cui JAP. Costruito per Mr. Fowler, già armatore di un altro CHOD, non era molto competitivo e dette luogo ad iniziali proteste per un diverso lay out di coperta. Dopo un periodo di oblio, nei primi anni '50, nuovo interesse fu alimentato da regate contro un monotipo disegnato da Mylne, il Dublin Bay 21-footer. Degli originari dieci, solo sei sono gli yacht rimasti con solo tre in condizione di navigare.

This yacht is a Cork Harbour One-Design (CHOD). Only a few exemplars were built for the members of the Royal Munster Yc. The cost was £79 10s each. Fife's design was considered "entirely satisfactory". The first races took place in 1896. Five more CHOD's joined the first five, and among them was the JAP. The JAP was built for Mr. Fowler, who already owned another CHOD. The JAP was not very competitive and the different deck layout was cause for initial complaints. After a period of oblivion, in the early fifties new interest arose due to races against a single class type designed by Mylne, the Dublin Bay 21-footer. Of the original ten, only six yachts remained, and only three were seaworthy.

Il s'agit d'un Cork Harbour One-Design (CHOD) construit en quelques exemplaires seulement pour des membres du Royal Munster Yc. Le prix était de 79 £ 10 sh. à l'unité. Le dessin de Fife fut jugé "entirely satisfactory". Les premières régates eurent lieu en 1896. Les cinq premiers bateaux furent suivis de cinq autres, dont JAP. Construit pour Mr. Fowler, déjà armateur d'un autre CHOD, il n'était pas très compétitif et il donna lieu dès le début à des plaintes à cause du plan différent du pont. Après un période d'oubli dans les années 50, on s'y intéressa de nouveau pour effectuer des régates contre un monotype dessiné par Mylne, le Dublin Bay 21-footer. Sur les dix yachts d'origine, seuls trois bateaux sont encore à même de naviguer. ■

KARENITA

Marconi ketch

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	22,94 m
Rigging Length (LOA)	22,94m
Length Waterline	15,94 m
Beam	4,55 m
Draught	3,10 m
Sail area	214,62 sq.m
Designed by	John Alden
Built by	George Lawley & Sons, 1929

Costruito per Lloyd Demarest ha avuto numerosi proprietari e diversi nomi: SIMOON, WATCHUETT II, AVENIR e SIROCCO, quest'ultimo attribuito da Errol Flynn nel 1938 e conservato fino al 1988 quando gli è stato restituito il nome originario. Ne fu armatore Errol Flynn che venne processato sotto l'accusa di aver stuprato a bordo di SIROCCO due modelle. Pur riconosciuto innocente, fu costretto a vendere lo yacht. Se ne perdonò le tracce fino agli anni '70 quando viene acquistato da Steve Guy, che lo restaura e parte per un giro del mondo durato sette anni. Nel 1988 viene ritrovato a Tortola, spiaggiato; l'attuale proprietario ed un gruppo di suoi artigiani si dedicano ad un radicale restauro che riporta KARENITA agli splendori di un tempo. Dal 1990 è in Mediterraneo con bandiera francese e partecipa, vincendo, ai raduni per yacht d'epoca. Nel 1998 riparte per gli USA per festeggiare i suoi 70 anni; ritorna a Saint Tropez nel 2001.

Commissioned for Lloyd Demarest, KARENITA has had several owners and names: SIMOON, WATCHUETT II, AVENIR and SIROCCO. This last name is attributed to Errol Flynn, and was kept until 1988 when she was again given her original name. Although found innocent, Errol Flynn was forced to sell her as a result of the trial where he was accused of the on-board rape of two models. Her traces were lost until the 1970's, when she was purchased by Steve Guy. He restored her and undertook a seven year circumnavigation. In 1988 she was found on the beach in Tortola. The present owner and his group of artisans dedicated the next years to the complete refit of KARENITA. Present in the Mediterranean under French colors for most of the 1990's, she partook in the classic yacht gatherings, often winning. In 1998 KARENITA left for the United States to celebrate her 70th birthday, and returned to Saint Tropez in 2001.

KARENITA

Il s'agit du bateau construit pour Lloyd Demarest. Après avoir eu plusieurs propriétaires et des noms divers : SIMOON, WATCHUETT II, AVENIR et SIROCCO, ce dernier attribué par Errol Flynn en 1938 et conservé jusqu'en 1988 quand il a retrouvé son nom d'origine. Errol Flynn en fut l'armateur et subit un procès sous l'accusation d'avoir violé à bord de SIROCCO deux mannequins. Bien que reconnu innocent, il fut contraint de vendre le yacht. On perd les traces du bateau jusqu'aux années '70 quand il fut racheté par Steve Guy, qui le restaure et part pour un tour du monde qui a duré sept ans. En 1988 il est retrouvé à Tortola, abandonné ; l'actuel armateur et un groupe d'artisans se consacrent à une restauration complète qui font retrouver à KARENITA toute sa splendeur. Depuis 1990 il se trouve en Méditerranée et il participe, en vainqueur, aux régates de yacht d'époque. En 1998 il repart pour les Etats-Unis pour fêter ses 70 ans, et en 2001 retourne à Saint Tropez. ■

KATAMA

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	12,08 m
Rigging Length (LOA)	12,08 m
Length Waterline	9,11 m
Beam	3,38 m
Draught	1,20 m
Sail area	71,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Matthiesen & Paulsen, 1957

È ispirato al progetto del FINISTERRE ed ha preso parte alla Bermuda Race del 1958 (giunto 16° su 108 partecipanti) e 1960. È stato varato nell'aprile del 1957 per Frederick E. Adams, Fleet Captain del Cruising Club of America. Nel 1999 è stato acquistato dall'attuale armatore e fatto arrivare dagli Stati Uniti.

Based on a design by FINISTERRE, she participated in the Bermuda Race in 1958 (finishing 16th of 108 entrants) and 1960. She was launched in April 1957 for Frederick E. Adams, Fleet Captain of the Cruising Club of America. In 1999 she was purchased by her current owner and transferred from the United States.

Il s'inspire du plan du FINISTERRE; il a pris part à la Bermuda Race de 1958 (16° place sur 108 participants) et 1960. Il a été mis à l'eau en avril 1957 pour Frederick E. Adams, Fleet Captain du Cruising Club of America. En 1999 il a été acheté par l'armateur actuel et fait venir des Etats-Unis. ■

KEEP TRUST II

Marconi yawl	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	13,40 m
Rigging Length (LOA)	13,40 m
Length Waterline	9,24 m
Beam	3,11 m
Draught	—
Sail area	83,76 sq.m
Designed by	Birger Slotte
Built by	Jacobstad, 1947

Il restauro di questo elegante scafo finlandese è durato cinque anni prima presso il cantiere Pasqui, poi presso quello dell'Argentario che ne ha portato l'armo alla originaria versione.

The refit of this elegant Finnish yacht lasted five years; first at the Pasqui yard, then at the Cantiere Navale dell'Argentario where her rig was restored to the original version.

La restauration de cet élégant bateau finlandais a duré cinq années, tout d'abord auprès du chantier Pasqui et ensuite auprès du chantier de l'Argentario qui en a modifié le gréement selon la version d'origine. ■

KENTRA

Fore-and-aft ketch

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	25,20 m
Rigging Length (LOA)	29,85 m
Length Waterline	19,85 m
Beam	5,35 m
Draught	3,10 m
Sail area	387,00 sq.m
Designed by	William Fife III
Built by	William Fife & Son, 1923

Il primo armatore fu lo scozzese Kenneth Mc Kenzie Clark, nipote dell'inventore della spoletta per tessere il cotone. Insieme al fratello nel 1896 aveva venduto per 2,5 M£ la società di famiglia ed all'età di 28 anni si era ritirato dagli affari. Fino al momento del varo di KENTRA, Clark era già stato armatore di circa 30 yachts varati da Fife e di alcuni di Watson. Il nome di KENTRA deriva dalla versione inglese del nome del villaggio scozzese noto per lo sbarco dei vichinghi in Scozia. KENTRA si rivelò subito troppo piccolo per Clark che agli inizi del 1924 la vendette a Charles Livingston (fondatore della società di navigazione Cunard) che, appassionato yachtsman e progettista a sua volta di yacht da regata, lo tenne quale sua barca appoggio durante le regate. KENTRA fino al 1936 navigò con successo nelle acque inglesi ed irlandesi. Venduto nel 1935 ad un altro armatore, Barclay Hogart, ritornò a navigare sul Clyde dove rimase fino al 1952, anno della sua morte. Divenuto proprietà di un olandese, venne subito rivenduto ad un altro appassionato di yachts di Fife, il maggiore Charles Brassey Thorne che lo convertì, secondo nuovi disegni di Charles Nicholson, dall'originale armamento aurico in ketch bermudiano.

Trasferito in Mediterraneo, ebbe come porto di appoggio Palma di Maiorca e venne dedicato anche al charter ospitando Errol Flynn, Brigitte Bardot e l'infanta di Spagna, sposata Marone Cinzano. Dal 1958 nuovi armatori si alternano fino al 1980 quando KENTRA viene acquistato in pessime condizioni dai coniugi Cowpland, già armatori di BELLE AVENTURE.

Dopo lavori ad Antigua, venne riportato in Inghilterra nel 1983 e incorse in un nuovo periodo di abbandono fino al 1988 quando venne acquistato da Vince Dominico. Un nuovo restauro venne iniziato presso il cantiere McGruer & Co e rinviato, poi, per mancanza di fondi.

Acquistato finalmente dall'attuale armatore, è stato sottoposto ad un restauro di alto livello presso Fairlie Restoration, completato nel 1995: lo scafo ha avuto ordinate e fasciame rifatti, interni in buona parte rifatti come in origine; l'armo è stato riportato all'originario aurico.

Ha vinto la Targa AIVE 1996 attribuita nel corso del IX Raduno di yacht d'epoca di Imperia.

Tra il 1999 ed il 2002 ha effettuato il giro del mondo con lunghe tappe ed è ritornato in perfette condizioni.

KENTRA

Her first owner was the Scot Kenneth McKenzie Clark, grandson of the inventor of the cotton spool. Together with his brother, in 1896 they sold the family business for 2,5 million pounds, and retired at 28 years of age. Before KENTRA's launch, Clark had owned about 30 yachts by Fife, and some by Watson. The name KENTRA comes from the English version of the name of the Scottish village famous for the Viking landings in Scotland. KENTRA was too small for Clark who sold her to Charles Livingston (founder of the Cunard Lines) in 1924. Livingston, yacht designer and ardent racer, used KENTRA as his support boat while racing with success in English and Irish waters until 1935. Sold the following year to Barclay Hogart, she returned to the Clyde until Hogart's death in 1952.

A new Dutch owner promptly sold her to another Fife lover, Major Charles Brassey Thorne, who proceeded to convert her, with plans by Charles Nicholson, to a Bermudan rig.

Transferred to the Mediterranean, and based in Palma di Maiorca, she worked as a charter boat, hosting Errol Flynn, Brigitte Bardot and Marone Cinzano. Several owners succeeded each other until 1980, when KENTRA, in poor shape, was sold to the Coplands, owners of BELLE AVENTURE. After spending time in a yard at Antigua, KENTRA returned to England where she lay abandoned until 1988, when she was purchased by Vince Domenico.

A first attempt to restore her at the Mc Grurer & Co. yard was aborted for lack of funds. Finally sold to her present owner, KENTRA undertook her definitive refit at Fairlie Restoration, which lasted until 1995. Framing, planking, rig and interiors were all restored to their original plans.

KENTRA won the 1996 AIVE trophy during the IX Raduno Yacht D'Epoca at Imperia.

She circumnavigated from 1999 until 2002, returning in perfect condition.

Il s'agit du bateau construit pour l'écossais Kenneth Mc Kenzie Clark, neveu de l'inventeur de la navette pour tisser le coton. En 1896, avec son frère, il avait cédé, pour 2,5 M.£, l'entreprise familiale et, à l'âge de 28 ans il s'était retiré des affaires. Au moment du lancement de KENTRA Clark, il avait déjà possédé environ 30 yachts de Fife et quelques uns de Watson. Le nom de KENTRA provient de la version anglaise du nom du village écossais renommé pour le débarquement des vikings en Ecosse. KENTRA se révéla de suite trop petit pour Clark qui, au début de 1924, le céda à Charles Livingston (fondateur de la Société de Navigation Cunard) qui, en tant que yachtman passionné et lui même auteur de projet de yacht de régate, le tint comme bateau d'appoint pendant les régates. KENTRA jusqu'en 1936 navigua avec succès dans les eaux anglaises et irlandaises. Vendu en 1935 à un autre armateur, Barclay Hogart, il reprit la navigation sur le Clyde où il resta jusqu'en 1952, année de la mort de Hogart. Devenu propriétaire d'un hollandais, il fut de suite revendu à un autre amateur de yachts de Fife, le major Charles Brassey Thorne qui en convertit, suivant un nouveau projet de Charles Nicholson, le gréement d'origine aurique en ketch bermudien. Transféré en Méditerranée, il eut comme port d'appui Palma de Majorque et fut utilisé comme charter accueillant Errol Flynn, Brigitte Bardot et l'infante d'Espagne, épouse de Marone Cinzano. Entre 1958 et 1980 il changea souvent de propriétaires. En 1980, en très mauvais état, il est racheté par les époux Cowpland, armateurs de BELLE AVENTURE. A la suite des travaux de restauration à Antigua, KENTRA est ramené en Angleterre en 1983 et affronte une nouvelle période d'abandon jusqu'en 1988 quand il est racheté par Vince Dominico. Une nouvelle restauration est amorcée dans les chantiers Mc Gruer & Co et renvoyée, ensuite, faute de fonds. Racheté finalement par l'actuel armateur, il a été soumis à une restauration complète chez Fairlie Restoration, terminée en 1995 : les membrures et le bordé de la coque ont été refaits, ainsi qu'une grande partie des intérieurs suivant les plans d'origine; le gréement est redevenu aurique. Il a remporté la Targa AIVE 1996 attribuée au cours de la IX Régate des yachts d'époque d'Imperia. Entre 1999 et 2002 il a effectué le tour du monde avec de longues étapes et il est revenu en parfait état. ■

KIPAWA

Marconi cutter

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	16,52 m
Rigging Length (LOA)	16,52 m
Length Waterline	11,46 m
Beam	3,30 m
Draught	2,40 m
Sail area	123,40 sq.m
Designed by	Christian Jensen
Built by	Soon Slip Baattheyggeri, 1938

Fa parte di una serie di cinque imbarcazioni identiche costruite per la crociera veloce secondo la formula del Baltico. Le altre erano: TAMARA X di Halfdan Hansen, GANNET II, IF III, GRATIA. Naufragato nel 1987 a Stromboli, viene restaurato personalmente da Santo Panté in quattro anni di paziente lavoro. Ha partecipato al Veteran Boat Rallye del 1993, disalberando, ed a altri numerosi raduni. Venduto all'attuale armatore nel 2003, è stato sottoposto ad un totale rifacimento presso il cantiere Tecnomar di Fiumicino. Ritorna a partecipare ai Raduni con la Argentario Sailing Week 2006.

One of five identical yachts designed for fast cruising under the Baltic Formula. The others were: TAMARA X (Halfdan Hansen), GANNET II, IF III and GRATIA. Wrecked on Stromboli in 1987, KIPAWA was personally restored by Santo Panté over a period of four years. She participated in numerous events, and during the 1993 Veteran Boat Rally she was dismantled. Sold to the present owner in 2003, she has undergone to a total refit at the Tecnomar yard in Fiumicino. She comes back to race in occasion of the 2006 Argentario Sailing Week.

Il fait partie d'une série de cinq embarcations identiques construites pour la croisière rapide suivant la formule de la mer Baltique. Les autres étaient : TAMARA X de Halfdan Hansen, GANNET II, IF III, GRATIA.

Il fait naufrage en 1987 à Stromboli, il est restauré personnellement par Santo Panté pendant quatre ans de travail méticuleux. Il a participé au Veteran Boat Rallye en 1993, cassant le mât, et à plusieurs autres manifestations. Il a été vendu à l'actuel armateur en 2003, il a été soumis à une restauration complète auprès du chantier Tecnomar de Fiumicino. Il recommence à participer aux régates à l'occasion de l'Argentario Sailing Week 2006. ■

KIWI

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	13,93 m
Rigging Length (LOA)	13,93 m
Length Waterline	9,76 m
Beam	3,35 m
Draught	2,00 m
Sail area	85,50 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Cantiere Carlini, 1963

Varato per il dottor Alberto Combe, ha avuto un lungo periodo di abbandono fino all'acquisto da parte dell'attuale armatore.

Built for Dr. Alberto Combe, she lay abandoned until purchased by her present owner.

Il s'agit du bateau construit pour Monsieur Alberto Combe, il a connu une longue période d'abandon jusqu'au rachat de la part de l'armateur actuel. ■

LAK II

Marconi sloop	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	14,00 m
Rigging Length (LOA)	14,00 m
Length Waterline	10,45 m
Beam	3,14 m
Draught	2,35 m
Sail area	104,00 sq.m
Designed by	André Mauric
Built by	Grossi, 1939

Sarebbe stato ordinato dal marchese d'Avila e fece la sua prima uscita nella rada di Marsiglia lo stesso giorno della dichiarazione di guerra, il 13 luglio 1939. Si racconta che per evitare un sequestro sarebbe stato nascosto sotto un mucchio di carbone. Alla liberazione, sarebbe servito da garçonnière per un gruppo di festaioli nel porto di Marsiglia tanto che il successivo proprietario dovette chiamare dei sommozzatori per liberare lo scafo incastrato in un mucchio di bottiglie. Negli anni '60 il barone Bich se ne serve come imbarcazione appoggio del 12 Metri CONSTELLATION. Lo vende all'attuale proprietario che se ne serve per diporto.

Ordered for the Marquis of Avila, she made her first outing in the Marseille bay the same day of the war declaration, 13th July 1939. It is said that in order to avoid a seize, she was hidden under a heap of coal. After the liberation she was used as garçonnière in the Marseille harbour by a group of fun-loving people and the following owner had to call scuba divers to let the bottom of the boat free from bottles. In the Sixties she was used by Baron Bich for the training of the 12 Metre CONSTELLATION. She then was sold to the present owner who uses her for cruising.

Le bateau aurait été commandé par le marquis d'Avilla, il fait sa première sortie en rade de Marseille le jour de la déclaration de la guerre, le 13 juillet 1939. La légende raconte que le bateau aurait été caché sous un las de charbon afin d'éviter d'être réquisitionné. Après la libération, il aurait servi de garçonnière pour des fêtards dans le port de Marseille, et le propriétaire suivant a du faire appel à des plongeurs pour le libérer d'un amoncellement de bouteilles. Dans les années 60, le baron Bich s'en sert comme bateau lièvre du 12 m JI CONSTELLATION. Il le cède à l'actuel propriétaire, un associé, qui s'en sert pour la plaisance. ■

LA MALICIEUSE

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	12,15 m
Rigging Length (LOA)	14,95 m
Length Waterline	9,08 m
Beam	4,35 m
Draught	2,24 m
Sail area	133,00 sq.m
Designed by	Bernicot
Built by	Chantier Vandermotte, 1953

LATIFA

Marconi yawl	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	21,33 m
Rigging Length (LOA)	23,07 m
Length Waterline	16,16 m
Beam	4,68 m
Draught	3,10 m
Sail area	254,00 sq.m
Designed by	W. Fife III
Built by	W. Fife & Sons, 1936

Costruito per Michael Mason, è uno dei famosi progetti di Fife, noto per i numerosi successi in regata tra cui due secondi posti nel Fastnet del 1937 e 1939 ed un primo di classe nel 1947. È anche nota la sua attività di spionaggio in acque irlandesi alla ricerca di basi clandestine di sommergibili tedeschi. La poppa a canoa potrebbe essere stato uno studio di Fife per ottimizzare la formula R.O.R.C. La bandieruola della chiesa parrocchiale di Fairlie è un modello di LATIFA con armata la sola mezzana in modo da indicare sempre la direzione del vento. Con l'attuale armatore ha effettuato grandi navigazioni tra cui il giro del mondo con lunghe tappe fatte in solitario.

Built for Michael Mason, she is one of the famous designs of Fife, well known for her numerous wins in races including two second placements in the 1937 and 1939 Fastnet and one first in her class in 1947. She also performed espionage activities in Ireland in search of clandestine German submarine bases. Her canoe-shaped stern might have been a study by Fife to optimize the R.O.R.C formula. The weathervane of the parish church of Fairlie was made with a model of LATIFA rigged only with a mizzen sail so as to indicate always the direction of the wind. With her current owner she is used for long voyages including a round-the-world with long stretches of solo sailing.

Construit pour Michael Mason, c'est l'un des célèbres plans de Fife, connu pour les nombreux succès qu'il a remportés dans les régates, dont deux deuxième places au Fastnet de 1937 et de 1939 et une première place de sa catégorie en 1947. Il est également connu pour les activités d'espionnage qu'il accomplit dans les eaux irlandaises à la recherche de bases clandestines pour les sous-marins allemands.

Il se pourrait que la poupe en canoë ait été conçue par Fife pour optimiser la formule R.O.R.C. La girouette de l'église paroissiale de Fairlie est un modèle de LATIFA dont seule la voile de misaine est armée de façon à toujours indiquer la direction du vent. Avec son armateur actuel, ce bateau a fait de longs voyages, dont un tour du monde avec de longues étapes faites en solitaire. ■

LELANTINA

Fore-and-aft schooner

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	22,58 m
Rigging Length (LOA)	25,93 m
Length Waterline	16,81 m
Beam	5,10
Draught	—
Sail area	337,00 sq.m
Designed by	John Alden
Built by	Abeking & Rasmussen, 1937

Fatta costruire da Ralph S. Peverley con il nome di LELANTA II e quale copia più piccola, fedele nelle linee d'acqua, del suo precedente yacht LELANTA. Ha cambiato successivamente nome in LELANTINA.

Ha avuto vita travagliata con diversi passaggi di proprietà ed anche un sequestro per traffico di droga. Nel 1955, armatore il principe Bira, ha rischiato il naufragio in Capraia. Nel 1987, con un nuovo proprietario è stato sottoposto ad importanti lavori di restauro che, pur lasciandoli in stile, hanno reso gli interni più adatti alla attività di charter. Da allora ha cambiato diverse volte proprietà.

Commissioned by Ralph S. Peverley with the name of LELANTA II and as a smaller copy, with the same waterlines, of his previous yacht LELANTA. He subsequently changed her name to LELANTINA. She lived a turbulent life with various changes of owner and even a seizure for drug trafficking. In 1955, owned by Prince Bira, she almost sank at Capraia. In 1987, with a new owner, she underwent major restoration work that made the interior better suited to charter activity without changing its style. She has changed owner several times since then.

Commandé par Ralph S. Peverley sous le nom de LELANTA II et comme réplique plus petite, avec les mêmes lignes de flottaison que son yacht précédent LELANTA, il a changé de nom par la suite en s'appelant LELANTINA. Sa vie a été assez turbulente avec de nombreux changements de propriétaires et même une saisie pour trafic de drogue. En 1955, alors qu'il était la propriété du Prince Bira, il a risqué de couler au large de Capraia. En 1987, avec un nouveau propriétaire il a subi d'importants travaux de restauration qui, tout en conservant son style ont rendu son intérieur plus adapté à son activité de charter. Depuis il a changé plusieurs fois de propriétaire. ■

L'ILIADE

Marconi ketch

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	22,16 m
Rigging Length (LOA)	23,91 m
Length Waterline	16,89 m
Beam	4,75 m
Draught	—
Sail area	196,42 sq.m
Designed by	A. Camatte
Built by	CN de Normandie, 1937

Nome originario ODYSSEE. Nel 1972, André Mauric modernizza il progetto con particolare riferimento al piano ed all'attrezzatura velica. Ha fatto numerose traversate atlantiche. È particolarmente attrezzato per il charter.

Original name ODYSSEE. In 1972, André Mauric updates the project with special attention to the sail plan and the related equipment. She has crossed the Atlantica several times. She is specially conceived for charter.

Nom de origine ODYSSEE. En 1972, André Mauric modernise le projet avec attention particulière au plan de voilure et à son équipement. Il a traversé plusieurs fois l'Atlantique. Il est très bien équipé pour le charter. ■

LINNET

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	13,20 m
Rigging Length (LOA)	14,10 m
Length Waterline	9,42 m
Beam	2,67 m
Draught	—
Sail area	105,00 sq.m
Designed by	Nathaniel G. Herreshoff
Built by	Herreshoff MFG. Co., 1905

Nel 1904 un gruppo di soci del New York Yacht Club decise di realizzare uno yacht monotipo al puro fine di regatare. Secondo un ben preciso capitolato venne indetta una gara per la realizzazione del NYYC 30 (30 piedi di lunghezza al galleggiamento). Nat Herreshoff si aggiudicò la gara per almeno quattordici yacht al prezzo di \$ 4.000 (di cui \$1.000 alla firma del contratto, 1.500 a scafo completato e 1.500 alla consegna). Il primo yacht venne consegnato ai primi di gennaio 1905, seguito nello stesso anno da altri diciassette. LINNET (numero velico Ny 10) venne costruito per Amos T. French ed è uno dei dieci ancora oggi naviganti il cui restauro è stato completato con varo il 9 luglio 1998.

In 1904 a group of New York Yacht Club members decided to have a one-design yacht built purely for racing. Based on very precise specifications, they called for tenders to build the NYYC 30 (30 feet long at the waterline). Nat Herreshoff was awarded the contract for at least 14 yachts at a price of \$4,000 (\$1,000 at the signing of the contract, 1,500 at hull completion and 1,500 on delivery). The first yacht was delivered in early January 1905, followed the same year by 17 others. LINNET (sail number Ny 10) was built for Amos T. French and is one of the ten still sailing today. Her restoration was completed with launching on 9 July 1998.

En 1904, un groupe de membres du New York Yacht Club décida de réaliser un yacht monotype dans le seul but de participer à des régates. Selon un cahier des charges bien précis, une offre d'appel est lancée pour la réalisation du NYYC 30 (30 pieds de longueur à la flottaison). Nat Herreshoff remporta la compétition pour au moins quatorze yachts au prix de 4.000 dollars (dont mille à la signature du contrat, 1 500 une fois la coque terminée et 1 500 à la livraison). Le premier yacht est livré au début du mois de janvier 1905 et il est suivi de dix-sept autres bateaux au cours de la même année. LINNET (numéro de voile Ny 10) fut construit pour Amos T. French et il compte au nombre des dix unités qui naviguent encore aujourd'hui. Sa restauration était achevée, le nouveau lancement a lieu le 9 juillet 1998. ■

LOKI

Bermudian yawl	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	11,72 m
Rigging Length (LOA)	11,72 m
Length Waterline	8,64 m
Beam	2,92 m
Draught	1,90 m
Sail area	63,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Albert Limos, 1948

LOKI è il dio nordico del fuoco e dell'allegria. È costruito per Gifford e Sally Pinchot, lui noto batteriologo e figlio del governatore della Pennsylvania e lei figlia del presidente del Cruising Club of America. Il cantiere era noto per la qualità delle sue costruzioni. Nel 1948, i Pinchot con due amici traversano l'Atlantico da Norwalk a Bergen in 30 giorni e narrano la loro impresa in un articolo e poi in un libro. LOKI è terzo di classe nel Fastnet del 1953 e alla Bermuda Race vince nel 1950 nella sua classe ed è quarto nel 1954. Viene venduto nel 1958. L'ultimo armatore lo ha sottoposto a restauro in un cantiere di Newport. Ne sono state realizzate diverse repliche.

LOKI is the Nordic god of fire and gaiety. This yacht was built for Gifford and Sally Pinchot – he was the renowned bacteriologist and son of the governor of Pennsylvania and she was the daughter of the President of the Cruising Club of America. The shipyard was known for the quality of its construction. In 1948, the Pinchots, in the company of two friends, crossed the Atlantic from Norwalk to Bergen in 30 days and recounted their feat in an article and then in a book. LOKI was third in her class at Fastnet in 1953, and, in the Bermuda Race, she won her class in 1950 and was fourth in 1954. She was sold in 1958. The last owner had her restored in a Newport shipyard. Several copies of this boat have been made.

LOKI est le dieu nordique du feu de la gaieté. Il est construit pour Gifford et Sally Pinchot : le premier est un célèbre bactériologue et le fils du gouverneur de la Pennsylvanie et la seconde est la fille du président du Cruising Club of America. Les chantiers étaient bien connus pour la qualité de leurs constructions. En 1948, avec des amis, les Pinchot traversent l'Atlantique de Norwalk à Bergen en 30 jours et ils racontent leur entreprise d'abord dans un article, puis dans un livre. LOKI est le troisième de sa catégorie au Fastnet de 1953. A la Bermuda Race, il arrive en premier de sa catégorie en 1950 et il est quatrième en 1954. Il est vendu en 1958. Le dernier armateur l'a fait restaurer dans des chantiers de Newport. Plusieurs copies en ont été réalisées. ■

LOLA

Marconi sloop	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	14,92 m
Rigging Length (LOA)	14,92 m
Length Waterline	11,12 m
Beam	1,77 m
Draught	1,80 m
Sail area	45,44 sq.m
Designed by	G. Eslande
Built by	Pabst Werf, 1924

Costruito a Berlino per M. Borck con il nome di TRUMPF, appartiene alla classe dei 40m2 Scharen Kreuzer, il che spiega i suoi slanci spettacolari. Regata nella sua classe fino al 1936 sul lago Amer. Ritrovato dal suo attuale armatore nel 1996 sul lago Attersee (Austria) in pessime condizioni, viene completamente restaurato nel 1998 in una condizione molto vicina all'origine.

Built in Berlin under the name of TRUMPF, she is a 40m2 Scharen Kreuzer and this explains her spectacular overhangs. She races in her class until 1936 on the lake Amer. In 1996 she was found by her present owner on the Austrian lake Attersee in very bad conditions. She has been completely restored in 1998 in a very close to the origine condition.

Il a été construit pour M. Borck à Berlin sous le nom de TRUMPF, il fait partie de la classe des 40m2 Scharen Kreuzer, expliquant son élanement spectaculaire. Il régate dans sa classe jusqu'en 1936 sur le lac Amer. Il est trouvé par son actuel propriétaire en 1996 en Autriche (à Attersee) en très mauvais état. Il subit une restauration complète en 1998, qui l'a remis dans un état proche de l'origine. ■

LONA

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	9,74 m
Rigging Length (LOA)	11,34 m
Length Waterline	7,48 m
Beam	2,22 m
Draught	1,68 m
Sail area	69,80 sq.m
Designed by	Pain Clark
Built by	William King & Sons, 1905

Pain Clark era un progettista dilettante che disegnava le sue imbarcazioni per uso personale. Rimase armatore di LONA, questo era il primo nome a cui venne aggiunto "secondo" solo nel 1910, per i primi due anni per poi cederlo a Michael Barne, noto personaggio perché secondo luogotenente del Capitano Scott sul DISCOVERY e ufficiale con Shackleton. Dal 1910 gli armatori si susseguono numerosi; tra gli altri Hugh Tetley della nota ditta produttrice di tè.

LONA II viene salvato dalla guerra nascosto in una lanca melmosa nell'Essex.

Lo scafo è costruito con fasciame di pitch pine su ordinate di rovere per l'opera viva e di teak per l'opera morta. La zavorra è ancora quella originale in piombo da 2,5 tonnellate. Negli anni '60 l'armo era stato modificato in bermudiano, ma venne riportato all'originale aurico nel corso del restauro fatto dal penultimo proprietario.

Pain Clark was an amateur architect who designed yachts for his personal use. Clark kept LONA for two years before selling her at cost to Michael Barne, second in command to Captain Scott on the DISCOVERY and an officer with Shackleton. Several owners succeeded Barnes after 1910 (when LONA became LONA II): notably Captain Hugh Tetley, a well known tea producer. LONA II survived the war hidden in the Essex tidal flats. The hull has pitch pine planking on oak frames below the water and teak planks on the upper part. The ballast of 2,5 tons of lead is still the original one. She has been brought back to the original gaff rig.

Pain Clark était un auteur de projet amateur qui dessinait ses bateaux pour son usage personnel. Il resta armateur de LONA, ce dernier étant le premier nom auquel on ajouta "second" seulement en 1910, pendant les deux premières années pour le céder ensuite à Michael Barne, personnage connu parce qu'il avait été le second lieutenant du Capitaine Scott sur DISCOVERY et officier avec Shackleton. Après 1910 les armateurs se succèdent, parmi eux le Hugh Tetley de l'entreprise renommée productrice de thé.

LONA II échappe à la guerre caché dans un marécage de l'Essex. La coque est construite avec un bordé de pitch pine sur des ordonnées en rouver pour l'œuvre vive et en teck pour l'œuvre morte. Le lest est encore celui d'origine en plomb, 2,5 tonnes. Dans les années soixante, le gréement fut changé en bermudien, mais, au cours de la restauration effectuée par son précédent propriétaire, retrouva sa nature aurique d'origine. ■

LUCIA A

Marconi yawl

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	18,45 m
Rigging Length (LOA)	19,68 m
Length Waterline	13,80 m
Beam	4,45 m
Draught	2,82 m
Sail area	181,10 sq.m
Designed by	John Alden
Built by	Gorge Lawley & Sons, 1940

È stato varato come IRONDEQUOIT II per Thomas H. Sheppard. Dopo una sola stagione l'armo fu trasformato in cutter. Alla morte di Sheppard nel 1963, la proprietà passò ai fratelli Spanjer e il nome venne cambiato in ESBRO VI. Dal 1973 al 1974 ne è armatore Richard Bertram e dal 1974 al 1980, R. Ryan. Nel 1980 nuovo armatore, nuovo nome: SYNERGY. Col nome di ID naviga ai Caraibi e nel New England facendo charter e partecipa a tre edizioni delle Antigua Classic Yachts Regatta (1993, 94 e 95) finendo sempre secondo nella sua classe. Nel 1998 è in Florida in condizioni di degrado. L'attuale armatore cambia il nome in LUCIA A e sottopone lo yacht a tre anni di totale restauro con la finale supervisione di Ken Coombes di Antigua. Ha vinto overall la regata di Antigua 2003 e si è classificato terzo nel 2004. Dall'estate 2003 è in Mediterraneo.

Commissioned as IRONDEQUOIT II for Thomas H. Sheppard. Given a cutter rig after one season. After Sheppard's death in 1963, she was purchased by the Spanjer brothers and renamed ESBRO VI. From 1973 to 1974 her owner was Richard Bertram, and from 1974 until 1980, R. Ryan. Her new owner in 1980 changed her name to SYNERGY.

As ID she sailed the Caribbean and New England as a charter boat, participating in three editions of the Antigua Classic Yacht Regatta (1993, 1994 1995), where each year she finished second. 1998 found her in Florida in poor shape.

The present owner renamed her LUCIA A. and began a three year refit under Ken Combes' supervision. She won Antigua overall in 2003 and finished third in 2004. In the Mediterranean since 2003.

Il s'agit du bateau lancé sous le nom de IRONDEQUOIT II pour Thomas H. Sheppard. Après une seule saison le gréement fut transformé en cotre. A la mort de Sheppard en 1963, il est cédé aux frères Spanjer et change de nom : ESBRO VI. Pendant les années 1973 - 1974 son armateur est Richard Bertram et pendant les années 1974 - 1980, R. Ryan. En 1980 nouvel armateur et nouveau nom : SYNERGY.

Sous le nom de ID il navigue aux Caraïbes et au New England faisant du charter et il participe à trois éditions des Antigua Classique Yachts Regatta (1993, 1994, 1995) terminant toujours deuxième dans sa classe.

En 1998 il est en Floride dans un état d'abandon.

L'actuel armateur change le nom: LUCIA A et soumet le yacht à trois ans de restauration complète sous la supervision finale de Ken Coombes d'Antigua. Il a remporté overall la régate d'Antigua 2003 et il s'est classé troisième en 2004. Depuis l'été 2003 il se trouve en Méditerranée. ■

LULU

Fore-and-aft cutter

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	11,42 m
Rigging Length (LOA)	14,68 m
Length Waterline	9,17 m
Beam	2,78 m
Draught	1,80 m
Sail area	85,00 sq.m
Designed by	Rabot Caillebotte
Built by	Texier, 1897

Varato come LULU, cambia diversi armatori e nomi: RAYON VERT, TANGAROA, GUNGA DIN. È uno dei progetti del pittore impressionista Caillebotte, noto anche per la sua passione per il mare e per aver progettato diverse piccole imbarcazioni. Ha navigato in Atlantico. In Francia è considerato yacht di interesse nazionale.

Launched as LULU, she changed owners and names several times: RAYON VERT, TANGAROA, GUNGA DIN. She was one of the designs of Impressionist painter Caillebotte, also known for his love of the sea and for having designed several small boats. She sailed in the Atlantic. In France she is considered a yacht of national interest.

Lancé sous le nom de LULU, ce bateau changera plusieurs fois d'armateur et de nom : RAYON VERT, TANGAROA, GUNGA DIN. C'est l'un des plans du peintre impressionniste Caillebotte, connu aussi pour sa passion pour la mer et pour avoir conçu plusieurs petites embarcations. Il a navigué en Atlantique. En France il est considéré comme un yacht d'intérêt national. ■

LULWORTH

Fore-and-aft cutter

Vintage Yacht

Length Overall (L.F.T.)	36,87 m.
Rigging Length (LOA)	42,27 m.
Length Waterline	26,58 m.
Beam	6,60 m.
Draught	4,75 m.
Sail area	1.177,00 sq. m.
Designed by	Herbert W. White
Built by	White Bros., 1923

LULWORTH è una delle ultime "Big Boats" ancora esistenti. È stato tra i protagonisti delle grandi regate inglesi ed insieme a BRITANNIA, WHITE HEATHER, SHAMROCK IV e WESTWARD costituì le famose "Big Five" di cui LULWORTH è l'unico sopravvissuto. Fu costruito nel 1920 al costo di £24.000 con il nome di TERPSICHORE per Richard H. Lee.

La costruzione è composita con la struttura in acciaio ed il fasciame parte in teak e parte in mogano; in teak sono le paratie, il capo di banda, gli osteriggi e le tughe; la coperta è in pino giallo; gli interni sono in mogano Honduras ed essenze esotiche. La prima stagione di regate fu deludente; LULWORTH era gravato da un albero troppo pesante e non ebbe alcuno risultato positivo tanto da ritornare in cantiere a fine stagione. Risultati più incoraggianti si ebbero nei tre anni successivi con alcune vittorie e diversi piazzamenti. Alla fine del 1923 Richard Lee morì e nel 1924 lo yacht passò a Herbert Weld Blundell, castellano di Lulworth Castle appartenente ad una delle grandi famiglie presenti nello yachting inglese fin dagli inizi dell'Ottocento. Per l'appunto, egli ribattezzò lo yacht con il nome di LULWORTH. Egli decise di rimetterlo in regata trascinando con sé gli armatori di altre Big Boats tra cui il Re Giorgio V con BRITANNIA. Nacquero le regate tra le Big Five che fino al 1929 rinverdirono i risultati e la celebrità di inizio secolo.

Nel 1926 LULWORTH venne acquistato da Sir Mortimer Singer che continuò a portarlo in regata con risultati nel complesso positivi, tenuto conto anche della forte presenza dei suoi antagonisti. Il varo di nuovi 23 Metri Stazza Internazionale come ASTRA, CAMBRIA e CANDIDA rese le regate più partecipate ma anche più difficili per i progetti più vecchi quali, per l'appunto, LULWORTH. A fine carriera LULWORTH aveva totalizzato 210 regate con 114 premi vinti di cui 47 primi.

Nell'agosto 1930 fu protagonista al largo di Cowes di una drammatica collisione con il 12 Metri S.I. LUCILLA, da poco varato. Il 12 Metri affondò con la morte di un marinaio.

Vi furono diversi passaggi di proprietà, durante i quali lo yacht venne trasformato in ketch; nel 1937 un annuncio lo dava in vendita al prezzo di £8.000. Durante la guerra venne ormeggiato nel bacino di Camper & Nicholson a Gosport dove ebbe gli alberi spezzati nel corso del bombardamento che distrusse il cantiere stesso.

Nel 1947, ormeggiato ad una banchina del cantiere Crabblack sul fiume Hamble, divenne l'abitazione dei signori Lucas che vissero a

LULWORTH

bordo fino alla loro morte nel 1986. Gli interni erano come in origine mentre lo scafo, disalberato, era stato riparato con ampio uso di cemento. Nel 1990 la proprietaria del cantiere non poté rifiutare un'offerta italiana. Arrivato nel 1991 presso il Cantiere Beconcini per essere restaurato secondo un progetto di Giorgetti e Magrini per conto dei nuovi armatori, fratelli Viganò, è stato protagonista di una lunga vertenza sui criteri di restauro che ne ha portato al pratico abbandono e al progressivo ulteriore deterioramento fino al 2001 quando è stato venduto all'attuale armatore olandese che lo ha trasportato in un capannone a Viareggio costruito ad hoc.

Il restauro di LULWORTH è l'evento in corso più importante nel mondo dello yachting d'epoca per la qualità, la meticolosità e la precisione con cui esso è stato fatto. La struttura in acciaio dello scafo è stata messa a nudo per una manutenzione straordinaria che ha portato ad un parziale rifacimento di alcune parti ed al trattamento preservativo delle rimanenti. Lo scafo è stato riportato sulle linee del progetto originario con apposite seste. È stata recuperata gran parte dei vecchi interni ed è stata fatta una ricerca in tutta Europa per reperire le varie suppellettili andate disperse nel passare del tempo. Responsabile del progetto è stato Giuseppe Longo che è stato un aiuto indispensabile per l'armatore nella realizzazione di un recupero unico ad oggi.

LULWORTH è sceso in mare per la seconda volta agli inizi del 2006 ed il suo debutto nei raduni d'epoca è avvenuto alla Argentario Sailing Week 2006.

LULWORTH is one of the few surviving "Big Boats". She was among the protagonists of the famous English regattas and is the only surviving member of the famous "Big Five": BRITANNIA, WHITE HEATHER, SHAMROCK IV, WESTWARD and LULWORTH. She was built as TERPSICHORE in 1920 for Richard H. Lee at the cost of £24,000.

Of composite construction, her frames are steel and planking teak and mahogany. Bulkheads, cap rail, hatches and deckhouses are in teak; the deck in yellow pine; interior in Honduran mahogany. Her first season was disappointing, her mast was too heavy and at the end of the season she went back to the yard. The next three years were better, with several victories and podium finishes. Richard Lee died at the end of 1923, and the yacht was sold to Herbert Weld Blundell, the keeper of Lulworth Castle and member of a great English family involved in yachting since the beginning of the eighteenth century. Blundell renamed her LULWORTH, and decided to return to racing, bringing with him owners of other Big Boats, among them King George V with BRITANNIA. The exceptional racing of the turn of the century was reborn.

Sir Mortimer Singer bought LULWORTH in 1926 and continued to race her with generally positive results, given the difficulty of the competition.

The new 23 Meter class yachts, ASTRA, CAMBRIA and CANDIDA among them, increased the number of yachts on the water, but made things difficult for the older designs.

At the end of her career, LULWORTH had raced in 210 regattas, collecting 114 prizes and 47 wins.

In August 1930, LULWORTH collided with the newly launched 12 Meter LUCILLA, sinking her with the loss of a crew member. There followed several changes of ownership, during which LULWORTH was converted to a ketch rig. In 1937, she was up for sale for £8,000. During the war she was moored in the Camper & Nicholson yard at Gosport, where she was dismantled during the bombing raid that destroyed the yard. In 1947, while moored at the Crabblack Yard on the Hamble, she became the home of the Lucas' who lived aboard until their death in 1986. Below decks were still original, while the dismantled hull had been repaired with an ample use of cement. The yard couldn't refuse an offer to buy her from Italy, and LULWORTH was brought to the Cantiere Beconcini in 1991. Her restoration was to proceed with plans drawn by Giorgetti e Magrini, for the Viganò brothers. After extenuating discussions to try to establish the criteria for the refit, the project was abandoned, until 2001 when LULWORTH was sold to the present Dutch owner who transferred her to a custom built yard in Viareggio. The LULWORTH refit is the most important ongoing event in the yachting world for its quality, attention to details and precision with which it was carried out. The steel structure of the hull was completely opened up and some parts were replaced while the remaining were treated. The hull has been restored to its original lines with special equipment and most of the interior is original, while a time consuming search has been carried out all over Europe for original pieces of LULWORTH dispersed over the years. Giuseppe Longo, project head, has been indispensable and LULWORTH was launched again at the beginning of 2006 and will debut at the Argentario Sailing Week 2006.

LULWORTH est un des grands « Big Boats » encore en navigation. Il a été protagoniste des grandes régates anglaises et, avec BRITANNIA, WHITE HEATHER, SHAMROCK IV et WESTWARD, il constituait les célèbres « Big Five » dont LULWORTH est le seul survivant.

Il fut construit en 1920, sous le nom de TERPSICHOE pour Richard H. Lee. Le coût de la construction s'éleva à £ 24.000. La construction est en composite avec la structure en acier et le bordé en teck et en acajou ; les cloisons, la lisse d'appui, les claires-voies et les roufs en teck ; le pont en pin jaune ; les intérieurs en acajou d'Honduras et essences exotiques. La première saison de régates fut décevante : LULWORTH avait un mât trop lourd et n'eut aucun résultat positif, à la fin de la saison il retourna au chantier. Il obtint de meilleurs résultats au cours des trois années suivantes avec quelques victoires et plusieurs placements. A la fin de 1923, Richard Lee mourut et en 1924 le yacht fut cédé à Herbert Weld Blundell, châtelain de Lulworth Castle appartenant à une des grandes familles présentes dans le monde du yachting anglais depuis le début du XIX siècle. C'est pour cette raison qu'il baptisa le yacht LULWORTH. Il décida de le faire participer aux régates en

entraînant avec lui les armateurs des autres « Big Boats » parmi eux, le Roi Georges V avec BRITANNIA. C'est ainsi que sont nées les régates entre les « Big Five » qui, jusqu'en 1929, redonnèrent des résultats et la célébrité en ce début de siècle.

En 1926 LULWORTH fut racheté par Sir Mortimer Singer qui continua à le faire participer aux régates avec des résultats dans l'ensemble positifs, en tenant compte de l'imposante présence de ses antagonistes.

Le lancement des nouveaux 23 Mètres J.I. comme ASTRA, CAMBRIA et CANDIDA rendit les régates plus importantes mais aussi plus difficiles pour les embarcations plus âgées comme, précisément, LULWORTH. A la fin de sa carrière, LULWORTH avait totalisé 210 régates avec 114 prix dont 47 premières places. Au mois d'août 1930, il fut protagoniste au large de Cowes d'une terrible collision avec LUCILLA, un 12 Mètres J.I., lancé récemment. Le 12 Mètres coula en emportant un marin.

Il y eut divers changements de propriétaires, pendant lesquels le yacht fut transformé en ketch ; en 1937, on annonça sa vente au prix de £. 8.000. Pendant la guerre il fut amarré dans le bassin de Camper & Nicholson à Gosport où il eut les mats rompus au cours du bombardement qui détruisit le chantier. En 1947, amarré à un quai du chantier Crabblack sur le fleuve Humble, il devint l'habitation des époux Lucas qui vécurent à bord jusqu'à leur mort en 1986.

Les intérieurs étaient ceux d'origine tandis que la coque, sans mat, avait été restaurée avec un gros usage de ciment. En 1990, la propriétaire du chantier reçut une offre provenant d'Italie qui lui fut impossible de refuser. En 1991, il arriva auprès des chantiers Beconcini pour être restauré suivant un projet de Giorgetti et Magrini pour les nouveaux armateurs, les frères Viganò ; mais une longue diatribe sur les critères de restauration l'ont amené à un quasi abandon et à une détérioration ultérieure jusqu'en 2001, date à laquelle il fut vendu à l'actuel armateur hollandais qui le transporta dans un hangar à Viareggio construit spécialement. La restauration de LULWORTH est l'évènement actuel plus important dans le monde du yachting d'époque pour la qualité, la méticulosité et la précision avec lesquelles elle a été effectuée. La structure en acier de la coque a été mise à nue pour un entretien spécial qui a amené à une reconstruction partielle de certaines parties et à un traitement préservatif des autres. La coque a été ramenée sur les lignes du projet d'origine avec un compas spécial. Une grande partie des intérieurs a été récupérée et une recherche a été effectuée en Europe pour retrouver le mobilier dispersé dans le temps.

Giuseppe Longo, responsable du projet, a été un collaborateur précieux pour l'armateur dans la réalisation de la restauration unique en son genre.

LULWORTH a repris la mer pour la seconde fois au début de l'année 2006 et son début aux manifestations des yachts d'époque a eu lieu à l'occasion de la Argentario Sailing Week 2006. ■

MADIFRA

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	14,80 m
Rigging Length (LOA)	14,80 m
Length Waterline	11,13 m
Beam	3,20 m
Draught	2,60 m
Sail area	95,24 sq.m
Designed by	Laurent Giles & Partners
Built by	Cantieri Gino d'Este, 1965

Sullo stesso progetto di Laurent Giles vennero costruiti tre yacht: SUSANNA I (oggi negli Stati Uniti), RAGGIO VERDE (a Fiumicino armato a yawl) e MADIFRA. Quest'ultimo venne costruito diversi anni dopo il progetto originale per l'armatore Zamorani. Esso prevedeva la scelta tra tre armamenti: yawl, cutter in testa d'albero e cutter a 7/8. MADIFRA, nato come cutter, venne trasformato in yawl e riportato a cutter dall'attuale armatore. Prende parte alle Giraglia del 1967 (9° della II classe), 1969 (4° della II classe), 1971 (8° della I classe B).

Three yachts were built from this Laurent Giles design: SUSANNA I (presently in the United States), RAGGIO VERDE (presently rigged as a yawl in Fiumicino) and MADIFRA was built for Zamorani quite a few years after the original drawings were made. These drawings foresaw the possibility of choosing three rigs: yawl, masthead cutter and 7/8 cutter. MADIFRA was built as a cutter, converted into a yawl, then restored to a cutter rig by her present owner. MADIFRA raced in the Giraglia three times: 1967 (finishing 9th in 3rd class), 1969 (4th in second class), 1971 (8th in first class B).

Suivant le même projet de Laurent Giles trois yachts ont été construits : SUSANNA I (aujourd'hui aux Etats - Unis), RAGGIO VERDE (à Fiumicino armé en yawl) et MADIFRA. Ce dernier fut construit quelques années plus tard pour l'armateur Zamorani. Le plan prévoyait le choix entre trois gréements : yawl, cutter et cutter à 7/8. MADIFRA, né comme cutter, fut transformé en yawl, et retrouva son gréement d'origine grâce à son armateur actuel. Il participe à la Giraglia en 1967 (9° de la II classe), 1969 (4° de la II classe), et en 1971 (8° de la I classe B). ■

MADRIGAL

Marconi sloop	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	14,84 m
Rigging Length (LOA)	14,84 m
Length Waterline	10,39 m
Beam	3,23 m
Draught	—
Sail area	91,00 sq.m
Designed by	William Fife III
Built by	A. McMillan, 1951

È stato uno degli ultimi progetti di Fife, ormai ultraottantenne. Ricoverato in un capannone durante la guerra, venne infestato da teredini e bruciato. Venne salvata la chiglia che servi di base per il nuovo MADRIGAL varato nel 1951. Restaurato nel 1997 con il rifacimento del ponte, verifica del fasciame e della viteria.

One of Fife's last designs, drawn when he was more than 80 years old. Kept in a shed during the war, she was infested by wood worms and burned. Her keel was kept, and was used as the basis for the new MADRIGAL, launched in 1951. MADRIGAL was restored in 1997. The deck was redone, while a complete check of the planking and fastenings was carried out.

Ce fut un des derniers projets de Fife, âgé de plus de 80 ans. Réfugié dans un hangar pendant la guerre, il fut infesté par les tarets et brûlé. Seule la quille fut récupérée et elle servit de base pour le nouveau MADRIGAL lancé en 1951. En 1997 il est l'objet d'importants travaux: reconstruction du pont, contrôle du bordé et de la visserie. ■

MAGDA IX

Marconi sloop

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	22,94 m
Rigging Length (LOA)	22,94 m
Length Waterline	17,19 m
Beam	4,13 m
Draught	3,20 m
Sail area	245,00 sq.m
Designed by	Johan Anker
Built by	Anker & Jensen, 1938

Come MAGDA, venne costruito secondo la formula della cosiddetta Classe superiore (identificata dalla lettera D) per Alfred W.G. Larsen, uno dei più noti armatori e velisti norvegesi proprietario dei vari MAGDA (dal nome della moglie) tra cui MAGDA IX, il 12 Metri S.I. vincitore della medaglia d'oro alle Olimpiadi di Stoccolma del 1912.

Nel 1948, come ROLLO V, trasformato in yawl bermudiana, ne è armatore Ingar Dobloug di Oslo, amico di Larsen. Seguono due altri armatori; lo si ritrova solo a metà degli anni '80 adibito a charter, con il nome di HERMINIA III, poi di EOLOS.

Le linee sono tipiche degli yacht nordici ispirati alla Stazza metrica ma costruiti più secondi i dettami della soluzione Cruising imperante in Scandinavia verso metà degli anni Trenta.

Acquistato nel 2001 da un armatore italiano è stato sottoposto a restauro presso il cantiere Del Carlo di Viareggio.

Il varo è stato effettuato nel 2004.

MAGDA was built under the so-called Superior Class ("D" class) rule for Alfred W.G. Larsen, a well known Norwegian boat owner and yachtsman. His series of MAGDA's (named for his wife) included the 12 meter MAGDA IX, gold medal winner in the 1912 Stockholm Olympics.

Named ROLLO V, MAGDA XIII was transformed in 1948 to a Bermuda yawl for her new owner Ingar Dobloug, a friend of Larsen's from Oslo. After two other owners, MAGDA was chartering in the middle 1980's as HERMINIA III, then as EOLOS. Her lines are typical of the Scandinavian yachts inspired by the Metric Rule, but built according to the Cruising formula in vogue during the 1930's.

MAGDA XIII was bought by an Italian owner in 2001 and restored by the Cantiere Del Carlo in Viareggio. She was launched again in 2004.

MAGDA IX

Come MAGDA il fut construit suivant la formule de la Classe supérieure (identifiée par la lettre D) pour Alfred W. G. Larsen, un des plus renommés armateurs et yachtmen norvégiens propriétaires des différents MAGDA (du nom de son épouse) parmi lesquels MAGDA IX, le 12 Mètres J.I. vainqueur de la médaille d'or aux Jeux Olympiques de Stockholm en 1912. En 1948, sous le nom de ROLLO V, transformé en yawl bermudienne, en est l'armateur Ingar Dobloug de Oslo, ami de Larsen.

Deux autres armateurs se succèdent, on le retrouve seulement à la moitié des années '80 faisant du charter, sous le nom de HERMINIA III, puis de EOLOS.

Les lignes sont celles typiques des yachts nordiques s'inspirant de la Jauge métrique mais construits suivant les règles de la solution Cruising dominant en Scandinavie à l'époque des années '30.

Racheté en 2001 par un armateur italien, il a fait l'objet d'une restauration importante auprès du chantier Del Carlo à Viareggio. Le lancement a été effectué en 2004. ■

MAIASTRA

Fore-and-aft yawl	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	11,73 m
Rigging Length (LOA)	11,73 m
Length Waterline	9,02 m
Beam	2,43 m
Draught	1,60 m
Sail area	82,00 sq.m
Designed by	W. Von Hact
Built by	W. Von Hact, 1915

Varato con il nome di HANSEAT II, cambia nome in ARIANE. Arriva in Francia nel 1918 a La Rochelle. Acquistato dall'attuale proprietario nel 1968, viene restaurato nel 1972. Il cantiere è già in esistenza nel 1863 specializzato soprattutto nella riparazione di barche da lavoro. Progressivamente esso viene convertito nella costruzione di piccoli yacht a vela. Acquista buona fama anche perché le sue imbarcazioni sono molto veloci e vincono in regata. Non si hanno molte informazioni sulle vicissitudini del cantiere dopo la prima guerra mondiale. Esso viene distrutto completamente, compresi i suoi archivi, nel 1943 e da allora non è più risorto.

Launched with the name HANSEAT II, her name was changed to ARIANE. In 1918 she arrived in La Rochelle (France). She was purchased by her current owner in 1968 and restored in 1972. The boatyard was already in existence in 1863, specialized primarily in the repair of working boats. It was gradually converted to the construction of small sailing yachts. It acquired a good reputation because its boats were fast and won races. There is little information on the fate of the boatyard after the First World War. It was completely destroyed in 1943, including its records, and was never restored again.

Lancé sous le nom de HANSEAT II, il est ensuite rebaptisé ARIANE. Il arrive en France en 1918 à La Rochelle. Acheté par l'actuel propriétaire en 1968 il est restauré en 1972. Le chantier existait déjà en 1863, spécialisé surtout dans la réparation de bateaux de travail. Progressivement il se convertit dans la construction de petits yachts à voile. Il acquiert une bonne réputation parce que ses embarcations sont très rapides et remportent des régates. On ne dispose pas de beaucoup d'informations sur les vicissitudes du chantier après la première guerre mondiale ; il fut complètement détruit, y compris ses archives, en 1943, et n'a jamais été restauré. ■

MAIT II

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	18,80 m
Rigging Length (LOA)	18,80 m
Length Waterline	14,15 m
Beam	4,05 m
Draught	—
Sail area	170,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Cantieri Baglietto, 1957

Costruito per Italo Monzino (il nome combina quelli della moglie Marcella con il suo) fu uno dei primi grandi yacht da regata del dopoguerra. Costò 50.000 dollari e fu tra i primi ad avere due coffee grinders, giunti apposta dagli USA. Nel 1959, primo yacht italiano, partecipò al Fastnet con navigatore Sir Francis Chichester (giunse settimo su diciannove regatanti) e arrivò secondo nella Plymouth - La Rochelle. Nel 1962, a bordo del transatlantico AUGUSTUS, arrivò in Argentina piazzandosi secondo nella Buenos Aires - Rio de Janeiro. Presente a numerose Giraglie ha vinto nel 1962 e nel 1971, piazzandosi secondo nel 1960, 1961, 1964 e 1972. Dal 1986 è dell'attuale armatore.

Built for Italo Monzino (the name combines Italo's and his wife Marcella's names), she was one of the first large racing yachts after the war. The cost was USD 50,000 and she was one of the first yachts having coffee grinders. In 1959, first Italian yacht, she entered the Fastnet with Sir Francis Chichester as navigator and she finished seventh out of 19 entrants while she was second in the Plymouth - La Rochelle. In 1962, aboard the transatlantic liner AUGUSTUS, she arrived in Argentina; she was second in the Buenos Aires - Rio de Janeiro. Present in several Giraglias, she won in 1962 and 1971 and was second in 1960, 1961, 1964 and 1972. Her present owner owns her since 1986.

Construit pour Italo Monzino (le nom est une combinaison de celui de sa femme Marcella et du sien), ce fut l'un des premiers grands yachts de régate de l'après-guerre. Il coûta 50.000 dollars et ce fut l'un des premiers à avoir deux coffee grinders, spécialement importés des Etats-Unis. En 1959, il fut le premier yacht italien à participer au Fastnet avec, comme navigateur, Sir Francis Chichester (septième sur dix-neuf concurrents) et il arriva en deuxième position à la Plymouth - La Rochelle. En 1962, à bord du transatlantique AUGUSTUS, il arriva en Argentine où il remporta la deuxième place à la course Buenos Aires - Rio de Janeiro. Il participa de nombreuses fois à la Giraglia qu'il remporta en 1962 et en 1971 et où il arriva second en 1960, 1961, 1964 et 1972. Son armateur actuel le possède depuis 1986. ■

MANIA I

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	10,67 m
Rigging Length (LOA)	10,67 m
Length Waterline	8,22 m
Beam	3,40 m
Draught	1,72 m
Sail area	43,00 sq.m
Designed by	Sangermani
Built by	Cantieri Sangermani, 1970

Progettato e costruito per lo stesso cantiere come progetto avanzato. Ha vinto numerose regate con al timone lo stesso Cesare Sangermani.

Designed and built by the shipyard as an advanced design. She won numerous races with Cesare Sangermani at her helm.

Dessinée et construit par le même chantier selon une conception de pointe. Il a remporté de nombreuses régates avec Cesare Sangermani à la barre. ■

MANTA

Marconi sloop	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	13.88 m
Rigging Length (LOA)	13,88 m
Length Waterline	10,87 m
Beam	3,50 m
Draught	2,0 m
Sail area	91,00 sq.m
Designed by	Mario Tarabocchia
Built by	Cantiere Tarabocchia, 1935

Costruito per Dante Ceschina e Riccardo Armani di Milano con il nome di TOOSA. I disegni furono opera di Mario, figlio del progettista ed ancora in giovane età; diverrà poi un prezioso collaboratore dello studio Sparkman & Stephens. Sembra che in programma ci fosse una traversata atlantica e che nel 1937/38 sia arrivato alle Canarie. Poco si sa fino al 1979 quando con il nome di PAITAM venne venduto al professor Persiani.

Dall'attuale armatore viene trovato nel 1984 abbandonato alla foce del Tevere, coperto di foglie e guano. Nel corso degli anni è stato sottoposto a lavori di manutenzione straordinaria con diversi interventi di dubbia qualità. Nell'autunno 2002 è stato avviato un radicale restauro che ha portato al quasi suo totale rifacimento su progetto dell'architetto Giorgetti; il varo è avvenuto nel marzo 2005.

Ha partecipato ai principali raduni di yacht d'epoca del Tirreno. Brillanti sono stati i risultati di cui il migliore è stata la vittoria nella Coppa Durand de la Penne (La Spezia - Isola di Capraia) del 2002.

Built as TOOSA for Dante Ceschina and Riccardo Armani, both from Milan. Her plans were drawn by Mario Tarabocchia, young son of the designer of the same name, and later a valuable contributor at Sparkman & Stephens. It seems that an Atlantic crossing was planned and in 1937/38 she arrived in the Canary Islands.

Little is known of her movements until 1979 when she was sold as PAITAM to Professor Persiani.

Found abandoned and covered with leaves and guano in 1984 at the mouth of the Tevere by her present owner, she has undergone several minor and unremarkable refits. An important restoration was undertaken in the fall of 2002 using plans prepared by Giorgetti.

MANTA was relaunched in March 2005.

MANTA has participated in most of the classic yacht gatherings on the Tyrrhenian with brilliant results, the best of which was her win in the Coppa Durand de la Penne (La Spezia - Capraia Island) in 2002.

Construit pour Dante Ceschina et Riccardo Armani de Milan sous le nom de TOOSA. Les plans furent dessinés par Mario fis du propriétaire du chantier dans sa jeunesse. Mario Tarabocchia deviendra ensuite un collaborateur précieux du Cabinet Sparkman & Stephens. Il semble qu'il était destiné à une traversée de l'Atlantique et qu'en 1937/1938 il soit arrivé aux Iles Canaries. On possède peu d'informations jusqu'en 1979, date à laquelle, sous le nom de PAITAM il est vendu au Professeur Persiani. L'armateur actuel le retrouve abandonné en 1984 à l'embouchure du Tibre couvert de feuilles et de guano. Au fil des ans il a été l'objet de travaux de restauration avec plusieurs interventions plus ou moins de bonne qualité. A partir de l'automne 2002 il a été soumis à une reconstruction quasi complète suivant les plans de l'architecte Giorgetti; le lancement a eu lieu en mars 2005. Il a participé aux principaux rassemblements de yachts d'époque de la Mer Tyrrhénienne. Il a obtenu des résultats brillants dont le meilleur a été la victoire à la Coupe Durand de la Penne (La Spezia - Ile de Capraia) en 2002. ■

MARIELLA

Marconi yawl

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	24,00 m
Rigging Length (LOA)	24,00 m
Length Waterline	17,82 m
Beam	5,04 m
Draught	3,60 m
Sail area	273,00 sq.m
Designed by	Alfred Mylne
Built by	W. Fife & Son, 1938

Varato per James Patterson, nel 1939 passò a sir Ronald Teacher (il produttore di whiskey) che lo tenne per oltre 32 anni fino al 1970. Durante la guerra era ancorata nella Clyde per l'avvistamento degli aerei. Acquistato da V. di Domenico, fu modificato con radicali lavori a Porto Cervo, Antigua e Auckland. Ai primi anni '90, fu sequestrato ad Antigua per una lite tra l'armatore ed il suo comandante. Carlo Falcone, vice console italiano ad Antigua e costruttore della locale marina, lo rilevò all'asta nel 1993 curandone il restauro. Ha vinto la Antigua Classic Week nel 1987, 1994 e 1995; ha regatato in Mediterraneo; ha traversato diverse volte l'Atlantico ed ha fatto un giro del mondo.

Built for James Patterson, in 1939 she was bought by Sir Ronald Teacher (the whisky producer), who kept her for over 32 years, until 1970. During the war she was anchored in the Clyde as an anti-aircraft observation station. Bought by V. di Domenico, she was radically modified at boatyards in Porto Cervo, Antigua and Auckland. In the early '90s, she was sequestered in Antigua. Auctioned off in 1993, she was bought by Carlo Falcone, Italian Vice-Consul in Antigua and builder of the local marina, who had her refurbished. Winner of the Antigua Classic Week in 1987, 1994 and 1995, she has raced in the Mediterranean; she crossed the Atlantic several times and made one round-the-world sailing.

Lancé pour James Patterson, il passa en 1939 à Sir Ronald Teacher (le producteur de whiskey) qui le conserva pendant plus de 32 ans, jusqu'en 1970. Au cours de la guerre, il était ancré dans la Clyde pour la détection des avions. Racheté par V. di Domenico, il fit l'objet de travaux radicaux à Porto Cervo, à Antigua et à Auckland. Au début des années quatre-vingt-dix, il fut saisi à Antigua à la suite d'une dispute entre l'armateur et son commandant. Carlo Falcone, vice-consul d'Italie à Antigua et constructeur du port de plaisance local, le racheta aux enchères en 1993 et il s'occupa de sa restauration. Il a remporté la Antigua Classic Week en 1987, 1994 et 1995, il a accompli des régates dans la mer Méditerranée, il a traversé l'Atlantique plusieurs fois et il a fait un tour du monde. ■

MARIETTE

Fore-and-aft schooner

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	32,28 m
Rigging Length (LOA)	39,78 m
Length Waterline	24,85 m
Beam	7,25 m
Draught	4,60 m
Sail area	807,00 sq.m
Designed by	Nathaniel G. Herreshoff
Built by	Herreshoff Man. Co, 1915

È uno dei sette grandi schooners costruiti da Herreshoff tra il 1903 e il 1915. Gemello di VAGRANT (costruito per Vanderbilt), sono gli unici sopravvissuti ed ambedue in Mediterraneo. Costruito in origine per Jacob Brown, venne acquistato dopo pochi anni da "Keno" Crowninshield che cambiò il nome in CLEOPATRA BARGE II. Lo yacht ha una vita brillante e viene descritto da James Michener, che vi soggiornò spesso, nel suo romanzo *Cheasapeake*. Nel 1939 viene requisito dalla Coast Guard e utilizzato come pattugliatore sulla costa Est degli USA. Restituito alla fine della guerra in condizioni pietose, l'armatore lo vende senza rimetterci piede a bordo. Viene ribattezzato GEE GEE dalla nuova armatrice che lo rivende al canadese Walter Boudreau che, sotto il nome di JANEENE, lo restaura e lo adibisce a charter ai Caraibi. Nel 1975, tramite Erik Pascoli, lo yacht viene acquistato da un gruppo di banchieri italo-svizzeri e, quindi, nel 1979 da Andrea Rizzoli che, sempre sotto la direzione di Pascoli, lo restaura e lo tiene per 11 anni. Acquistato da Wolf Chitis nel 1990, viene rivenduto nel 1995 all'attuale armatore che lo ha sottoposto ad un restauro che ha riportato MARIETTE all'antico splendore recuperando tra l'altro, l'originario armo aurico dopo che lo stesso cantiere Herreshoff lo aveva convertito in bermudiano alla fine degli anni '20. L'albero ed il sartiame sono stati forniti da Spencer Rigging e le vele da Ratsey & Lapthorn sul piano velico originario. Arridatoi e impiombature omologhe con l'epoca, caviglie e ferramenta di coperta realizzati in bronzo da una fonderia spezzina sui disegni dell'epoca. Anche il piano di coperta è stato riportato secondo i disegni originari con particolare riferimento a timoneria e zona ospiti modificata rispetto ai preesistenti sedili contrapposti separati da un serbatoio. Gli interni, con esclusione della cucina (omologa con l'epoca) risulterebbero come dai piani originari. Oggi, MARIETTE partecipa a tutti i raduni per yacht d'epoca con prestigiose vittorie di qua e di là dell'Atlantico. A MARIETTE è stata assegnata la targa AIVE 1995 in occasione del raduno di Porto Cervo. Ha vinto il Prada Challenge for Classic Yachts 2001 e si è classificato secondo nel 2000.

MARIETTE

She is one of the seven large schooners built by Herreshoff between 1903 and 1915. She and twin VAGRANT (built for Vanderbilt), are the sole survivors, both in the Mediterranean. Originally built for Jacob Brown, she was purchased a few years later by "Keno" Crowninshield, who changed her name to CLEOPATRA BARGE II. The yacht had a brilliant career and was described by James Michener, who stayed on her often, in his novel *Cheasapeake*. In 1939 she was requisitioned by the Coast Guard and used as a patrol boat on the east coast of the USA. She was returned in pitiful condition at the end of the war, and the owner sold her without even going aboard. She was rechristened the GEE GEE by the new owner, who sold her to Canadian Walter Boudreau who restored her, under the name JANEENE, and used her for charters in the Caribbean. In 1975, through Erik Pascoli, the yacht was purchased by a group of Italo-Swiss bankers and then, in 1979, by Andrea Rizzoli who, again under the guidance of Pascoli, restored her and kept her for 11 years. Purchased by Wolf Chitis in 1990, she was sold in 1995 to the current owner, who restored the MARIETTE to her former splendor, recovering, among other things, the original gaff rigging after the Herreshoff shipyard itself had converted her to a Bermuda in the late '20s. The mast and shrouds were furnished by Spencer Rigging and the sails by Ratsey & Lapthorn on the original sail plan. Turnbuckles and splices similar to the period, pegs and deck hardware crafted in bronze by a foundry of La Spezia from original drawings. The deck plan was also redone to the original drawings, with particular reference to the wheelhouse and guest area, modified with respect to the existing facing seats separated by a tank. The interior, with the exclusion of the galley (similar to the period) coincide with the original plans. Today MARIETTE participates in all the meetings for vintage yachts with prestigious victories both sides of the Atlantic. Mariette was awarded the AIVE 1995 plaque during the Porto Cervo meeting. She won the 2001 Prada Challenge for Classic Yachts while she was second in the 2000 edition.

Il s'agit de l'un des sept grands schooners construits par Herreshoff entre 1903 et 1915. Avec son jumeau VAGRANT (construit pour Vanderbilt), ils en sont les deux seuls survivants et tous deux se trouvent en Méditerranée. Construit à l'origine pour Jacob Brown, il fut racheté quelques années plus tard par "Keno" Crowninshield qui lui donna le nom de CLEOPATRA BARGE II. Le yacht eut une vie brillante et il fut décrit par James Michener, qui y séjourna souvent, dans son roman *Cheasapeake*. En 1939, il est réquisitionné par la garde côtière qui l'utilise pour patrouiller sur la côte est des Etats-Unis. L'ayant récupéré en piteux état à la fin de la guerre, l'armateur le vend sans remettre les pieds à bord. Rebaptisé GEE GEE par le nouvel armateur qui le revend au Canadien Walter Boudreau qui l'appela JANEENE, le restaure et s'en sert de charter aux Caraïbes.

En 1975, par l'intermédiaire d'Erik Pascoli, le yacht est racheté par un groupe de banquiers italo-suisse, puis, en 1979, par Andrea Rizzoli qui, toujours sous la direction de Pascoli, le fait restaurer et le conserve pendant 11 ans. Wolf Chitis l'achète en 1990 et le revend, en 1995, à l'armateur actuel qui le fait restaurer de sorte que MARIETTE retrouve toute sa splendeur d'antan ainsi que son gréement aurique d'origine, car les chantiers Herreshoff l'avait transformé en gréement bermudien à la fin des années vingt. Le mât et les haubans ont été fournis par Spencer Rigging et les voiles de Ratsey & Laphorn ont été montées sur le plan de voilure originel. Ridoirs et épissures homologues aux modèles d'origine, cabillots et ferrures du pont réalisés en en bronze par une fonderie de La Spezia d'après des modèles d'époque. Même le plan du pont a retrouvé son aspect origine, surtout pour ce qui est de la timonerie et de la zone des invités, modifiée pour ce qui est des sièges opposés précédemment séparés par un réservoir. A l'exclusion de la cuisine (conforme à celles de l'époque), les espaces intérieurs auraient été refaits fidèlement aux plans originels.

Aujourd'hui, MARIETTE participe à toutes les manifestations organisées pour les yachts d'époque et il y remporte de prestigieuses victoires. Mariette a reçu la plaque AIVE 1995 à l'occasion de la manifestation de Porto Cervo.

Il a gagné le Prada Challenge for Classic Yachts 2001 et il est arrivé 2^{ème} en celui du 2000. ■

MARILEE

Fore-and-aft cutter

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	17,92 m
Rigging Length (LOA)	19,74 m
Length Waterline	12,67 m
Beam	4,43 m
Draught	—
Sail area	250,00 sq.m
Designed by	Nathaniel Herreshoff
Built by	Herreshoff Mfg. Co., 1926

Uno dei quattro NY 40 ancora esistenti dei 14 costruiti tra il 1916 ed il 1926. Ordinato nel 1916 a Herreshoff dai soci del NYYC per avere uno yacht da regata con costi inferiori a quello dei "50 Footers", questo monotipo è una delle più famose classi americane molto attiva per tutti gli anni Trenta.

MARILEE è il penultimo yacht della classe, costruito da Edward I. Cudahy per la moglie, Marilee, come yacht con cui regatare. Alla sua morte, diviene dal 1936 al 1948 di C. Brooks Stevens. Ritrovato in cattive condizioni, armato a yawl e plastificato, nel 2000 un sindacato di soci del NYYC lo riporta alla originaria versione.

One of four surviving NY 40s of the 14 built between 1916 and 1926. Commissioned in 1916 to Herreshoff by NYYC members in an attempt to have a racing yacht with lower operating costs than the "50 Footers", this one-design is one of the most famous U.S. classes that provided combative racing until the end of the '30s. MARILEE was the next-to-last yacht of this class built by Edward E. Cudahy for his wife, Marilee as her racing yacht. Upon her death, from 1936 to 1948, the yacht was owned by C. Brooks Stevens, who kept her until 1948. Found in poor condition, yawl-rigged and plasticized, in 2000 a syndicate of NYYC members returned her to her original version.

Il s'agit de l'un des quatre NY 40 existant encore aujourd'hui, sur les quatorze qui ont été construits de 1916 à 1926. Commandé en 1916 à Herreshoff par les membres du NYYC pour avoir un yacht de régate coûtant moins cher que les "50 Footers", ce monotipo est l'une des plus célèbres classes américaines et l'une des plus actives pendant toutes les années trente.

MARILEE est l'avant-dernier yacht de la classe et il fut construit par Edward I. Cudahy pour son épouse, Marilee, en tant que yacht de régate. A sa mort, il appartient à C. Brooks Stevens de 1936 à 1948. Retrouvé en mauvais état, armé en yawl et plastifié, un syndicat de membres du NYYC lui fit retrouver son état d'origine en 2000. ■

MARIQUITA

Fore-and-aft cutter 19 m I.R. **Vintage Yacht**

Length Overall (LFT)	31,22 m
Rigging Length (LOA)	37,54 m
Length Waterline	21,66 m
Beam	5,23 m
Draught	3,58 m
Sail area	674,00 sq.m
Designed by	Willian Fife III
Built by	W. Fife & Son, 1923

È l'unico yacht della Classe 19 Metri Stazza Internazionale ancora esistente in condizioni di poter nuovamente navigare. L'altro esemplare, CECILIE, non è che un relitto di cui è dubbia la possibilità di recupero.

La Classe ha avuto vita molto breve anche se le sue regate hanno attirato molta attenzione per la rivalità tra Germania e Inghilterra. Di fatto, le prime costruzioni si sono avute nel 1911 e la Grande Guerra, a somiglianza di quanto successo per quella dei 15 Metri, ha messo un fermo definitivo alla Classe. La seconda versione della formula che entrerà in vigore nel 1920 non prevede più le Classi dei 15 e 19 Metri. Probabilmente le ragioni sono da trovare nel maggior successo della classe più piccola, quella dei 12 Metri S.I., e nel crescente interesse per i 23 Metri. D'altra parte, il costo di un 19 Metri non poteva non essere un freno nella costruzione di queste imbarcazioni di quasi 30 metri di lunghezza. MARIQUITA fu costruito per A.K. Stophert, già armatore del 15 Metri MARISKA. Lo scafo è in composito e la sua costruzione fu conforme sia ai criteri costruttivi imposti dalle Scantling Rules dei Lloyd's sia, per quanto riguarda armo, piano di coperta e piano degli interni, ai dettami imposti dal Regolamento di stazza.

L'armo era aurico.

I 19 Metri erano noti come i "levrieri del mare" per la grande velocità che erano in grado di sviluppare. Ciò nonostante, gli interni erano estremamente confortevoli come sarebbe impensabile avere ai nostri giorni in uno yacht destinato a regatare. In successione, abbiamo un'ampia cabina armatoriale con bagno annesso, tre cabine per ospiti con un bagno in comune, un grande quadrato e, a prua, oltre alla cucina, ampi locali per l'equipaggio.

La coperta è spaziosa completamente libera salvo una piccola tuga e due grandi osteriggi al centro. Le linee e l'insieme sono aristocratici e di grande eleganza.

I soli tre anni di regata non videro nessun dominatore della Classe ma i sei yacht si alternarono ai vertici delle diverse classifiche. Poi, vi furono diversi passaggi di proprietà, anche il nuovo nome di MAUD IV, il charter in Egeo ed un lento progressivo degrado. Ritrovato fortunatamente, MARIQUITA è stato oggetto di un accurato restauro presso Fairlie Restoration per conto del suo nuovo armatore. Il nuovo varo è avvenuto a metà 2004.

MARIQUITA

MARIQUITA is the only remaining 19 Meter Class yacht still seaworthy. The other example, CECILIE, is abandoned and probably impossible to restore.

The Class had a very short life, though the races were widely acclaimed because of the competition between England and Germany. The first yachts were built in 1911, and the Great War put a definite end to both the 15 and the 19 Meter Classes. The rules second version of 1920 did not contemplate either of the two classes, probably because of the success of the smaller 12 Meter Class and the growing interest in the 23 Meter Class. Certainly, 30 meter long yachts were very costly to build.

MARIQUITA was built for A.K. Stophert, owner of the 15 Meter Class MARISKA. Construction was composite, and fully conformed to the Lloyd's Scantling Rules for both hull and rig. She was gaff rigged. The 19 Meters were known as "ocean greyhounds" for their great speed. Despite this, below decks were very comfortable, something unimaginable for today's racers. There was an owner's cabin with separate head, three guest cabins with a common head, a large saloon, and forward the galley and crew's quarters.

The deck is spacious and very free, with only a small deckhouse and two skylights on the centerline. Her lines are aristocratic and very elegant.

For the three years that the Class raced, no one dominated, all six yachts managed excellent performances. After several new owners, a new name, MAUD IV, charters in the Egean, her need for a serious refit increased. Found almost by chance, MARIQUITA was handsomely restored at Fairlie Restoration for her new owner, and was relaunched in 2004.

MARIQUITA

C'est le seul yacht de la Classe 19 Mètres J.I. encore en mesure de pouvoir reprendre la mer. L'autre exemplaire, CECILIE, n'est qu'une épave dont la restauration est un point d'interrogation. La Classe 19 Mètres J.I. n'a pas duré longtemps, même si les régates ont attiré beaucoup d'attention pour la rivalité entre l'Allemagne et l'Angleterre. En effet, les premières constructions ont eu lieu en 1911 et la Grande Guerre, comme pour la classe des 15 Mètres, a mis un frein définitif à la Classe des 19 Mètres. La deuxième version du Règlement de la Jauge Internationale, qui entre en vigueur en 1920 ne prévoit plus les Classes des 15 et 19 Mètres. Probablement, les raisons de cet abandon trouvent leurs origines dans le succès de la classe inférieure, celle des 12 Mètres J.I., et dans l'intérêt croissant pour les 23 mètres J.I. D'autre part, le coût d'un 19 Mètres ne pouvait pas non être un frein dans la construction de cette embarcation de presque 30 mètres de long.

MARIQUITA fut construit pour A.K. Stophert, armateur du 15 Mètres MARISKA. La coque est en composite et son projet fut conforme aussi bien aux critères de construction imposés par les Scantling Rules des Lloyd's, qu'aux règles imposées par le Règlement de Jauge en ce qui concerne le gréement, le pont et la distribution des intérieurs. Le gréement est aurique. Les 19 Mètres étaient connus comme les « lévriers de mer » pour la grande vitesse qu'ils étaient en mesure d'atteindre. Toutefois, les intérieurs étaient confortables comme il serait impensable, aujourd'hui, d'avoir dans un yacht destiné aux régates. La distribution des intérieurs était la suivante : une grande cabine pour l'armateur avec salle de bains, trois cabines pour les invités avec une salle de bains en commun, un grand carré et, à proue, la cuisine et les locaux pour l'équipage.

Le pont spacieux est complètement libre avec un petit rouf et deux grandes claire-voie au centre. Les lignes et l'ensemble sont aristocratiques et de grande élégance.

Pendant les trois années de régate, aucun yacht a dominé la scène des régates, mais les six yachts s'alternèrent en tête du classement. Ensuite, il y eut les différents passages de propriété, ainsi que le nouveau nom de MAUD IV, le charter dans l'Egée et une dégradation lente et progressive.

Retrouvée par bonheur par son actuel armateur, MARIQUITA a été l'objet d'une restauration très soignée auprès de Fairlie Restoration. Le nouveau lancement a eu lieu en 2004. ■

MARJATTA

Marconi yawl

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	17,90 m
Rigging Length (LOA)	17,90 m
Length Waterline	12,97 m
Beam	3,89 m
Draught	2,28 m
Sail area	123,00 sq.m
Designed by	Lindblom
Built by	Abo A/B Batvarf, 1943

È stato costruito per l'industriale finlandese della carta H. Ahlstrom. Di norma, con l'attuale armatore, è vincitore nei principali raduni di yacht d'epoca.

Built by Finnish paper magnate H. Ahlstrom. With the current owner, she is normally a winner in the principal vintage yacht meetings.

Il a été construit pour le magnat finlandais du papier H. Ahlstrom ; avec l'armateur actuel il est habituellement vainqueur dans les principaux rassemblements de yachts d'époque. ■

MERCURY-C

Marconi sloop

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	15,66 m
Rigging Length (LOA)	15,66 m
Length Waterline	12,19 m
Beam	3,80 m
Draught	1,85 m
Sail area	113,23 sq.m
Designed by	Sam Crocker
Built by	Simms Brothers, 1938

È il disegno n. 191 del progettista, già allievo di John Alden è molto noto negli Stati Uniti. MERCURY-C è considerato uno dei suoi migliori progetti. Fu costruito per J.J. Storrow, Jr. in maniera molto accurata secondo la tradizione del cantiere: ampio utilizzo di mogano dell'Honduras per gli interni; doppio fasciame con lo strato interno di cedro e lo strato esterno di mogano Honduras; ordinate e bagli in quercia. madieri in pino dell'Oregon. Prima di venderlo, Storrow ne rimase armatore per trent'anni. Per l'imbarcazione iniziò un periodo travagliato tra un porto e l'altro della costa orientale degli Stati Uniti e con diversi proprietari, anche con il coinvolgimento nel traffico di droga e una vendita all'asta. Arrivato in Inghilterra con un nuovo armatore, raggiunse le coste spagnole e, in ultimo, Maiorca con il nome di DAMA ESPAGNOLA. L'attuale armatore ha dedicato 18 mesi ad un restauro accurato per riportare l'imbarcazione allo stato originario.

Hull Number 191; Crocker was a pupil of John Alden and well known in the United States. MERCURY-C is considered one of his best designs. Superbly built according to the best traditions of the yard for J.J. Storrow Jr. with Honduran mahogany below decks, double planked with Honduran mahogany over cedar, frames and deck beams in oak, knees in Oregon pine. Storrow kept her for 30 years, but the following owners tormented her, moving between various ports on the East Coast of the United States, the drug trade and at one point MERCURY-C was even auctioned. An English owner bought her to Europe, another to the Spanish coast, and finally to Maiorca as DAMA ESPAGNOLA. Her actual owner commissioned a complete 18 month refit where she restored to her original design.

MERCURY-C

C'est le plan n.191 de Sam Crocker, élève de John Alden et très connu aux Etats Unis. MERCURY-C est considéré un de ses meilleurs projets. Il fut construit par J.J. Storrow Jr d'une façon très soignée suivant la tradition du chantier. Intérieurs en acajou., double bordé avec une couche intérieure de cèdre et le revêtement extérieur en acajou d'Honduras, mambres et barrots en chêne, varangues en pin d'Oregon. Avant de le vendre, Storrow en resta l'armateur pendant trente ans. Une période tourmentée commença en allant d'un port à l'autre le long de la côte orientale des Etats Unis avec différents propriétaires. Il fut aussi au centre d'un trafic de drogue et d'une vente aux enchères. Arrivé en Angleterre avec un nouvel armateur, il rejoint les cotes espagnoles et, en enfin, Majorque sous le nom de DAMA ESPAGNOLA. L'actuel armateur a consacré 18 mois à une restauration soignée pour ramener l'embarcation à son état d'origine. ■

MOONBEAM III

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	24,67 m
Rigging Length (LOA)	30,00 m
Length Waterline	18,77 m
Beam	4,72 m
Draught	3,25 m
Sail area	372,00 sq.m
Designed by	William Fife III
Built by	W. Fife & Son, 1903

Costruito per Charles Plumtree Johnson, figlio del medico della regina Vittoria, è il terzo dei suoi MOONBEAM. Il primo del 1893 è un "linear rater" costruito da Fife nel 1888. MOONBEAM II è costruito da White Brothers su progetto di Shepherd. Del 1903 è il presente MOONBEAM, primo di una serie di yawl veloci (VALDORA, ROSAMUND e WHITE HEATHER). Del 1920 è il quarto MOONBEAM, yacht da crociera molto confortevole, sempre di Fife. Felix Amiot, pioniere dell'aviazione francese e proprietario dei Cantieri di Cherbourg, fu uno degli armatori di MOONBEAM III. Per conto di Palmer e Poncia viene restaurato tra il 1983 e il 1986 da Camper & Nicholson. Lo yacht ha avuto poi diversi armatori.

Built for Charles Plumtree Johnson, son of Queen Victoria's physician, is the third of his MOONBEAM. The first of 1893 is a "linear rater" built by Fife in 1888. MOONBEAM II was designed by Shepherd and built by White Brothers. Of 1903 is the present MOONBEAM, first of a series of fast yawls (VALDORA, ROSAMUND and WHITE HEATHER). In 1920, came the fourth MOONBEAM, a comfortable Fife cruising yacht. Felix Amiot, French aviation pioneer and owner of the shipyards of Cherbourg, has been one of the MOONBEAM III owners. On behalf of Palmer and Poncia, between 1983 and 1986, she was restored by Camper & Nicholson. Since then, the yacht has changed various owners.

Construit pour Charles Plumtree Johnson, fils du médecin de la reine Victoria, il s'agit du troisième de ses MOONBEAM. Le premier (1893) est un "linear rater" construit par Fife en 1888. MOONBEAM II est construit par White Brothers d'après un plan de Shepherd. Le présent MOONBEAM, premier d'une série de yawls rapides (VALDORA, ROSAMUND et WHITE HEATHER), est de 1903. En 1920, c'est le quatrième MOONBEAM, yacht de croisière très confortable, lui aussi de Fife. Felix Amiot, pionnier de l'aviation française et propriétaire des Chantiers de Cherbourg, fut l'un des armateurs de MOONBEAM III. Il est restauré pour le compte de Palmer et Poncia entre 1983 et 1986 par Camper & Nicholson. Le yacht a eu différents armateurs. ■

MOONBEAM IV

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	28,99 m
Rigging Length (LOA)	31,50 m
Length Waterline	20,46 m
Beam	5,05 m
Draught	3,80 m
Sail area	574,81 sq.m
Designed by	William Fife III
Built by	W. Fife & Son, 1920

L'avvocato Charles Plumtree Johnson fu persona ben nota a cavallo della fine del XIX secolo: figlio del medico della regina Vittoria, era uno dei principi del foro londinese ed un appassionato yachtsman. Nel 1914 si rivolse a Fife per costruire un nuovo MOONBEAM, il terzo della serie. La guerra ne ritardò il varo che secondo le registrazioni ufficiali avvenne nel giugno 1920. Venne armato come cutter aurico e neppure con un albero del tipo Marconi (albero intero) ma tradizionale anche se dell'ultimo tipo (l'alberetto è fissato in cima all'albero come una sua naturale estensione). Al debutto vinse subito la sua prima King's Cup nella settimana di Cowes nella classe a compensi; tornò a vincerla ancora nel 1923. Suoi tradizionali avversari furono BRITANNIA, WHITE HEATHER II, TERSICHORE (poi LULWORTH) e WESTWARD. Per motivi di salute Plumtree Johnson vendette il suo yacht a Cecil Sutton che, alla ricerca di maggior velocità, nel 1927 alterò l'armo in bermudiano con un nuovo albero alto 35 metri. Fu, poi, del principe Ranieri di Monaco, con il nome di DEO JUVANTE ed un nuovo armo a ketch bermudiano e, successivamente, del conte Annibale Scotti che lo chiamò DULSOL. Dallo stesso venduto, entrò nel circuito del charter con diversi cambi di proprietà ed un progressivo degrado finendo in stato di quasi relitto, perfino privato della sua zavorra. Trovato nel 1995 da John et Françoise Murray, venne trasportato a Yangon nei pressi di Rangoon (Burma). Completamente smontato, è stato sottoposto ad un radicale restauro tra il 1999 ed il 2003; l'armo è quello originario di cutter aurico. È tornato a navigare nel luglio 2002.

Charles Plumtree Johnson was quite well known at the turn of the century: lawyer, son of Queen Victoria's physician, he was one of London's most famous lawyers and a passionate yachtsman. In 1914 he asked Fife to build a new MOONBEAM, the third of the series with the same name. Construction slowed during the war, and MOONBEAM IV was launched in June of 1920. Rigged as a gaff cutter with a traditional topmast, she did not use the modern one piece mast, common now with Bermudan rigs. MOONBEAM IV won her first series in handicap class, the King's Cup during Cowes Week; she won the Cup once again in 1923. Her traditional opponents were BRITANNIA, WHITE HEATHER II, TERSICHORE (later LULWORTH) and WESTWARD. As Plumtree Johnson's health failed, he decided to sell

MOONBEAM IV to Cecil Sutton who gave her a Bermudan rig with a taller 35 meter mast in 1927. Her next owner was Monte Carlo's Prince Ranieri who renamed her DEO JUVANTE and gave her a Bermudan ketch rig, which she kept with her next owner, Count Annibale Scotti who renamed her DULSOL. When sold by the Count, she started chartering and her various owners slowly let her go to pieces, and in the end she was even deprived of her ballast. Recovered by John and Françoise Murray in 1995, she was transported to Yangon, near Rangoon in Burma where she underwent a complete refit and radical restoration between 1999 and 2003. MOONBEAM IV was given her original rig and started sailing again in 2002.

Maître Charles Plumtree Johnson fut une personne très connue à la fin du XIX siècle: fils du médecin de la reine Victoria, était un des ténors du barreau londonien et un yachtman célèbre. En 1914, il s'adressa à Fife pour la construction d'un nouveau MOONBEAM, le troisième de la série. La guerre en retarda le lancement, qui selon les inscriptions officielles eut lieu en juin 1920. Il fut armé en cotre aurique et même pas avec un mât Marconi (mât entier) mais traditionnel même si du dernier modèle (le mât de flèche est fixé au haut du mat comme un prolongement naturel). Au début il remporta de suite sa première King's Cup à la semaine de Cowes dans la classe à compensation ; il arriva de nouveau premier en 1923.

Ses adversaires traditionnels furent : BRITANNIA, WHITE HEATHER II, TERSICHORE (ensuite LULWORTH) et WESTWARD. Pour des raisons de santé, Plumtree Johnson du vendre son yacht à Cecil Sutton, qui, à la recherche d'une plus grande vitesse, en 1927 en changea le gréement en bermudien avec un nouveau mât d'une hauteur de 35 mètres. Il appartint ensuite au Prince Rainier de Monaco sous le nom de DEO JUVANTE avec un nouveau gréement à ketch bermudien, et, successivement, au conte Annibale Scotti sous le nom de DULSOL. Une fois vendu, il entra dans le circuit du charter avec plusieurs changements de propriétaires et un dégrade progressif finissant pratiquement comme une épave, privé de son lest.

Retrouvé en 1995 par John et Françoise Murray il est transporté à Yangon dans les environ de Rangoon (Burma). Complètement démonté il a été soumis à une restauration complète entre 1999 et 2003, retrouvant son gréement d'origine en cotre aurique. Il a repris la navigation en juillet 2002. ■

MIRAGE

Marconi sloop 6 m I.R.

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	11,07 m
Rigging Length (LOA)	11,07 m
Length Waterline	—
Beam	—
Draught	—
Sail area	—
Designed by	G. Eslander
Built by	Eslander, 1925

Varato con il nome di MARIA, è stato completamente rifatto nel 1947 conservando di originale solo il piombo della chiglia.

Launched with the name MARIA, she was completly rebuilt in 1947, retaining only the original lead of her keel.

Lancé sous le nom de MARIA, il a été complètement refait en 1947 en ne conservant d'origine que le plomb de la quille. ■

MOPI

Marconi cutter	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	9,45 m
Rigging Length (LOA)	10,23 m
Length Waterline	7,56 m
Beam	2,86 m
Draught	1,70 m
Sail area	49,00 sq.m
Designed by	Dante Ceschina
Built by	Pietro Tarabocchia, 1953

Venne costruito da Dante Ceschina presso il suo stabilimento di Olgiate Olona ricorrendo all'opera del maestro d'ascia Pietro Tarabocchia, già titolare di un piccolo cantiere a Lussimpiccolo dove era già stato costruito T00SA per lo stesso Ceschina. La costruzione venne iniziata nel gennaio 1951 e terminata nell'aprile 1953 con varo presso la sede dello YCI. Ne rimase armatore fino al 1979 quando venne venduto ad Antonio Amelotti. Passato in Adriatico fu di diversi armatori fino a quando nel 2003 venne ceduto all'attuale armatore.

Built by Dante Ceschina near Olgiate Olona, he collaborated extensively with master shipwright Pietro Tarabocchia. Tarabocchia had his own small yard at Lussimpiccolo where he had already built Ceschina's T00SA. Construction began in January 1951, and was completed in April 1953 when MOPI was launched at the Yacht Club Italiano. Ceschina owned her until 1979 when he sold MOPI to Antonio Amelotti. She sailed in the Adriatic with several different owners until 2003 when purchased by her present owner.

Fut construit par Dante Ceschina dans son chantier de Olgiate Olona. Ceschina s'adressa au maître charpentier Pietro Tarabocchia, propriétaire d'un petit chantier à Lussimpiccolo, où Ceschina avait déjà fait construire T00SA. La construction fut commencée en janvier 1951 et elle termina au mois d'avril 1953 avec le lancement auprès du siège du YCI. Ceschina en resta l'armateur jusqu'en 1979, date à laquelle Antonio Amelotti le racheta. Transféré en Adriatique, il eut plusieurs propriétaires jusqu'en 2003 quand il fut cédé à l'armateur actuel. ■

MOTU

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	18,34 m
Rigging Length (LOA)	18,34 m
Length Waterline	13,67 m
Beam	4,35 m
Draught	2,24 m
Sail area	133,00 sq.m
Designed by	Cesare Sangermani
Built by	Cantieri Sangermani, 1964

È la costruzione n. 150 del Cantiere varata con il nome di GIORGIA. Il secondo armatore le aveva dato il nome di DALÙ.

This is the shipyard's construction No. 150, launched under the name GIORGIA. The second owner renamed it DALÙ.

Baptisé du nom de GIORGIA, il s'agit du 150e bateau lancé par les chantiers. Le deuxième armateur lui donna le nom de DALÙ. ■

NAGAINA

Marconi cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	16,62 m
Rigging Length (LOA)	16,62 m
Length Waterline	12,33 m
Beam	3,64 m
Draught	2,30 m
Sail area	113,00 sq.m
Designed by	François Camatte
Built by	A. Chiesa et fils, 1949

Costruito per il Signor Auberger di Marsiglia. Dopo alcuni passaggi di proprietà viene abbandonato per sette anni fino a quando nel 1991 ne diviene armatore l'attuale proprietario che nel 1993 lo sottopone ad ampio restauro.

Built for Mr. Auberger of Marseille. After a few ownership changes, she was abandoned for seven years until 1991, when she was acquired by her current owner, who had her extensively restored in 1993.

Construit pour Monsieur Auberger de Marseille. Après plusieurs changements de propriétaire, il est abandonné pendant sept ans, jusqu'en 1991, date à laquelle il est racheté par son propriétaire actuel qui, en 1993, le fait restaurer entièrement. ■

NAN OF FIFE

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	19,24 m
Rigging Length (LOA)	22,80 m
Length Waterline	14,09 m
Beam	3,62 m
Draught	2,60 m
Sail area	283,00 sq.m
Designed by	William Fife III
Built by	W. Fife & Son, 1896

Costruito per l'irlandese Thomas Borrowes, fino alla prima guerra mondiale naviga tra Belgio e Gran Bretagna dove è disarmato e privato della zavorra, utilizzata ai fini bellici. Naviga di nuovo nel 1926, alterato in ketch e nell'opera viva. Acquistato nel 1948 dal nonno inglese dell'attuale proprietario, sei anni dopo è ceduto all'olandese Louis Zurstrassen che lo restaura e dopo tre anni lo porta in Mediterraneo; è venduto a metà degli anni Sessanta. Ritrovato nel 1998 dall'attuale proprietario, è sottoposto a totale rifacimento presso un cantiere da lui appositamente costituito. Debuttera a Cowes in occasione dell'ACJ e partecipa al Prada Challenge for Classic Yachts del 2001.

Built by the Irish shipbuilder Thomas Borrowes, she sailed between Belgium and Great Britain up to the first world war. She was unrigged in the latter country and deprived of her ballast, for war use. She resumed navigating in 1928, converted into a ketch with a different bottom. She was bought in 1948 by the current owner's English grandfather. Six years later, she was sold to Louis Zurstrassen a Dutchman, who restored her and took her to the Mediterranean three years later. She was sold in the mid-sixties. After being re-discovered in 1998 by her current owner, she was completely refurbished at a shipyard specifically set up for the purpose by the owner. She made her debut a Cowes at the ACJ and participated in the Prada Challenge for Classic Yachts of 2001.

Construit pour l'Irlandais Thomas Borrowes, jusqu'à la Première Guerre mondiale, il navigue de la Belgique à la Grande-Bretagne où il est désarmé et privé de son lest, utilisé pour la guerre. Il reprend la mer en 1926, altéré au niveau du ketch et œuvres vives. Acheté en 1948 par le grand-père anglais du propriétaire actuel, il est vendu six ans plus tard au Néerlandais Louis Zurstrassen qui le restaure pour l'emporter trois ans plus tard dans les eaux de la Méditerranée et qui le revend au milieu des années Soixante. Retrouvé en 1998 par son propriétaire actuel, il est complètement rénové dans des chantiers spécialement construits à cet effet. Il fait ses débuts à Cowes à l'occasion de l'ACJ et il participe au Prada Challenge for Classic Yachts 2001. ■

NINA VI

Yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	16,10 m
Rigging Length (LOA)	16,10 m
Length Waterline	11,90 m
Beam	3,87 m
Draught	2,50/3,00 m
Sail area	123,00 sq.m
Designed by	Philip Rhodes
Built by	Cantieri Sangermani, 1960

Disegno ispirato da CARINA, famoso progetto di Rhodes. Con Franco Mazzuchelli, suo primo armatore, ha partecipato alla regata della Giraglia dal 1961 al 1964, vincendo nel 1961 e 1963.

Her design was inspired by Rhodes' famous CARINA design. With her first owner, Franco Mazzuchelli, she took part in several editions of the Giraglia race (from 1961 to 1964), and won the 1961 and 1963 editions.

Dessin s'inspirant de celui de CARINA, un fameux plan de Rhodes. Avec Franco Mazzuchelli, son premier armateur, il a participé de la Giraglia de 1961 à 1964 dont il a été le vainqueur en 1961 et 1963. ■

NINA LUISITA

Marconi schooner	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	20,80 m
Rigging Length (LOA)	22,60 m
Length Waterline	15,07 m
Beam	4,30 m
Draught	—
Sail area	219,00 sq.m
Designed by	Vincenzo Vittorio Baglietto
Built by	Cantieri Baglietto, 1932

È stato costruito per Lorenzo Bruzzo con il nome di POFI ed è stato di proprietà della famiglia fino al 1971 quando è stato ceduto al conte Tagliaferri che ne ha cambiato il nome in NINA LUISITA. Ha sempre conservato armamento, scafo ed interni originari. Il taglio particolare della prua è frutto di un compromesso tra il desiderio dell'armatore (prua a clipper) e quello del progettista (prua tradizionale). Ha cambiato armatore nel 1999.

She was built for Lorenzo Bruzzo with the name of POFI and remained the property of his family until 1971, when she was sold to Count Tagliaferri, who changed her name to NINA LUISITA. She has always retained her original rigging, hull and interior. The particular cut of the bow is the result of a compromise between the wishes of the owner (clipper bow) and those of the designer (traditional bow). She has a new owner since 1999.

Il a été construit pour Lorenzo Bruzzo sous le nom de POFI et est resté la propriété de la famille jusqu'en 1971, quand il a été vendu au comte Tagliaferri qui en a changé le nom en NINA LUISITA. Il a toujours conservé le grèement, la coque et l'intérieur d'origine. Le profil particulier de la proue est le fruit d'un compromis entre le désir de l'armateur (proue de clipper) et celui de l'architecte (proue traditionnelle). Depuis 1999, il a un nouveau armateur. ■

NORDWIND

Marconi yawl

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	25,70 m
Rigging Length (LOA)	25,70 m
Length Waterline	19,13 m
Beam	5,14 m
Draught	3,60 m
Sail area	265,50 sq.m
Designed by	H. Gruber
Built by	Burmester, 1939

Gemello di OSTWIND (affondato al largo di Miami), SUDWIND (in un museo tedesco) e EASTWIND, fu commissionato dalla Marina Militare per l'uso personale di Doenitz. Trasferito in Inghilterra quale pegno di guerra, è appartenuto a Lord Astor fino al 1955. Ha avuto poi diversi armatori. Nel 1976 subì un primo restauro presso Camper & Nicholson con il cambio degli alberi da legno in alluminio. Nel 1979 un nuovo restauro su progetto degli architetti olandesi Jan Schoen e Gerard Djriska, che ne ridisegnarono il piano velico, la coperta e gli interni, niente conservando dell'originaria sistemazione.

Dal 1984 al 2002 è stato di proprietà di Ugo Baravalle, di fatto immobilizzato all'isola d'Elba in attesa di un restauro mai fatto. Acquistato dall'attuale armatore, è stato riportato al suo antico splendore.

Nel 1939 ha vinto il Fasnet, battendo LATIFA e stabilendo il nuovo record resistito fino al 1955 quando venne battuto da GITANA. Vinse ancora la Cowes Dinard nel 1950 e numerose altre regate nella Manica.

Identical to OSTWIND (lost off Miami), SUDWIND (in a German museum) and EASTWIND, NORDWIND was commissioned by the German navy for Donitz's personal use. She went to England as war bounty and was owned by Lord Astor until 1955. Several owners followed. Her first refit was done by Camper & Nicholson who changed her wooden masts to aluminum. Her next refit (carried out by the Dutch architects Jan Schoen and Gerard Djriska) completely altered her original plans, redrawing her rig, deck and interior. Owned from 1984 until 2002 by Ugo Baravalle, she was immobilized on Elba awaiting a refit which never happened. Acquired by her present owner, NORDWIND was restored to her original splendor. NORDWIND beat LATIFA winning the 1939 Fastnet and establishing the course record which stood until 1955 when bettered by GITANA. She also won the Cowes Dinard in 1950 and several other Channel races.

NORDWIND

Jumeau de OSTWIND (coulé au large de Miami), SUDWIND (dans un musée allemand) et EASTWIND, il fut commandé par la Marine Militaire pour l'usage privée de Doenitz. Transféré en Angleterre comme butin de guerre, il a appartenu à Lord Astor jusqu'en 1955. Ensuite il changea souvent de propriétaires. En 1976, il subit une première reconstruction dans les chantiers Camper & Nicholson avec le changement de la mâture de bois en aluminium. En 1979, il fut l'objet d'une nouvelle restauration suivant le projet des architectes hollandais Jan Schoen et Gerard Djriska qui en redessinèrent le plan des voiles, le pont et les intérieurs, en ne conservant pratiquement rien de la distribution d'origine.

Il appartint à Ugo Baravalle de 1984 à 2002, immobilisé à l'île d'Elbe dans l'attente d'une restauration jamais faite. Il a retrouvé sa splendeur d'origine avec l'armateur actuel. En 1939, il a remporté le Fastnet, battant LATIFA et établissant le nouveau record qui a résisté jusqu'en 1955 quand il fut battu par GITANA.

Il remporta encore la Cowes Dinard en 1950 et de nombreuses autres régates dans la Manche. ■

NYALA

Marconi sloop 12 m I.R.

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	21,35 m
Rigging Length (LOA)	21,35 m
Length Waterline	13,72 m
Beam	3,60 m
Draught	—
Sail area	279,00 sq.m
Designed by	Olin Stephens
Built by	Henry B. Nevins Boat Yard, 1938

Fu commissionato nel 1937 da F.T. Bedford, presidente della Standard Oil Corp. come regalo alla figlia Lucie per il matrimonio con Briggs Cunningham, famoso velista inventore del Cunningham Hole e vincitore della Coppa America del 1958 con COLUMBIA. A NYALA seguì subito VIM tanto che i due yacht sono praticamente uguali. Pur con diversi armatori continuò a vincere numerose regate e fece da lepre per i defender di Coppa America nel 1958, 1962 e 1964. Nel 1997 ha vinto il Campionato del Mediterraneo nella classifica in tempo compensato. Nel 2001 ha partecipato al Campionato del mondo della classe nell'ambito dell'America's Cup Jubilee, vincendo la classifica "vintage".

Commissioned in 1937 by F.T. Bedford, chairman of Standard Oil Corporation, as a present to his daughter Lucie when she married famed sailor Briggs Cunningham (inventor of the Cunningham Hole and winner of the 1958 America's Cup with COLUMBIA). The design of NYALA was followed by that of VIM and in fact the two yachts are virtually identical. With different owners she continued to win numerous races and acted as trial-horse for the America's Cup defenders in 1958, 1962 and 1964. In 1997 she won the Mediterranean Championship in the corrected time classification. In 2001 she entered in the Class World Championship at the America's Cup Jubilee and won the "vintage" group.

Il fut commissionné en 1937 par F.T. Bedford, président de la Sté Standard Oil Corp. qui l'offrit à sa fille à l'occasion de son mariage avec Briggs Cunningham, yachtman célèbre, inventeur du Cunningham Hole et vainqueur de la Coupe de l'America de 1958 au gouvernail avec COLUMBIA. A NYALA, il suivit immédiatement VIM, à tel point que les deux yachts furent pratiquement égaux. Bien qu'il appartint ensuite à plusieurs armateurs, il continua de remporter de nombreuses régates et il servit de lièvre pour les defenders de la Coupe de l'America en 1958, 1962 et 1964. En 1997, il remporta le Championnat de la Méditerranée au classement en temps compensé. En 2001, il participa au Championnat du monde de sa classe dans le cadre de l'America's Cup Jubilee et il remporta le classement "vintage". ■

OISEAU DE FEU

Marconi cutter

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	20,68 m
Rigging Length (LOA)	20,68 m
Length Waterline	15,38 m
Beam	3,87 m
Draught	2,96 m
Sail area	171,00 sq.m
Designed by	Charles E. Nicholson
Built by	Camper & Nicholson, 1937

Fu varato nel 1937 come FIREBIRD X per R. Hawkes. Armato a cutter, partecipò senza successo a diverse regate insieme a noti yacht dell'epoca (STIARNA, FOXHOUND e BLOODHOUND, tutti di Camper & Nicholson). Dal dopoguerra ebbe diversi armatori: H. M. Crankshaw, J.E. Green (1951), Pierre Cointreau (1962, della omonima casa di liquori, FLAMME II), Henry Rey (1970, VINDILIS II) e Michel Perroud (OISEAU DE FEU). Nel 1983, dopo un naufragio, il cantiere Labbé lo restaura armandolo a yawl bermudiano e poi (1999) a cutter. Degli interni, la dog house e la parte poppiera sono originari mentre il resto è nuovo ma rifatto secondo il lay out originario e rispettandone l'omologia.

As a cutter, she was launched in 1937 for R. Hawkes as FIREBIRD X. She raced without success with famous yachts of the day such as STIARNA, FOXHOUND and BLOODHOUND, all by Camper & Nicholson. After the war she had various owners: H.M. Crankshaw, J.E. Green (1951), Pierre Cointreau (1962, the famous liqueur producer, FLAMME II), Henry Rey (1970, VINDILIS II) and Michel Perroud (OISEAU DE FEU). In 1983 she sank and Labbé boatyard performed the refit with a Bermuda yawl rigging then converted in 1999 to the original cutter. The dog house and stern section are still the originals, while the remaining part is new, though rebuilt according to the original layout and observing its homology.

Il fut lancé en 1937 sous le nom de FIREBIRD X pour R. Hawkes. Armé en cotre, il participa sans succès à plusieurs régates avec de célèbres yachts de l'époque (STIARNA, FOXHOUND et BLOODHOUND, tous de Camper & Nicholson). Lors de l'après-guerre, il eut différents armateurs: H. M. Crankshaw, J.E. Green (1951), Pierre Cointreau (1962, de la célèbre maison de liqueurs, FLAMME II), Henry Rey (1970, VINDILIS II) et Michel Perroud (OISEAU DE FEU).

En 1983, à la suite d'un naufrage, les chantiers Labbé le restaurèrent et l'armèrent en yawl bermudien, puis en cotre (1999). A l'intérieur, la niche et la poupe ont conservé leur aspect d'origine, tandis que tout le reste a été refait selon la disposition originelle et dans le respect de l'homologie. ■

ORIOLE

Marconi cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	13,20 m
Rigging Length (LOA)	14,10 m
Length Waterline	9,42 m
Beam	2,67 m
Draught	-
Sail area	113,00 sq.m
Designed by	Nathaniel G. Herreshoff
Built by	Herreshoff Manufacturing Co., 1905

Trattasi di un New York 30 gemello di LINNET.

Nel 1904 un gruppo di soci del New York Yacht Club decise di realizzare uno yacht monotipo al puro fine di regatare. Secondo un ben preciso capitolato venne indetta una gara per la realizzazione del NYCC 30 (30 piedi di lunghezza al galleggiamento). Nat Herreshoff si aggiudicò la gara per almeno quattordici yacht al prezzo di \$ 4.000 (di cui \$1.000 alla firma del contratto, 1.500 a scafo completato e 1.500 alla consegna). Il primo yacht venne consegnato ai primi di gennaio 1905, seguito nello stesso anno da altri diciassette. ORIOLE venne costruito è uno dei dieci ancora oggi naviganti il cui restauro è stato completato nel 2003.

New York 30, sister-ship to LINNET.

In 1904 members of the New York Yacht Club decided to create a one-design exclusively for racing. According to precise specifications, a design contest for the NYCC 30 was published (14 yachts with a 30 foot waterline length). Nat Herreshoff won with a \$4,000 bid per yacht (\$1,000 upon signing the contract, \$1,500 on completion of the hull and \$1,500 upon delivery). The first NYCC 30 was finished at the beginning of January 1905, and by the end of the year another 17 yachts were built. ORIOLE is one of ten NYCC 30's still sailing and her refit was completed in 2003.

Il s'agit d'un New York 30, jumeau de LINNET.

En 1904, un groupe d'amis du New York Yacht Club décida de réaliser un yacht monotype dans le but de participer aux régates. Suivant un cahier des charges très précis, un concours fut ouvert pour la réalisation de NYCC 30 (30 pieds de longueur à la flottaison). Nat Herreshoff remporta le concours pour au moins 14 yachts au prix de \$ 4.000 (\$ 1.000 à la signature du contrat, \$ 1.500 au moment du finissage de la coque et \$ 1.500 à la livraison). Le premier yacht fut consigné au début du mois de janvier 1905, suivi, dans la même année, de 17 autres exemplaires. ORIOLE est une des dix embarcations naviguant encore. Sa restauration fut terminée en 2003. ■

ORION

Fore-and-aft schooner	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	39,55 m
Rigging Length (LOA)	47,00 m
Length Waterline	27,85 m
Beam	7,10 m
Draught	4,10 m
Sail area	1.023,00 sq.m
Designed by	Charles E. Nicholson
Built by	Camper & Nicholson, 1910

Varato come SULVANA per C.E. Morgan, nel 1913 è venduto a Jean de Polignac. Dal 1919 si succedono vari armatori e cambi di nome: PAYS DE FRANCE, DIANE, VIRA e infine ORION (1930). Frequenti i cambi di bandiera: francese, spagnola, panamense e italiana. Nel 1966, disalbera durante una burrasca nel Golfo del Leone. Viene, quindi, sottoposto a grandi lavori anche all'armo che da aurico passa a staysail schooner. Non viene conclusa una vendita in Giappone e ORION diviene di proprietà dei fratelli Braghieri che ne continuano il restauro presso il Cantiere Valdetaro; gli interni e l'armo ritorna come in origine (goletta aurica). Nel 1998 e nel 2003 lo yacht cambia armatori e dall'attuale viene sottoposto al totale smontaggio e rifacimento a La Ciotat presso un cantiere appositamente costituito con due anni di lavori, che, tra l'altro riportano ORION al piano velico originario.

Launched with the name of SULVANA on behalf of C.E. Morgan, she was sold in 1913 to Jean de Polignac. Since 1919, several owners followed with various names: PAYS DE FRANCE, DIANE, VIRA and at last ORION (1930). Frequent were the flag changes: French, Spanish, Panamanian and Italian.

In 1966 she ran into a squall in the Gulf of Lion and was dismasted. She went into refit works including the rigging altered to staysail schooner. A deal with a Japanese owner fell and she was bought by the Braghieri brothers, who have done in the years an extensive restoration with new deck, rigging (gaff schooner) and interior according to the original plans. In 1998 ORION changed hands again. New owners in 1998 and 2003. The present one carries out for two years a total refit at his own yard at La Ciotat where ORION is completely dismantled and rebuilt.

She goes back to the original sail plan.

ORION

Lancé sous le nom de SULVANA pour C.E. Morgan, il est vendu en 1913 à Jean de Polignac. A partir de 1919, différents armateurs se succèdent et le bateau change plusieurs fois de nom : PAYS DE FRANCE, DIANE, VIRA et, enfin, ORION (1930). Il changea même souvent de pavillon : français, espagnol, panaméen et italien. En 1966, il démâte lors d'une tempête qu'il essuie dans le golfe du Lion. Il est alors soumis à de gros travaux, même au niveau du gréement qui est transformé d'aurique en staysail schooner. Une vente au Japon rate et ORION passe alors aux frères Braghieri qui font continuer la restauration auprès des chantiers Valdettaro. Les intérieurs et le gréement retrouvent alors leur aspect originel (goélette aurique). En 1998 et en 2003 ORION a des nouveaux armateurs. L'armateur actuel porte ORION chez un chantier de sa propriété à La Ciotat; le yacht est complètement démonté et reconstruit. On lui donne son plan de voilure d'origine. ■

ORYX

Marconi sloop

Classic Yacht

Length Overall (LFT)	14,86 m
Rigging Length (LOA)	14,86 m
Length Waterline	12,02 m
Beam	3,89 m
Draught	2,50 m
Sail area	—
Designed by	J. Illingworth
Built by	Labbé, 1966

Costruito per F. Bouygues in occasione della Admiral's Cup 1966. Ha navigato e regatato sia in Atlantico che in Mediterraneo.

Built for F. Bouygues for the 1966 Admiral's Cup. She has sailed and raced in both the Atlantic and Mediterranean.

Construit pour F. Bouygues à l'occasion de l'Admiral's Cup de 1966, il a navigué et régaté aussi bien dans l'Atlantique qu'en Méditerranée. ■

OUTLAW

Marconi cutter	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	14,86 m
Rigging Length (LOA)	14,86 m
Length Waterline	12,34 m
Beam	3,99 m
Draught	2,50 m
Sail area	92,00 sq.m
Designed by	Illingworth & Primrose
Built by	Souter, 1963

Varato per Sir Max Aitken, fu un progetto rivoluzionario a dislocamento leggero con fasciame lamellare multistrato. Il nome (Outlaw = fuorilegge) è ispirato dallo sfruttamento all'estremo del regolamento di stazza dell'epoca. Vinse con vari armatori moltissime importanti regate. Nel 1963 con la squadra inglese alla Admiral Cup, giunge sesto di classe; nel 1964 oltre a vari piazzamenti, vinse la Plymouth-Santander; nel 1966 ha vinto la Harwich-Copenhagen, nel 1967 è quarto nel Fastnet. Ha traversato due volte l'Atlantico. Nel 1985, dopo cinque anni di abbandono, è stato recuperato dall'attuale armatore. Ha vinto il Prada Challenge for Classic Yachts 2000 nella categoria yacht classici ed il Panerai Classic Yachts Challenge 2005 nella stessa categoria.

Launched for Sir Max Aitken, she represented a highly advanced light-displacement design constructed of multilayer planking. Indeed, she owes her name to the fact that she exploited the RORC rating Rules of her day to the limit. Changing hands various times, she won many important races. In 1963 she was part of the British Admiral Cup team finishing sixth in her class; in 1964 she won the Plymouth-Santander race; in 1966 she won the Harwich-Copenhagen; in 1967 she is fourth at the Fastnet. She has crossed the Atlantic twice. In 1985, after five years of abandonment, she was recovered by her current owner. She has won the 2000 Prada Challenge for Classic Yachts in the classic yachts category and the 2005 Panerai Classic Yachts Challenge for the same category.

Lancé pour Sir Max Aitken, il constitua un plan révolutionnaire à déplacement léger et à bordé lamellaire multicouche. Le nom (Outlaw = hors-la-loi) s'inspire de l'exploitation à l'extrême du règlement de jauge de l'époque. Avec plusieurs armateurs, il remporta d'importantes régates. En 1963, avec l'équipage anglais, il arriva sixième de sa catégorie à l'Admiral Cup; en 1964, en plus de quelques bonnes places, il remporta la Plymouth-Santander; en 1966, il arriva le premier à la Harwich-Copenhague et, en 1967, il est quatrième au Fastnet. Il a traversé deux fois l'Atlantique. En 1985, après cinq ans d'abandon, il a été récupéré par l'armateur actuel. Il a remporté le Prada Challenge for Classic Yachts 2000 dans la catégorie des yachts classiques et le Panerai Classic Yachts Challenge 2005 pour la même catégorie. ■

OWL

Fore-and-aft ketch	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	16,73 m
Rigging Length (LOA)	20,40 m
Length Waterline	13,36 m
Beam	3,80 m
Draught	2,40 m
Sail area	176,57 sq.m
Designed by	F. Shepherd
Built by	White Brothers, 1909

Il fasciame è di teak su ordinate di quercia. Negli anni Venti fu di certo Mr. Andrews che lo fece tagliare in due ed allungare portando la lunghezza di 12.50 metri a quella attuale. Dopo la guerra è di David Burnett che ne rimane armatore per circa trenta anni. Nel 1961 viene rubato e ritrovato, dopo alcuni anni, disalberato in Nuova Caledonia. Burnett lo riarma e lo cede (1974) al francese Petit. Trovato in stato di abbandono nel 1990 viene riportato in condizioni ottimali. Ha navigato in Atlantico ed ha partecipato con successo alla Antigua Sailing Week nel 1997 e 1998 ed all'America's Cup Jubilee nel 2001. Dal 2001 naviga in Mediterraneo.

She is built with teak planking on oak frames. In the '20s, a certain Mr. Andrews was the owner who had her cut in two and lengthened, increasing her original length of 12.50 metres to her current one. After the war, she is owned by David Burnett, who remained her owner for some 30 years. In 1961 she was stolen and rediscovered, some years later, dismantled in New Caledonia. Burnett reregged her and in 1974 sold her to Petit, a Frenchman. Found in a state of abandon in 1990, she was returned to optimal conditions. She sailed in the Atlantic and participated successfully in the Antigua Sailing Week in 1997 and 1998 and in the America's Cup Jubilee in 2001. Since 2001 she sails in the Mediterranean.

Le bordé est en teck sur membrures de chêne. Dans les années vingt, il appartient à un certain Mr. Andrews qui le fait couper en deux et allonger sa longueur de 12,50 mètres à la longueur actuelle. Après la guerre, il passe à David Burnett qui en reste l'armateur pendant une trentaine d'années. En 1961, il est volé et retrouvé, quelques années plus tard, démanté, en Nouvelle-Calédonie. Burnett le réarme et le cède, en 1974, au Français Petit. Retrouvé abandonné en 1990, il est remis en parfait état. Il a navigué dans l'Atlantique et il a participé avec succès à la Antigua Sailing Week en 1997 et en 1998, puis à l'America's Cup Jubilee en 2001. Depuis 2001, il navigue en Méditerranée. ■

PAPACHOCA

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	13,17 m
Rigging Length (LOA)	13,17 m
Length Waterline	11,21 m
Beam	3,49 m
Draught	1,80 m
Sail area	73,70 sq.m
Designed by	Laurent Giles & Partners
Built by	Cantiere F.lli Carlini, 1956

Nome originario SANT'ANNA III. Lo yacht è stato acquistato in precarie condizioni di manutenzione e sottoposto a lavori importanti nel 2003/04 presso il cantiere Ipeven.

Her original name was SANT'ANNA III. Acquired in extremely poor condition, she underwent a complete refit in 2003/2004 at the Ipeven Yard.

Nom d'origine SANT'ANNA III. Le yacht a été acheté dans des conditions d'entretien précaires et il a été soumis à des travaux importants en 2003/2004 auprès du chantier Ipeven. ■

PARSIFAL

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	15,65 m
Rigging Length (LOA)	15,65 m
Length Waterline	12,27 m
Beam	4,20 m
Draught	—
Sail area	109,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephen
Built by	Aage Walsted, 1973

È il progetto n. 2190 dello studio Sparkman & Stephens che ottenne il primo premio al Boat Show di Londra per disegno e qualità della costruzione. Varato con il nome di AKAYA, lo ha cambiato in KAY e, quindi, in PARSIFAL. Ha un gemello in KAY OF GÖTEBORG. Il cantiere costruttore è uno dei migliori europei per la qualità delle sue costruzioni.

Design no. 2190 of the firm Sparkman & Stephens, which won first prize at the London Boat Show for design and construction quality. Launched with the name AKAYA, she was changed to KAY and then to PARSIFAL. She has a twin, KAY OF GÖTEBORG. The shipyard that built her is one of the best in Europe for the quality of its construction.

C'est le plan n°2190 de la firme Sparkman & Stephens qui obtint le premier prix au Boat Show de Londres pour sa conception et la qualité de sa construction. Lancé sous le nom de AKAYA, il s'est appelé KAY et enfin PARSIFAL. Il a un frère jumeau appelé KAY OF GÖTEBORG. Le chantier de construction est l'un des meilleurs d'Europe pour la qualité de ses constructions. ■

PARTRIDGE

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	15,08 m
Rigging Length (LOA)	21,06 m
Length Waterline	12,71 m
Beam	3,33 m
Draught	2,60 m
Sail area	196,00 sq.m
Designed by	J. Beavor Webb
Built by	Camper & Nicholson, 1885

Con il suo dritto di prua verticale, PARTRIDGE è la copia in piccolo di GALATEA, lo sfidante inglese della Coppa America del 1886, disegnato dallo stesso progettista irlandese secondo la formula di stazza allora in vigore che penalizzava pesantemente il baglio a favore di una grande superficie velica. È stato ritrovato nel 1979 da Alexander Laird, nipote dell'armatore e da lui incaricato di cercare in Inghilterra uno yacht da restaurare, abbandonato nel Blackwater, completamente disarmato ed immerso nella melma. Pagato £ 200; è stato sottoposto ad un totale rifacimento durato vent'anni rappresentando uno dei casi più interessanti nei recenti recuperi di yacht.

PARTRIDGE is the typical British yacht with vertical stem. She was a scaled-down copy of GALATEA, the British challenger to America's Cup in 1886, designed by the same Irish designer according to the rating formula then in effect, which heavily penalized beam in favour of sail area. She was recovered in 1979 by Alexander Laird, grandson of the owner, charged by him to find a yacht in Britain that could be restored. Laird found an abandoned vessel in Blackwater, completely derigged and sunk in the silt. He paid £ 200 for her. Laird himself totally restored her over a period of 20 years. She represents one of the most interesting refit of the recent years.

Avec son étrave vertical, PARTRIDGE est la copie en plus petit de GALATEA, le challenger anglais de la Coupe de l'America de 1886. Il a été dessiné par le même concepteur irlandais, selon la formule de jauge alors en vigueur, qui pénalisait lourdement le bau en faveur de la grande surface de voilure. Retrouvé en 1979 par Alexander Laird, neveu de l'armateur qui l'avait chargé de rechercher un yacht à restaurer en Angleterre, abandonné dans le Blackwater, complètement désarmé et plongé dans la vase. Payé deux cent livres, sa réfection a été complète et elle a duré quelque vingt années, constituant ainsi l'un des cas de restauration de yacht effectués récemment les plus intéressants. ■

PEGGY BAWN

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	10,74 m
Rigging Length (LOA)	12,64 m
Length Waterline	7,29 m
Beam	2,37 m
Draught	—
Sail area	70,60 sq.m
Designed by	Gorge Lennox Watson
Built by	John Hilditch, 1920

Uno dei rari progetti di Watson ancora naviganti. Costruito per J. Alfred Lepper ha vinto diverse regate nella sua classe.

One of the few Watson designs still sailing. Built for Alfred Lepper, PEGGY BAWN has won several races in her class.

Un des rares projets de Watson encore en état de naviguer. Construit pour J. Alfred Lepper, il a remporté plusieurs régates dans sa classe. ■

PESA

Fore-and-aft cutter 10 m I.R.

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	15,73 m
Rigging Length (LOA)	18,23 m
Length Waterline	10,54 m
Beam	2,94 m
Draught	1,60 m
Sail area	170,67 sq.m
Designed by	Max Oertz
Built by	Max Oertz Yachtwerft, 1911

PETER

Marconi cutter

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	14,88 m
Rigging Length (LOA)	14,88 m
Length Waterline	10,02 m
Beam	3,04 m
Draught	2,03 m
Sail area	89,40 sq.m
Designed by	Jarv Lindblom
Built by	Abo A/B Baatvary, 1939

Viene costruito per Alice-Beate Scheel di Stoccolma.
Vince all'esordio la Gotland Runt.

Built for Alice Beate-Scheel of Stockholm. PETER won
the Gotland Runt, her first race.

Il est construit pour Alice - Beate Scheel de Stockholm .
Il remporta au commencement la Gotland Runt . ■

PETITE LANDE

Fore-and-aft schooner	Replica
Length Overall (LFT)	16,37 m
Rigging Length (LOA)	18,77 m
Length Waterline	15,39 m
Beam	3,98 m
Draught	2,20 m
Sail area	163,00 sq.m
Designed by	John Alden
Built by	De Vries, 199

Replica di KINKAJOU (disegno di J. Alden n. 366 del 1927).

She is a replica of KINKAJOU (J. Alden 1927 design n. 366)

Il s'agit d'une réplique de KINKAJOU (plan de J. Alden n. 366 du 1927). ■

PURITAN

Fore-and-aft schooner	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	31,30 m
Rigging Length (LOA)	36,16 m
Length Waterline	23,15 m
Beam	7,01 m
Draught	3,00 m
Sail area	-
Designed by	John G. Alden
Built by	Electric Boat Co., 1931

Dopo SEARLING (37,5 m) è il più grande progetto di Alden e le sue linee ricordano la famosa serie dei MALABAR, da lui progettati tra il 1921 ed il 1945. Iniziato per Henry G. Bauer, la crisi di Wall Street portò prima del varo a cambiare altri due armatori. Durante la guerra, fu usato dalla Marina americana per pattugliare le coste californiane. Acquistato dal figlio del presidente peruviano, fu teatro di mondanità nelle acque di Acapulco. Fu armato poi dall'austriaco Oskar J. Schmidt che lo fece restaurare. Nel 1981, durante una burrasca in Atlantico disalberò ed il Cantiere Navale dell'Argentario costruì il nuovo albero. Da fine anni '80 è posseduto dall'attuale armatore.

Second to SEARLING (37.5 m) she is the largest design of Alden and her lines are reminiscent of the MALABAR sery, designed between 1921 and 1945. Built for Henry G. Bauer, due to the Wall Street crisis, she changed owners other two times before launching. During the War, she was used by the U.S. Navy to patrol the California coastline. Purchased by the son of the Peruvian president, she became a center of social life in the waters of Acapulco. The new owner, Austrian Oskar J. Schmidt, had her restored. In 1981, during a squall in the Atlantic, dismasted and the new mast was built by the Cantiere Navale dell'Argentario. Since late '80, she is property of her present owner.

Après SEARLING (37,5 m), il s'agit du plus grand plan d'Alden et ses lignes évoquent la fameuse série des MALABAR qu'il conçut de 1921 à 1945. Commencé pour Henry G. Bauer, la crise de Wall Street obligea à changer deux fois d'armateur avant même le lancement. Pendant la guerre, il fut utilisé par la Marine américaine pour patrouiller le long des côtes de Californie. Acheté par le fils du président du Pérou, il devint un lieu mondain dans les eaux d'Acapulco. Il fut armé par l'Autrichien Oskar J. Schmidt qui le fit restaurer. En 1981, il démâta lors d'une tempête dans l'Atlantique et le Cantiere Navale dell'Argentario construisit alors un nouveau mât. Depuis la fin des années quatre-vingt, il appartient à l'armateur actuel. ■

RADHA

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	19,64 m
Rigging Length (LOA)	19,64 m
Length Waterline	14,41 m
Beam	4,56 m
Draught	2,46 m
Sail area	165,00 sq.m
Designed by	Eugène Cornu
Built by	Cantiere Sangermani, 1966

Progetto di cantiere n. 157 – ex GIANNELLA.

Construction plan n. 157 – first name GIANNELLA.

Plan de construction n. 157 – premier nom GIANNELLA. ■

RINAMARA

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	14,34 m
Rigging Length (LOA)	14,34 m
Length Waterline	10,24 m
Beam	3,64 m
Draught	—
Sail area	90,00 sq.m
Designed by	Mc Gruer
Built by	Mc Gruer & Co., 1968

È un 10 CR costruito secondo la formula I.Y.R.U.
Cruiser/Racer Class entrata in vigore nel 1951.

She is a 10 CR built according to the I.Y.R.U.
Cruiser/Racer Class formula adopted in 1951.

C'est un 10 CR construit selon la formule I.Y.R.U.
Cruiser/Racer Class adoptée en 1951. ■

ROYONO

Marconi yawl	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	21,65 m
Rigging Length (LOA)	24,68 m
Length Waterline	16,05 m
Beam	4,77 m
Draught	3,00 m
Sail area	271,10 sq.m
Designed by	John G. Alden
Built by	Herreshoff Mfg. Co., 1936

Varato per Spencer Berger come MANDOO II, ha scafo in doppio fasciame di cedro e mogano su ossatura in acciaio e armo a yawl anni Trenta con albero in avanti, grande randa e vele di prua ridotte. Con J. B. Ford, è sui grandi laghi come ROYONO (casa felice in indiano). Donato nel 1948 alla Accademia Navale di Annapolis, ebbe spesso a bordo, da presidente, John Kennedy. Regata nelle Bermuda Race (4° nel 1937 e 1° di classe nel 1948). Cambia vari armatori e subisce un sequestro per traffico di droga. Nel 1987 è in Mediterraneo, riportato da Philippe Bonner nelle condizioni di origine. Dal 1992 sulle coste atlantiche francesi, ritorna nel 2001 in Mediterraneo. Ha un nuovo armatore dal 2002.

Launched as MANDOO II for Spencer Berger, her hull is double planking on steel frames with rigging as '30s yawl with the mast shifted forward, a large mainsail and small foresails. J. B. Ford sails her on the Great Lakes as ROYONO (happy home in Indian). In 1948 she was donated to the Naval Academy in Annapolis. John Kennedy, as president, was often aboard. She races in the Bermuda Races (4th in 1937 and 1st in her class in 1948). She had various owners and she was seized by the Coast Guard in 1975 with a load of marijuana. Since 1987, she is in the Mediterranean, restored by Philippe Bonner in her original version. In 1992 she is in the Atlantic and she is back in the Mediterranean in 2001; since 2002 she has a new owner.

Lancé pour Spencer Berger sous le nom de MANDOO II, il présente une coque à double bordé en cèdre et en acajou sur des membrures en acier. Il est gréé en yawl dans le style des années Trente, avec un mât en avant, une grand-voile et des voiles de proue réduites. Avec J. B. Ford, il se trouve sur les Grands Lacs où il prend le nom de ROYONO ("maison heureuse" en indien). Offert en 1948 à l'Académie Navale d'Annapolis, il accueillit souvent le président John Kennedy à son bord. Régate Bermuda Race (4^{ème} en 1937 et 1^{er} de sa catégorie en 1948). Il change plusieurs fois d'armateurs et il est même séquestré pour trafic de drogue. En 1987, il est dans les eaux de la Méditerranée où Philippe Bonner lui redonne son état d'origine. A partir de 1992, il est amarré sur les côtes atlantiques françaises avant de retrouver la Méditerranée en 2001. Il a un nouvel armateur en 2002. ■

SAGITTARIO

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	15,50 m
Rigging Length (LOA)	15,50 m
Length Waterline	14,10 m
Beam	3,62 m
Draught	2,05 m
Sail area	85,00 sq.m
Designed by	Carlo Sciarrelli
Built by	Mariano Craglietto, 1972

Commissionato dalla Marina Militare per la regata Ostar del 1972, condotto dall'allora Capitano di Fregata Faggioni, si classificò quarto di classe e settimo in classifica generale. Riportato a Venezia è stata ristrutturato in normale versione crociera e da allora è in forza a Marivela. Oltre alla Ostar ha partecipato a quattro o cinque Middle Sea Race.

She was built for the Italian Navy in occasion of the 1972 Ostar. Skippered by Captain Faggioni, she arrived fourth in her class and seventh in the overall. She has also entered several Middle Sea Races.

Commandé par la Marine militaire pour la Régate Ostar de 1972, il se classa quatrième de sa classe et septième au classement général, avec le Capitaine de Frégate Faggioni. Reconduit à Venise il a été restructuré version croisière normale et depuis il fait partie de Marivela. Outre la Ostar, il a participé à quatre ou cinq éditions de la Middle Sea Race. ■

SAHARET OF TYRE

Ketch Marconi	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	29,42 m
Rigging Length (LOA)	32,42 m
Length Waterline	20,60 m
Beam	5,45 m
Draught	2,84 m
Sail area	—
Designed by	Charles E. Nicholson
Built by	Camper & Nicholson, 1933

È stato costruito per l'armatore americano Woodbury Parsons. Nel 1947 arriva in Italia con il nome di LILY e armatore l'ing. Carlo Pesenti. Divenne poi di proprietà dell'armatore Lauro e quindi del tedesco Hans Papst e, poi, di Mr. Bassoul. Profondamente trasformata negli interni e nel piano di coperta ha subito grandi lavori a Malta nel 1985/86.

This yacht was built for American owner Woodbury Parsons. She arrived in Italy in 1947 under the name of LILY and was owned by Carlo Pesenti. She was later owned by Lauro, then Hans Papst from Germany and Mr. Bassoul. Completely restyled inside and on the deck, she underwent major renovations in Malta in 1985-86.

Il a été construit pour l'armateur américain Woodbury Parsons. En 1947, il arriva en Italie alors qu'il s'appelait LILY et que son armateur était l'ingénieur Carlo Pesenti. Il passa ensuite à l'armateur Lauro, à l'Allemand Hans Papst, puis à M. Bassoul. Profondément transformé au niveau de l'intérieur et du pont, il a subi de gros travaux à Malte en 1985/86. ■

SAMURAI

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	18,90 m
Rigging Length (LOA)	18,90 m
Length Waterline	14,19 m
Beam	4,12 m
Draught	2,85 m
Sail area	154,00 sq.m
Designed by	Cesare Sangermani
Built by	Cantiere Sangermani, 1962

Ha sempre appartenuto alla stessa famiglia. Ha partecipato con successo alle regate degli anni Sessanta vincendo in tempo reale una Giraglia ed il primo Raduno (1969) indetto dall'Aga Khan in Costa Smeralda. Negli anni recenti, nell'ambito delle regate agli yacht classici, ha partecipato a quelle francesi e spagnole con vittorie e piazzamenti nella parte alta della classifica.

She has always belonged to the same family. She raced successfully in the '60s, winning in real time a Giraglia. In recent years, in classic yacht racing, she has participated in French and Spanish events with victories and placements in the upper part of the classifications.

Il a toujours appartenu à la même famille ; il a participé avec succès aux régates des années Soixante en remportant en temps réel une Giraglia et le premier Rassemblement (1969) organisé par l'Aga Khan sur la Costa Smeralda. Plus récemment, dans le cadre des régates de yachts d'époque, il a participé aux courses françaises et espagnoles remportant des victoires et des placements plus qu'honorables. ■

SARACENA

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	13,82 m
Rigging Length (LOA)	13,82 m
Length Waterline	10,82 m
Beam	3,56 m
Draught	1,83 m
Sail area	88,00 sq.m
Designed by	Alan Buchanan
Built by	Cantiere F.lli Carlini, 1966

Nome originario: NIÑA PERDIDA.

Original name: NIÑA PERDIDA.

Nom de origine : NIÑA PERDIDA. ■

SAVANNAH

Marconi sloop	Yacht Spirit of Tradition
Length Overall (LFT)	27,43 m
Rigging Length (LOA)	27,43 m
Length Waterline	17,80 m
Beam	5,18 m
Draught	3,50 m
Sail area	311,00 sq.m
Designed by	Pedrick Yacht Designs
Built by	Concordia Custom Yachts, 1997

Yacht della categoria "Spirit of Tradition". Scafo in composito kevlar-carbonio; albero in carbonio. Nel 1997 è stato insignito del premio "Best New Sailing Yacht".

"Spirit of Tradition" Yacht. Hull built in composite kevlar-carbonium; carbonium mast. In 1997 she has been awarded of the "Best New Sailing Yacht" prize.

Yacht de la catégorie "Spirit of Tradition". Coque en matériau composite kevlar-carbone; mât en carbone. En 1997, il se voit décerner le prix "Best New Sailing Yacht". ■

SEVEN SEAS OF PORTO

Marconi sloop 12 m I.R.

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	20,79 m
Rigging Length (LOA)	20,79 m
Length Waterline	14,24 m
Beam	3,54 m
Draught	2,73 m
Sail area	176,93 sq.m
Designed by	Clinton H. Crane
Built by	Henry B. Nevins, 1935

Un solo mese separa il varo di MITENA da SEVEN SEAS, i primi Dodici Metri costruiti in America dopo l'approvazione della terza versione della formula della Stazza Internazionale. Clinton Crane è stato uno dei primi ad utilizzare le prove in vasca. Egli progettò due anni dopo un altro famoso 12 m, il GLEAM. SEVEN SEAS non ha mai avuto risultati brillanti in regata. Trasferito in Spagna nel 1943 con il nome di SUNDAY, venne trasformato in versione crociera da Colin Mudie. Trovato nel 1990 in condizioni precarie presso il cantiere Lagos di Vigo, è stato acquistato e riportato alle condizioni originarie dall'attuale armatore.

Only one month separated the launchings of MITENA and SEVEN SEAS, the first Twelve Metres built in America after approval of the third version of the International Rule formula. Clinton Crane was one of the first to use tank testing. Two years later he designed another famous 12 m, the GLEAM. SEVEN SEAS never obtained brilliant racing results. Transferred to Spain in 1943 with the name of SUNDAY, she was transformed into a cruising version by Colin Mudie. Found in 1990 in precarious condition at the Lagos shipyard in Vigo, she was purchased and returned to her original conditions by her current owner.

Un seul mois sépare le lancement de MITENA de celui de SEVEN SEAS. Il s'agit des premiers Douze Mètre construits en Amérique après l'approbation de la troisième version de la formule de Jauge Internationale. Clinton Crane a été l'un des premiers à recourir aux essais en bassin. Deux ans plus tard, il conçut un autre célèbre 12 m, GLEAM. SEVEN SEAS n'a jamais obtenu de très brillants résultats dans les régates. Transféré en Espagne en 1943, il prend le nom de SUNDAY et il est transformé en bateau de croisière par Colin Mudie. Retrouvé en 1990 dans des conditions plutôt précaires dans les chantiers Lagos de Vigo, il est racheté et restauré comme à l'origine par son armateur actuel. ■

SHENANDOAH

Three masts top sail schooner

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	41,23 m
Rigging Length (LOA)	50,78 m
Length Waterline	32,33 m
Beam	7,98 m
Draught	—
Sail area	1.162,42 sq.m
Designed by	Theodore And. Ferris
Built by	Townsend & Downey, 1902

Venne fatto costruire dal banchiere americano Gibson Fahnestock su progetto di Ferris già progettista di diversi yachts per gli Astor. Nello stesso cantiere era in costruzione, sempre su progetto Ferris, anche il METEOR III per Guglielmo II, re di Prussia e imperatore di Germania. Il suo armatore lo utilizza per navigazioni nelle acque americane e Nord europee. Nel 1912 viene venduto al conte tedesco Landrat Walter von Bruining che lo ribattezza LASCA II. Nel 1915, durante una crociera in Inghilterra, viene messo sotto sequestro dall'ammiragliato inglese. Nel 1919 viene venduto all'asta a Sir John Esplen che le ridà il nome originario. SHENANDOAH cambia ancora diverse volte proprietà fino a quando viene acquistato dal principe Lodovico Spada Veralli Potenziani che lo chiama ATLANTIDE e ne rimane armatore fino al 1930 quando viene venduto a Viggo Jarl, uomo d'affari danese e cognato del re di Danimarca, che se ne innamora e lo tiene fino al 1952. Durante questi ventidue anni lo yacht batte bandiera della casa reale danese e naviga tutto il mondo rimontando pure il Rio delle Amazzoni. L'arredamento è lussuoso ma di gran gusto con una grande quadrato con camino e pianoforte; i bagni sono in marmo rosa e verde. Nel 1952 egli è costretto a vendere lo yacht ad una società di navigazione delle Honduras, la Sainte Augustine, di proprietà dell'armatore Alberto Ravano. Nel 1953, lo yacht è danneggiato all'alberature nel corso di una grande tempesta nel Golfo del Leone. La famiglia Ravano ne rimane armatrice per dodici anni con lunghe crociere e soggiorni a Portofino, Genova e Montecarlo. Ai primi anni '60, lo si trova a Cannes, con armatore il banchiere Travers. A seguito del suo fallimento, lo yacht cade in abbandono fino a quando non viene acquistato dal barone Bich che lo fa restaurare dai cantieri Voisin di Villefranche. Nel luglio 1974 SHENANDOAH entra a Newport come yacht di appoggio per la sfida del barone Bich per la Coppa America. Nel 1982 lo yacht diviene proprietà del figlio Bich che lo dedica al charter. Nel 1985 viene acquistato da Philippe Bonner che nel 1990 lo vende al tedesco Klaus Ebben, che ne effettua un radicale restauro riportandolo agli splendori originali salvo gli interni trasformati in stile indocinese. SHENANDOAH effettua un nuovo giro del mondo ed alcuni famosi fotografi sono ospiti a più riprese per immortalare le immagini migliori.

Nel 2000 viene acquistato dall'attuale armatore con cui ha partecipato nel 2001 all'America's Cup Jubilee a Cowes ed ai principali raduni del Prada Challenge for Classic Yachts.

This yacht was built on the instructions of Gibson Fahnestock, the American banker, on a design by Ferris, who had already designed several yachts for the Astors. At the time, the METEOR III was being built, also to Ferris's design, in the same shipyard for William II, king of Prussia and emperor of Germany. Her owner used her for navigating in the American and Northern European waters. In 1912 she was sold to the German count Landrat Walter von Bruining who renamed her LASCA II. In 1915, during a cruise in England, she was seized by an English admiral. In 1919 she was sold by auction to Sir John Esplen who restored her original name. SHENANDOAH changed hands several times more until her was bought by prince Lodovico Spada Veralli Potenziani who called her ATLANTIDE and remained her owner until 1930 when he sold her to Viggo Jarl, a Danish businessman and brother in law of the king of Denmark. Jarl became enamoured of the boat and retained her until 1952. During these twenty two years, the yacht flew the flag of the Danish royal house and sailed around the entire world, even sailing up the Rio of the Amazons. The furnishing is luxurious but of excellent taste, with a large saloon with fireplace and piano; the bathrooms are in pink and green marble. In 1952 Jarl was obliged to sell the yacht to Sainte Augustine, a Honduras based shipping company, owned by shipowner Alberto Ravano. In 1953 the yacht ship's masts were damaged in a great storm in the Gulf of Lyon. The Ravano family remained her owners for twelve years, making long cruises and stays in Portofino, Genoa and Montecarlo. In the early 60s, she could be seen in Cannes, under the ownership of Travers the banker. When he became bankrupt, the yacht was neglected until she was purchased by baron Bich who had her restored at the Voisin shipyard of Villefranche. In July 1974 SHENANDOAH entered Newport as a back-up yacht for baron Bich's challenge in the America's Cup. In 1982 Bich's son became the owner, turning her into a charter vessel. In 1985 she was bought by Philippe Bonner who sold her in 1990 to Klaus Ebben a German. The latter had a major restoration job done on her, taking her back to its original splendour, with the exception of the interior furnishings transformed into Indochinese style. In 2000 she was bought by the current owner, with whom she participated at the 2001 edition of the America's Cup Jubilee in Cowes and at the main Prada Challenge for Classic Yachts events.

Le banquier américain Gibson Fahnestock le fait construire sur un plan de Ferris qui avait auparavant conçu plusieurs yachts pour les Astor. Dans les mêmes chantiers, on construisait déjà, toujours sur un plan de Ferris, le METEOR III pour Guillaume II, roi de Prusse et empereur d'Allemagne. Son armateur l'utilise pour naviguer dans les eaux américaines et de l'Europe du Nord.

En 1912, il est vendu au comte allemand Landrat Walter von Bruining qui lui donne le nom de LASCA II. En 1915, au cours d'une croisière en Angleterre, il est séquestré par l'Amirauté anglaise. En 1919, il est vendu aux enchères à Sir John Esplen qui lui redonne son nom d'origine. SHENANDOAH change encore plusieurs fois de propriétaire et il finit par être acheté par le prince Lodovico Spada Veralli Potenziani qui l'appelle ATLANTIDE et qui en reste l'armateur jusqu'en 1930, année où il est vendu à Viggo Jarl, homme d'affaire danois et beau-frère du roi du Danemark, qui en tombe amoureux et qui le garde jusqu'en 1952. Pendant ces vingt-deux années, le yacht bat le pavillon de la maison royale danoise et il sillonne les eaux du monde entier, allant même jusqu'à remonter l'Amazone. Lameublement est luxueux et d'un goût certain. Un carré accueille une cheminée et un piano. Les salles de bains sont en marbre rose et vert. En 1952, le propriétaire est obligé de vendre le yacht à la Sainte Augustine (une société maritime des Honduras) appartenant à l'armateur Alberto Ravano. En 1953, la mature du yacht est endommagée lors d'une forte tempête ayant lieu dans le golfe du Lion. La famille Ravano en reste l'armateur pendant douze ans et elle effectue de grandes croisières et de longs séjours à Portofino, à Gênes et à Monte-Carlo. Au début des années 60, on le retrouve à Cannes, ayant pour armateur le banquier Travers. Celui-ci ayant fait faillite, le yacht est abandonné jusqu'à ce que ne le rachète le baron Bich qui le fait restaurer aux chantiers Voisin de Villefranche.

En juillet 1974, SHENANDOAH fait son entrée à Newport en tant que yacht d'appui du baron Bich à l'occasion de la Coupe de l'America. En 1982, le yacht appartient au fils de Bich qui le consacre au charter. En 1985, il est racheté par Philippe Bonner qui, en 1990, le vend à l'Allemand Klaus Ebben. Ce dernier le fait complètement restaurer, lui redonnant ainsi sa splendeur d'antan, à l'exception des intérieurs qui sont transformés dans le style indochinois. SHENANDOAH effectue un nouveau tour du monde et, à plusieurs reprises, le propriétaire invite des photographes célèbres qui sont chargés d'immortaliser les moments les meilleurs.

En 2000, il est racheté par l'armateur actuel avec lequel il a participé, en 2001, à l'America's Cup Jubilee à Cowes, ainsi qu'aux principales compétitions du Prada Challenge for Classic Yachts. ■

SKAGERRAK

Marconi yawl	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	27,20 m
Rigging Length (LOA)	27,20 m
Length Waterline	18,86 m
Beam	5,44 m
Draught	3,80 m
Sail area	253,00 sq.m
Designed by	Henri Rasmussen
Built by	Abeking & Rasmussen, 1939

L'ordine della Kriegsmarine era per uno yacht da regata chiamato ASTA. Su richiesta dell'ammiraglio Raeder, esso è modificato in uno yacht da crociera veloce dal nome di SKAGERRAK, dal costo di DM 187.163 e destinato a Raeder stesso, presente alla battaglia dello Skagerrak. Non sarebbe vera la voce di una destinazione ad Hitler. Durante la guerra è a Kiel a disposizione di Raeder. Sequestrato dall'Ammiragliato britannico viene ceduto al capitano H.S. Whiteside che ne sarà armatore fino al 1958. Nel 1960, con bandiera cilena, è di Domingo Noettinger e Merry Del Val. Agli inizi degli anni Sessanta viene acquistato da Zerilli Marimò che nel 1963 lo cede alla famiglia Ranucci.

The Kriegsmarine order was for a racing yacht, named ASTA. At the request of Admiral Raeder, it was modified in favor of a fast cruising vessel named SKAGERRAK to be assigned directly to Raeder, who had participated in the battle of the Skagerrak; the price was DM 187,163. The rumor that she was to be assigned to Hitler seems groundless. During the war she was transferred to Kiel at Raeder's disposal. Seized by the British Admiralty, she was sold to Captain H.S. Whiteside, who owned until 1958. In 1960, under cilean flag, the owners are Domingo Noettinger and Merry Del Val. In the early '60s, she was purchased by Zerilli Marimò, who sold her in 1963 to the Ranucci family.

La commande de la Kriegsmarine concernait un yacht de régate appelé ASTA. A la demande de l'amiral Raeder, il est transformé en un yacht de croisière rapide et il est baptisé du nom de SKAGERRAK. Son prix est de 187 163 DM et il est destiné à Raeder en personne, présent à la bataille de Skagerrak. Il serait sans doute faux d'affirmer qu'il était destiné à Hitler. Pendant la guerre, il se trouve à Kiel, à la disposition de Raeder. Séquestré par l'Amirauté britannique, il est cédé au capitaine H.S. Whiteside qui en sera l'armateur jusqu'en 1958. En 1960, il bat pavillon chilien et appartient à Domingo Noettinger et à Merry Del Val. En 1963, il est racheté par Zerilli Marimò qui le cède à la famille Ranucci en 1963. ■

SIRIS

Marconi sloop 8 m I.R.	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	14,36 m
Rigging Length (LOA)	14,36 m
Length Waterline	9,43 m
Beam	2,47 m
Draught	1,87 m
Sail area	88,00 sq.m
Designed by	Frank Morgan Giles
Built by	Morgan Giles, 1925

È un 8 Metri S.I. della seconda versione della formula di stazza costruito per Sir Arthur Paget. Ha trascorso i primi anni in Mediterraneo collezionando premi. Abbandonato in un giardino è stato ritrovato dall'attuale armatrice che lo ha sottoposto a restauro presso Fairlie Restoration con varo nell'aprile 2000.

This 8 meter I.R. of the second version of the International Rule was built for Sir Arthur Paget. The Siris initially raced in the Mediterranean with great success. Her present owner found her abandoned in a garden. The Siris was restored by Fairlie Restoration and launched in April 2000.

C'est un 8 Mètre J.I. de la deuxième version de la formule de la Jauge Internationale qui fut construit pour Sir Arthur Paget. Il a passé ses premières années en Méditerranée où il a collectionné les prix. Abandonné dans un jardin, il a été retrouvé par l'armateur actuel qui l'a fait restaurer par Fairlie Restoration où il a été lancé en avril 2000. ■

SIRIUS

Marconi sloop

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	13,83 m
Rigging Length (LOA)	13,83 m
Length Waterline	10,55m
Beam	3,24 m
Draught	2,10 m
Sail area	97,30 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Henry B. Nevins Shipyard, 1936

Nasce come DOLPHIN, cambia poi nome in AWAY, e dagli anni '50 in SIRIUS. Ne fu proprietario per 23 anni John Ruzicka che ci viveva a bordo prima di cederlo all'attuale armatore. È il diciannovesimo dei venti New Yorker 32 costruiti. La S&S vinse la gara indetta dal NYYC per uno yacht monotipo che rilevasse il testimone dal New York 30 realizzato nel 1905. I risultati furono esaminati da un comitato del Club presieduto da Bob Bavier. Alla S&S ed al cantiere Nevins vennero ordinati 20 esemplari al prezzo di \$ 11.500 cadauno. Le caratteristiche di base erano: LOA 45'4", LWL 32', larghezza 10'7", pescaggio 6'6"; la formula di stazza applicata era quella del CCA. La costruzione veniva realizzata a scafo rovesciato con ordinate di quercia bianca e fasciame in mogano delle Filippine, la zavorra è di piombo (lbs 9400), la coperta è in cedro ricoperta in tela in quanto il teak era ritenuto troppo pesante ed oneroso da mantenere.

Built as DOLPHIN, her name was changed to AWAY, and in the 1950's to SIRIUS. John Ruzicka owned her for 23 years, living aboard, before selling her to her present owner. SIRIUS is the 19th of twenty New Yorker 32's built. S&S won the NYYC design contest with the brief of creating a successor to the 1905 vintage New York 30. The results of the contest were examined by a club committee presided by Bob Bavier. 20 hulls were ordered from S&S and the Nevin's Yard for \$11,500 each. The criteria were the following: LOA 45'4", LWL 32', beam 10'7", draft 6'6"; the CCA rating rule was applied. They were built hull-up of white oak frames and Philippine mahogany planking, 9,400 lbs of lead ballast; with a deck of canvas covered cedar, as teak was considered too heavy and expensive to maintain.

SIRIUS

Né sous le nom de DOLPHIN, il devient AWAY, et, à partir des années '50 SIRIUS. Vivant à bord, John Ruzicka fut son propriétaire pendant 23 ans. Il le céda à l'armateur actuel. C'est le dix-neuvième des vingt New Yorker 32 construits. La S & S remporta le concours ouvert par le NYYC pour un yacht monotype qui devait succéder au New York 30 réalisé en 1905. Les résultats furent examinés par un Comité du Club, président Bob Bavier. 20 exemplaires furent commandés à S & S et au chantier Nevins à un prix de \$ 11.500 chacun. Les caractéristiques de base étaient : LOA 45'4", LWL 32', largeur 10'7", tirant d'eau 6'6"; la formule de jauge appliquée était celle du CCA. La construction fut réalisée avec la coque renversée avec les membrures en chêne blanc et le bordé en acajou des Philippines, le lest en plomb (lbs 9400), le pont en cèdre recouvert d'une toile car le teck était considéré trop lourd et son entretien trop onéreux. ■

SO FONG

Marconi schooner	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	21,54 m
Rigging Length (LOA)	25,25 m
Length Waterline	16,50 m
Beam	4,90 m
Draught	3,30 m
Sail area	204,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	AH. Kingsliway, 1937

Realizzato per J. Thornton Baker, sarebbe una copia in piccolo del famoso BRILLIANT. Il nome Fong è quello della figlia del proprietario del cantiere costruttore. Durante la seconda guerra mondiale avrebbe pattugliato le coste italiane. Trasferito ai Caraibi, nel 1947 ha avuto cambiato l'originario armo aurico con la modifica della randa in bermudiana. Trovato abbandonato in Vietnam è stata sottoposto ad accurato lavoro di restauro tanto da giudicarlo praticamente originario. Lo yacht è stato assalito dai pirati nel Mar Cinese e nel Mar Rosso. Le sue maniche a vento sono state realizzate col metallo dei bossoli delle munizioni utilizzate durante la guerra del Vietnam.

Built for J. Thornton Baker, she is a mini-replica of the famous BRILLIANT. Fong is the name of the shipyard owner's daughter. The SO FONG patrolled the Italian coasts during World War II. Transferred to the Caribbean, the original gaff rigging was changed in 1947 and a Bermuda mainsail was installed. Found abandoned in Vietnam, she was carefully restored to her original state. The SO FONG was attacked by pirates in the Chinese and Red Seas. Her windsocks are made from metal ammunition shells used during the Vietnam War.

Réalisé pour J. Thornton Baker, il s'agirait d'une copie en plus petit du fameux BRILLIANT. Le nom Fong est emprunté à la fille du propriétaire des chantiers où il a été construit. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, il aurait patrouillé le long des côtes italiennes. Transféré aux Caraïbes, en 1947, son grément d'origine fut transformé en grément aurique et, pour la grand-voile, on adopta un modèle bermudien. Après avoir été retrouvé abandonné au Vietnam, il a fait l'objet d'un travail de restauration très soigné qui lui a permis de retrouver pratiquement son état d'origine. Le yacht a été attaqué par les pirates de la mer de Chine et de la mer Rouge. Ses manches à vent ont été réalisées avec le métal des douilles des munitions utilisés pendant la guerre du Vietnam. ■

SOLWAY MAID

Marconi sloop	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	15,87 m
Rigging Length (LOA)	15,87 m
Length Waterline	10,80 m
Beam	3,71 m
Draught	2,29 m
Sail area	119,00 sq.m
Designed by	W & RB Fife
Built by	W. Fife and Son, 1940

Progettato da W. Fife III ormai ottantaquattrenne, fu costruito nel 1940 per "magazzino" non avendo copertura di ordine. Fu acquistato da F.Ivan Carr, industriale molitorio e di biscotti. Durante la guerra lo yacht rimase a terra e fu utilizzato solo dal 1944 per la formazione dei cadetti. Dal 1945 al 1974 fece crociera in Norvegia, Scozia, Irlanda, Inghilterra e Francia. Alla sua morte nel 1974 venne ricoverato fino al 1988 quando fu acquistato dall'attuale armatore. Restaurato nel 1989/90, ha fatto navigazioni dall'estremo nord della Scozia fino al Mediterraneo. Nell'agosto 2001 ha disalberato nel corso della prima regata dell'America's Cup Jubilee a Cowes.

Designed by W. Fife III when he was eight-four years old, the Solway Maid was built in 1940 for "storage" since the yacht did not have a deck in array. She was bought by F. Ivan Carr, a milling and cookie producer. During the war the yacht was grounded and only used in 1944 for cadet training. Between 1945 and 1974, she was used for cruises to Norway, Scotland, Ireland, England and France. After her owner's death in 1974, the Solway Maid was dry-docked until 1988 when she was bought by her present owner. Restored in 1989/1999, she sailed from the northernmost tip of Scotland to the Mediterranean. In August 2001, she lost her mast during the first race of the America's Cup Jubilee at Cowes.

Conçu par W. Fife III alors âgé de quatre-vingt-quatre ans, il fut construit en 1940 pour le magasin car il n'avait pas encore reçu de commande. Il fut acheté par F.Ivan Carr, un industriel de la meunerie et de la biscotterie. Pendant la guerre, le yacht resta à terre et ce n'est qu'en 1944 qu'il fut utilisé pour la formation des cadets. De 1945 à 1974, il fit des croisières en Norvège, en Ecosse, en, Irlande, en Angleterre et en France. A la mort de son propriétaire (1974), il fut mis en cale sèche jusqu'en 1988, date à laquelle il fut acheté par son armateur actuel. Restauré en 1989/90, il a sillonné les mers de l'extrême nord de l'Ecosse à la Méditerranée. En août 2001, il a démâté au cours de la première régata de l'America's Cup Jubilee à Cowes. ■

SONDA

Marconi sloop

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	11,98 m
Rigging Length (LOA)	11,98 m
Length Waterline	8,50 m
Beam	2,62 m
Draught	1,87 m
Sail area	—
Designed by	James McGruer
Built by	James McGruer, 1951

È il primo 8 Metri CR realizzato in assoluto secondo la nuova formula elaborata congiuntamente da James McGruer e Bjarne Aas per conto dell'Unione degli yacht scandinavi e poi riconosciuta come classe metrica CR da parte dell'IYRU. Ne è primo proprietario sir Alastair Spencer Young. Lo yacht viene anche stazionato R.O.R.C. con un rating inferiore a 27 piedi. SONDA vince 13 delle 14 regate disputate nel suo primo anno di vita. Acquistato dall'attuale proprietario in cattive condizioni viene completamente rifatto e prende nuovamente il mare nel 2004.

SONDA was the first 8 Meter CR built according to the new formula elaborated by James McGruer and Bjarne Aas for the Scandinavian Yacht Union, later recognized as the CR Meter Class by the IYRU. Alastair Spencer Young was her first owner. SONDA was also rated by the R.O.R.C. under 27'. She won 13 of 14 races in her first year. Bought by her present owner in poor condition, she underwent a complete refit and was launched again in 2004.

Il s'agit du premier 8 Mètres J.I. réalisé suivant la nouvelle formule élaborée ensemble par James McGruer et Bjarne Aas pour le compte de l'Union des yachts scandinaves et ensuite reconnue comme la classe métrique CR par l'IYRU. Sir Alastair Spencer Young est le premier propriétaire. Le yacht est jaugeé R.O.R.C. avec un rating inférieur à 27 pieds. SONDA remporte 13 des 14 régates disputées pendant la première année. Racheté par l'actuel armateur, dans de mauvaises conditions, il est entièrement refait et reprend la navigation en 2004. ■

SONNY

Marconi cutter

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	16,22 m
Rigging Length (LOA)	16,22 m
Length Waterline	12,32 m
Beam	3,88 m
Draught	2,56 m
Sail area	127,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Robert Jacob, 1935

Costruito per Albert D. Phelps. Con il suo dislocamento di 19 tonnellate è al limite massimo della ultima versione della formula del Cruising Club of America. Molti sono i punti in comune con STORMY WEATHER. Per conto del suo nuovo armatore tedesco, è stato sottoposto ad un restauro in stretta osservanza dei piani originari e varato presso il Cantiere Navale dell'Argentario il 20 giugno 2002.

This yacht was built for Albert D. Phelps. With her 19 ton displacement, she is at the maximum limit of the last version of the Cruising Club of America formula. The SONNY has much in common with the STORMY WEATHER. The new German owner had the yacht restored according to the original plans. The SONNY was launched at the Cantiere Navale dell'Argentario on June 20, 2002.

Construit pour Albert D. Phelps. Son déplacement de 19 tonnes est à la limite maximale de la dernière version de la formule du Cruising Club of America. Il présente de nombreux autres points communs avec STORMY WEATHER. Pour le compte de son nouvel armateur allemand, il a été soumis à une restauration rigoureusement conforme aux plans d'origine et il a été lancé par le Cantiere Navale dell'Argentario le 20 juin 2002. ■

SOVEREIGN

Marconi sloop 12 m I.R.

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	21,08 m
Rigging Length (LOA)	21,08 m
Length Waterline	13,91 m
Beam	3,81 m
Draught	2,71 m
Sail area	175,00 sq.m
Designed by	David Boyd
Built by	Alexander Robertson & Son, 1963

Varato per Anthony Boyden per la sfida inglese per la Coppa America del 1964. Vincitore della selezione contro KURREWA V (oggi, IKRA), perse la Coppa contro CONSTELLATION, uno dei migliori progetti di Stephens, che lo dominò facilmente per 4 a 0 con ampi distacchi dovuti ad una miglior tecnica di regata e ad una netta superiorità tecnica. Divenuti ambedue barche lepri per la sfida francese del barone Bich, SOVEREIGN venne poi acquistato dall'attuale armatore e, su progetto di Fauroux, modificato nell'opera viva staccando il timone dal bulbo. Ha partecipato al Campionato del Mondo 2001 dei 12 Metri primeggiando tra quelli classici.

Launched for Anthony Boyden for the 1964 America's Cup as the British challenger. After winning the selection races against KURREWA V (today IKRA) she lost the Cup against CONSTELLATION, one of Stephens' best designs, who easily dominated by 4 to 0, imposing ample leads. This superiority was due to better racing technique and strong technical superiority. Later, both CONSTELLATION and SOVEREIGN were purchased by Baron Bich as trial-horses for the first French challenge. SOVEREIGN was later acquired by her present owner and, on a design by Fauroux, her hull was altered by detaching the helm from the bulb.

She entered the 2001 Twelve Meters World Championship dominating between the Classic Twelves.

Lancé pour Anthony Boyden à l'occasion du défi anglais de la Coupe de l'America de 1964. Il remporte la sélection contre KURREWA V (aujourd'hui, IKRA), il perd la Coupe devant CONSTELLATION, l'un des meilleurs plans de Stephens, qui le domine facilement par 4 à 0 en le devançant largement grâce à une meilleure technique de navigation et à une évidente supériorité technique. Devenus tous deux des bateaux-lièvres pour le défi français du baron Bich, SOVEREIGN est ensuite racheté par son armateur actuel qui, sur un plan de Fauroux, fait modifier les œuvres vives et détacher le gouvernail du bulbe. Il a participé en 2001 au Championnat du Monde Prada des 12 Mètre au cours duquel il a dominé parmi les classiques. ■

STELLA POLARE

Marconi yawl

Classic Yacht

Length Overall (LFT)	21,47 m
Rigging Length (LOA)	21,47 m
Length Waterline	16,01 m
Beam	4,89 m
Draught	3,07 m
Sail area	206,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Cantieri Sangermani, 1965

Nasce come nave scuola per la Marina Militare. Viene costruito tre anni dopo il CORSARO II aggiornandone lo stesso progetto. Vince la regata della Giraglia del 1966 stabilendone il record (243 miglia in 29 ore) che verrà migliorato da BEMBOW solo nel 1984. Nel 1968 (comandante Basile) vince in tempo compensato la regata Bermuda - Travemunde. Nel 1992 partecipa alla grande regata Colombo da Genova a New York.

Designed as a training ship for the Italian Navy. She was built three years after the CORSARO II and updated her design. She won the Giraglia race in 1966, setting a new record (243 miles in 29 hours) that was not bettered until 1984 by BEMBOW. In 1968 (Commander Basile) she won the Bermuda-Travemunde race in corrected time. In 1992 she participated in the Columbus race from Genoa to New York.

C'est un navire-école commandé par la Marine Militaire ; il est construit trois ans après CORSARO II dont il est une version mise à jour ; il remporte la régate de la Giraglia de 1966 en battant même le record (243 miles en 29 heures) qui ne sera amélioré par BEMBOW qu'en 1984.

En 1968, sous le commandement de Basile, il remporte la régate Bermuda-Travemunde en temps compensé. En 1992 il participe à la grande Columbus Race de Gênes à New York. ■

STER GWENN

Marconi yawl Classic Yacht

Length Overall (LFT)	15 m
Rigging Length (LOA)	15 m
Length Waterline	11,64 m
Beam	3,87 m
Draught	1,80 m
Sail area	89,00 sq.m
Designed by	Eugène Cornu
Built by	Richard, 1965

STORMY WEATHER

Marconi yawl Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	16,34 m
Rigging Length (LOA)	17,56 m
Length Waterline	12,54 m
Beam	3,75 m
Draught	2,42 m
Sail area	126,00 sq.m
Designed by	Olin Stephens
Built by	Henry B. Nevins Shipyard, 1934

È una evoluzione di DORADE di cui ricalca le linee con modifiche nel baglio massimo, nelle linee d'acqua e nella velatura; è uno yacht più "potente", lodato per le sue linee da Uffa Fox e John Alden. Se il disegno è di Olin, la messa a punto è del fratello Rod Stephens. Primo armatore ne fu Philippe LeBoutillier; il nome deriva da un blues di particolare bellezza, ("Stormy Weather"), sentito cantare da una giovane di colore (Lena Horne). Nel 1935 con skipper Rod vince sia la Newport-Bergen che il Fastnet. Nel 1999 viene sottoposto ad accurato restauro secondo i piani originari presso il Cantiere Navale dell'Argentario. Il varo è avvenuto il 21 giugno 2001.

She was an evolution of DORADE with modifications in the maximum beam, the waterlines and the rigging which made her a more "powerful" yacht, praised for her purity of lines by Uffa Fox and John Alden. Olin was the designer, but his brother Rod was responsible for the refinement of the deck plan and the rigging. Her first owner was Philippe LeBoutillier, who named the yacht STORMY WEATHER after hearing a young singer (Lena Horne) perform that beautiful blues number. In 1935 with skipper Rod Stephens she won the Newport-Bergen and the Fastnet. In 1999 she was restored according to the original plans at the Cantiere Navale dell'Argentario. The launching took place on 21 June 2001.

Il s'agit d'une évolution de DORADE dont il reprend les lignes avec quelques modifications au niveau du maître bau, des lignes d'eau et du plan de voilure. Il s'agit d'un yacht plus "puissant" dont les lignes ont été louées par Uffa Fox et par John Alden. Le dessin est d'Olin Stephens, tandis que la mise au point revient à son frère Rod. Le premier armateur fut Philippe LeBoutillier. Son nom dérive d'un très beau blues ("Stormy Weather") qu'il entendit chanter par une jeune femme de couleur (Lena Horne). En 1935, ayant Rod pour skipper, il remporte la Newport-Bergen et le Fastnet. En 1999, il est soumis à une profonde restauration qui est effectuée par le Cantiere Navale dell'Argentario selon les plans d'origine. Le lancement a eu lieu le 21 juin 2001. ■

STRALE

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	13,47 m
Rigging Length (LOA)	13,47 m
Length Waterline	11,85 m
Beam	2,74 m
Draught	2,57 m
Sail area	65,69 sq.m
Designed by	G. Belardi
Built by	Cantiere A. Montanari, 1967

SUMURUN

Marconi sloop	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	28,85 m
Rigging Length (LOA)	28,85 m
Length Waterline	21,27 m
Beam	5,10 m
Draught	3,96 m
Sail area	311,83 sq.m
Designed by	William Fife III
Built by	W. Fife & Son, 1914

Varato nel maggio 1914, fu regalato dalla moglie a Lord Sackville of Kent. In origine era armato come yawl aurico ma nel 1953 venne convertito in ketch bermudiano secondo il piano velico disegnato da Douglas Philips-Burt.

È stato il primo yacht ad essere dotato di un generatore.

Nel tempo cambia di proprietà ed assume anche il nome di ERNA.

Nel 1983 viene restaurato presso i Cantieri Beconcini.

Un nuovo restauro è stato eseguito nel 1996 presso il cantiere Camden nel Maine.

Launched in 1914, she was given as a present to Lord Sackville of Kent. Originally rigged as a gaff yawl, SUMURUN was converted to a Bermudan ketch in 1953 with her sail plan drawn by Douglas Philips-Burt.

SUMURUN was the first yacht to be equipped with a generator.

In the meantime she changed ownership and was renamed ERNA.

She was restored at the Beconcini Yard in 1983.

A new refit was carried out in 1996 at the Camden Yard in Maine.

Lancé en mai 1914, il fut offert à Lord Sackville de Kent par son épouse. A l'origine le gréement était en yawl aurique mais en 1953 il fut transformé en ketch bermudien suivant le plan de voilure dessiné par Douglas Philips - Burt.

Il a été le premier yacht à être doté d'un générateur.

Au fil des ans il change de propriétaires et prend le nom de ERNA.

En 1983 il est restauré par les chantiers Beconcini.

Une nouvelle restauration a été effectuée en 1996 auprès du chantier Camden dans le Maine. ■

SUNNY TEMPER

Marconi sloop Classic Yacht

Length Overall (LFT)	7,82 m
Rigging Length (LOA)	7,82 m
Length Waterline	6,09 m
Beam	2,70 m
Draught	—
Sail area	28,00 sq.m
Designed by	Simeone
Built by	Simeone, 1974

SUSANNA II

Marconi yawl Classic Yacht

Length Overall (LFT)	19,26 m
Rigging Length (LOA)	19,26 m
Length Waterline	14,04 m
Beam	4,42 m
Draught	—
Sail area	173,00 sq.m
Designed by	Laurent Giles & Partners
Built by	Cantieri Sangermani, 1964

Costruito per il dottor Brainovich, è stato il primo yawl costruito secondo la nuova normativa del R.O.R.C. Unico caso, ha vinto tre regate della Giraglia consecutivamente nel 1965, 1966 e 1967. Nel 1968 vinse nuovamente ma venne squalificato per non aver passato la famosa boa Cousteau. Il caso creò una contestazione importante tanto che portò l'armatore ad abbandonare ogni attività da regatante.

First owner was mr. Brainovich and she was the first yawl built according to the new R.O.R.C. rule. She was the only yacht to win three consecutive races of the Giraglia, in 1965, 1966 and 1967. In 1968 she won again but was disqualified for not rounding the famous Cousteau buoy. The episode created such a clamorous protest that it ultimately caused her owner to abandon racing activity altogether.

Construit par M. Brainovich, c'est le premier yawl construit selon les nouvelles règles du R.O.R.C ; le seul également à avoir gagné trois régates de la Giraglia consécutives en 1965, 1966 et 1967. En 1968 il l'emporta également mais fut disqualifié car il n'avait pas viré la fameuse bouée Cousteau. L'épisode déclencha de telles contestations que l'armateur à la fin décida d'abandonner toute activité de régates. ■

SWALA

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	14,30 m
Rigging Length (LOA)	14,30 m
Length Waterline	11,18 m
Beam	3,65 m
Draught	2,30 m
Sail area	95,00 sq.m
Designed by	Laurent Giles
Built by	Cantieri Sangermani, 1969

Ne fu primo armatore il notaio Enrico Masini che la fece progettare per disputare la Two Ton Cup ed in pari tempo come yacht da crociera. Cesare Sangermani attirò l'attenzione dell'armatore su un progetto molto conservativo come tale di fatto SWALA (gazzella in swahili) si rivelò.

Built for the notary Enrico Masini in view of the Two Tons Cup and, at the same time, for cruising. Cesare Sangermani draw the attention of the owner on a not advanced design as in fact SWALA (gazelle in the swahili language) demonstrated to be.

Construit pour le notaire Enrico Masini pour la Two Tons Cup, mais aussi pour croisière. Cesare Sangermani attira l'attention de l'armateur sur un projet très conservatoire. En effet, les résultats de SWALA (gazelle en language swahili) ne furent pas fameux. ■

SYLPHE

Marconi cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	21,12 m
Rigging Length (LOA)	21,12 m
Length Waterline	14,12 m
Beam	3,83 m
Draught	2,70 m
Sail area	179,00 sq.m
Designed by	André Mauri
Built by	Chantiers de Marseilles, 1946

Viene varato con il nome di ARIEL.

Launched with the name of ARIEL.

Lancé sous le nom de ARIEL. ■

SYLPHEA

Marconi sloop 8 m I.R.	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	14,40 m
Rigging Length (LOA)	14,40 m
Length Waterline	8,68 m
Beam	2,65 m
Draught	1,95 m
Sail area	90,00 sq.m
Designed by	Vincenzo Beltrami
Built by	Cantiere V. Beltrami & figli, 1929

Costruito nel 1928/29 secondo la seconda versione della Stazza Internazionale per il comm. Zerollo, già cliente del cantiere per altri quattro yacht. Ha partecipato a numerose regate anche internazionali, vincendone molte. Nel 1935 è del Circolo Canottieri Savoia di Napoli; nel 1952 è del Circolo del Remo e della Vela Italia. Nel 1956 ne è armatore l'on Francesco Saya; quindi, l'ing. Miloro che nel 1995 lo cede all'attuale armatore che lo restaura presso il Cantiere Alto Adriatico sotto la direzione dell'arch. Giorgetti che lo riportata nelle condizioni originarie di un 8 m S.I.

The SYLPHEA was built in 1928/29 according to the second version of the International Rule for Commendatore Zerollo, who already owned four other yachts. She participated in and won many international races. In 1935 she was owned by the Circolo Canottieri Savoia of Naples, and in 1952 she was at the Circolo del Remo e della Vela Italia. Her owner in 1956 was MP Francesco Saya. Her next owner was Mr. Miloro, who sold the yacht to the present owner in 1995, who had her restored at the Cantiere Alto Adriatico under the supervision of Architect Giorgetti, who restored the original conditions of an 8 m I.R.

Construit en 1928/29 selon la deuxième version de la Jauge internationale pour le commandeur Zerollo qui avait déjà acquis quatre yachts aux chantiers. Il a participé à de nombreuses régates, parfois même internationales, et il en a remporté plusieurs. En 1935, le bateau appartient au Circolo Canottieri Savoia de Naples avant de passer, en 1952, au Circolo del Remo et della Vela Italia. En 1956, son armateur est le député Francesco Saya, puis il passe à l'ingénieur Miloro qui, en 1995, le cède à l'armateur actuel. Ce dernier le fait restaurer par le Cantiere Alto Adriatico sous la direction de l'architecte Giorgetti qui lui a redonné son aspect originel de 8 m J.I. ■

SYLVIA

Marconi ketch	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	42,20 m
Rigging Length (LOA)	36,44 m
Length Waterline	28,20 m
Beam	7,35 m
Draught	3,99 m
Sail area	650,00 sq.m
Designed by	Charles E. Nicholson
Built by	Camper & Nicholson, 1925

Costruito per lunghe crociere ha il fasciame in teak da 80 mm. Il nome è quello della sorella del primo armatore Alan S. Butler, di ricca famiglia inglese appassionato di yacting e di aerei; a solo venticinque anni, fu, infatti, proprietario della De Havilland. Appena varato, incappò in una grande tempesta in Atlantico. Ha navigato a lungo in Africa Occidentale e del Sud. Per meglio visitare la Corsica, Butler imbarcò un'auto Ford. Ha avuto diversi proprietari tra cui un armatore francese che nel 1987 avviò importanti lavori di restauro, completati dall'attuale armatore è reduce da una navigazione intorno al mondo con un lungo soggiorno nel Pacifico.

The hull is of teak with planking 80 mm thick. Commissioned by Alan S. Butler for long cruises, she is named for his sister. Member of a wealthy British family with two great passions: yacting and flying. He became at 25 the owner and chairman of De Havilland. Just after her launching, SYLVIA encountered a major storm crossing the Atlantic. Afterwards, she sailed for years in West and South Africa. During a cruise in Corsica, Butler embarked a Ford car to explore the island. She changed several owners. In 1987 a French initiated a major restoration which was later completed by her current owner. SYLVIA has just returned from sailing around the world with a long stopover in the Pacific.

Conçu pour de longues croisières, son bordé est en teck de 80 mm. Le nom est celui de la sœur du premier armateur Alan S. Butler, membre d'une riche famille anglaise et grand amateur de yacting et d'aviation. En effet, il n'avait que vingt-cinq ans lorsqu'il devint propriétaire de De Havilland. Tout juste après son lancement, il se heurta à une violente tempête dans l'Atlantique. Il a longuement navigué en Afrique Occidentale et du Sud. Pour mieux visiter la Corse, Butler y embarqua une automobile Ford. Il a eu plusieurs propriétaires, dont un armateur français qui, en 1987, fit exécuter d'importants travaux de restauration qui furent complétés par l'armateur actuel. SYLVIA vient de faire le tour du monde et a longuement séjourné dans le Pacifique. ■

TAMARA IX

Marconi sloop	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	15,40 m
Rigging Length (LOA)	15,40 m
Length Waterline	10,55 m
Beam	2,90 m
Draught	—
Sail area	102,00 sq.m
Designed by	Christian Jensen
Built by	Soon Slip & Batb., 1933

Ordinato da Halfdan Hansen, commodoro del KNS dal 1924 al 1928 e armatore di una serie di 13 TAMARA di cui diversi appartenenti a classi metriche; fu autore di diverse pubblicazioni ed esponente del mondo velico norvegese; insieme ad Anker fu delegato a partecipare alla seconda conferenza che portò alla seconda edizione della regola di stazza metrica. Venduto nel 1936, ebbe diversi armatori fino al 1998 quando viene trovato a San Diego (California) da Doug Peterson che lo fa restaurare presso il Cantiere Navale dell'Argentario. Varato nel giugno 2000, partecipa attivamente ai raduni ed è 2° nel Prada Challenge for Classic Yachts del 2000 e 3° nel 2001.

Commissioned by Halfdan Hansen, commodore of the KNS from 1924 to 1928 and owner of a series of 13 TAMARAS, including several in the metric classes. He was author of various publications and such an authority on the Norwegian yachting world that he was delegated with Anker to participate in the second conference that led to the International Rule second version.

In 1936 she was sold and then to others until 1998, when she was found in San Diego (California) by Doug Peterson. He brought her to Italy and had her restored at the Cantiere Navale dell'Argentario. Launched in June 2000, she participates in all the meetings arriving second in the 2000 Prada Challenge for Classic Yachts and third in the 2001 one.

Commandé par Halfdan Hansen, commodore du KNS de 1924 à 1928 et armateur d'une série de 13 TAMARA dont plusieurs appartenaient aux classes métriques. Hansen, qui fut l'auteur de plusieurs publications, est l'une des grandes personnalités de la voile norvégienne. Avec Anker, il fut délégué à la deuxième conférence qui aboutit à la deuxième édition de la formule de jauge métrique. Vendu en 1936, il eut plusieurs armateurs jusqu'en 1998, année où il fut retrouvé à San Diego (Californie) par Doug Peterson qui le fit restaurer par le Cantiere Navale dell'Argentario. Lancé en juin 2000, il participe activement aux compétitions et il est arrivé 2^{ème} au Prada Challenge for Classic Yachts de 2000 et 3^{ème} en 2001. ■

TARANTELLA

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	16,60 m
Rigging Length (LOA)	16,60 m
Length Waterline	12,77 m
Beam	4,30 m
Draught	—
Sail area	130,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Cant. Nav. F.lli Carlini, 1969

Varato nell'agosto 1969, è stato uno degli yacht protagonisti dello yachting agonistico italiano degli anni settanta. Fino alla vendita all'attuale proprietario (1994), ne è sempre stato armatore l'ing. Raffaelli. Vince moltissime regate con skipper Vittorio Porta con cui formerà un binomio fisso. Tra le principali vittorie: la Giraglia del 1975 (sarà secondo nel 1970, 1973 e 1990); il Campionato del Mediterraneo (1970 e 1972); la Cannes-Porto Mahon-Bonifacio nel 1970; la Coppa del Re a Palma nel 1990. Nel 1971 con MABELLE e LEVANTEDES fa parte della squadra italiana classificatasi settima all'Admiral's Cup.

Launched in August 1969, she was a protagonist of Italian competitive yachting during the 'seventies. Until her sale to the current owner (1994), she was always the property of Raffaelli. Until her sale, she won many races with skipper Vittorio Porta, whose name was permanently linked with hers. The principal wins included: the Giraglia in 1975 (she was second in 1970, 1973 and 1990); the Mediterranean Championship (1970 and 1972); the Cannes-Porto Mahon-Bonifacio in 1970; the King's Cup at Palma in 1990. In 1971 with MABELLE and LEVANTEDES she was a member of the Italian team that placed seventh in the Admiral's Cup.

Lancé au mois d'août 1969, ce yacht a été l'une des figures de proue du yachting italien des années soixante-dix. Il a toujours appartenu à l'ingénieur M. Raffaelli jusqu'à ce qu'il soit vendu à l'armateur actuel en 1994. Auparavant il a remporté de nombreuses régates barré par Vittorio Porta, dont le nom restera toujours attaché à cette embarcation. Parmi les principales victoires : la Giraglia de 1975 (il sera second en 1970, 1973 et 1990) ; le championnat de la Méditerranée (1970 et 1972) ; la Cannes-Mahon-Bonifacio en 1970-; la Coupe du Roi à Palma en 1990. En 1971 avec MABELLE et LEVANTEDES il fait partie de l'équipe italienne qui est arrivée septième à l'Admiral's Cup. ■

THALATTA

Marconi sloop	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	12,67 m
Rigging Length (LOA)	12,67 m
Length Waterline	9,02 m
Beam	2,59 m
Draught	1,80 m
Sail area	67,00 sq.m
Designed by	Tore Holm
Built by	Tore Holm Yacht Varv, 1938

THE BLUE PETER

Marconi cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	19,57 m
Rigging Length (LOA)	19,57 m
Length Waterline	14,11 m
Beam	4,19 m
Draught	2,80 m
Sail area	386,61 sq.m
Designed by	Alfred Mylne
Built by	William King & Son, 1930

Fu costruito per D.W. Molins, inventore del congegno per arrotolare la sigaretta e del pacchetto da sigarette flip-flop. Blue Peter è la fiamma messa a riva quando uno yacht lascia il porto per iniziare una regata. Regata nel Nord Europa e vince 52 regate tra cui il Trofeo di Scozia. A fine 1938 Molins, volendo uno yacht più grande ma non volendo separarsi dal suo, chiede allo stesso Mylne di allungarlo di un metro e mezzo. Nel 1955 lo cede all'ing. Kirsh. Alla sua morte, lo yacht affonda nel porto di Marina di Carrara. Viene recuperato e sottoposto a restauro non originario. A fine 1999 ha un nuovo armatore inglese che con lavori annuali lo riporta all'originario progetto.

She was built for D.W. Molins, inventor of the cigarette-rolling machine and of the flip-flop cigarette box. Blue Peter is the flame used when vessels leave port to begin a race. She races in Northern Europe, winning 52 regattas, including the Scotland Trophy. At the end of 1938 Molins wanted a larger yacht, but to avoid separation from her asked the original designer, Mylne, to lengthen her by 1,5 meters. In 1955, she was sold to Bruno Kirsh. Shortly after his death, she sank in the port of Marina di Carrara. Salvaged, she underwent a non-original restoration. Since the end of 1999 she has a new British owner who, in the years, restores her according to the original design.

Il fut construit pour D.W. Molins, l'inventeur de la petite machine à rouler les cigarettes et du paquet de cigarettes flip-flop. The Blue Peter est la flamme que l'on met sur la rive lorsqu'un yacht quitte le port pour entreprendre une régata. Il régata en Europe du Nord et remporte 52 victoires, dont le Trophée d'Ecosse. A la fin de 1938, désirant un yacht plus grand, mais ne voulant pas se séparer du sien, Molins demanda à Mylne en personne de l'allonger d'un mètre et demi. En 1955, il le céda à l'ingénieur Kirsh. A la mort de ce dernier, le yacht coula dans le port de Marina di Carrara. Il fut récupéré et soumis à une restauration s'écartant du modèle d'origine. A la fin de 1999, au cours des travaux annuels, son nouvel armateur anglais lui redonna son aspect d'origine. ■

THE LADY ANNE

Fore-and-aft cutter 15 m I.R. **Vintage Yacht**

Length Overall (LFT)	22,91 m
Rigging Length (LOA)	26,66 m
Length Waterline	15,90 m
Beam	4,22 m
Draught	—
Sail area	386,61 sq.m
Designed by	William Fife III
Built by	W. Fife & Son, 1912

Disegnato nel 1912 per George Coats, è uno dei diciannove 15 Metri costruiti secondo la Stazza Internazionale ed, insieme a TUIGA, l'unico ancora navigante. Era destinato a riscattare la Coppa dei 15 Metri vinta nel 1911 dai tedeschi con PAULA II, progettato da Alfred Mylne. In pari tempo, Charles E. Nicholson varava il suo ISTRIA, progetto del tutto innovativo e primo in Europa ad adottare un armo Marconi. ISTRIA dominò la stagione con THE LADY ANNE che riuscì a ridurre il distacco solo con venti leggeri. THE LADY ANNE monta un albero con anima in carbonio. Di conseguenza lo yacht è al momento classificato tra gli "Spirit of Tradition".

Built in 1912 for George Coats she is one of nineteen 15-Metre built according to the International Rule and with TUIGA, the only still sailing. She was to recapture the 15-Metre Cup won by the Germans in 1911 with PAULA II, designed by Alfred Mylne. At the same time, Charles E. Nicholson was launching his ISTRIA, a totally innovative design and the first in Europe to use Marconi rigging. ISTRIA dominated the season with THE LADY ANNE that was able to narrow the gap only under light wind conditions. THE LADY ANNE has a mast with a carbon-fiber core. Consequently, the yacht is current classified among the "Spirit of Tradition".

Dessiné en 1912 pour George Coats, il s'agit de l'un des dix-neuf 15 Mètre construits selon la Jauge Internationale et, avec TUIGA, il est le seul à naviguer encore. Destiné à racheter la Coupe des 15 Mètre remportée en 1911 par les Allemands sur PAULA II, conçu par Alfred Mylne. Dans le même temps, Charles E. Nicholson lançait son ISTRIA, un plan tout à fait novateur et le premier d'Europe à adopter un grèement Marconi. ISTRIA domina la saison avec THE LADY ANNE qui ne réussit à réduire l'écart que lorsque les vents étaient faibles. THE LADY ANNE est équipé d'un arbre à âme en carbone. Par conséquent, pour le moment, le yacht est classé parmi les "Spirit of Tradition". ■

THELMA

Fore-and-aft cutter **Vintage Yacht**

Length Overall (LFT)	17,75 m
Rigging Length (LOA)	20,76 m
Length Waterline	12,63 m
Beam	3,50 m
Draught	2,55 m
Sail area	184,00 sq.m
Designed by	Arch Logan
Built by	Logan Brothers Shipyard, 1897

È il più grande yacht da regata costruito dal famoso cantiere dei fratelli Logan. Nel corso della seconda guerra mondiale fu preso in affitto dalla Marina francese ed adibito a servizio di pattugliamento delle coste di Tahiti. Alla fine della guerra è stato acquistato dalla Marina americana per servizio di crociera dei giovani ufficiali. Il presente armatore lo ha acquistato nel 2000 ed ha concluso di recente un ampio restauro.

She is the largest racing yacht built by the well known Logan Brothers yard. During the second world war she was rented by the French Navy for patrolling the Tahiti coasts. At the end of the war she was bought by the U.S. Navy for cruising service of the young officers. The present owner bought her in 2000 and has recently completed her restoration.

Il est le yacht de régate plus important construit par le fameux chantier des Frères Logan. Pendant la deuxième guerre mondiale fut pris en location par la Marine française et utilisé pour le service de patrouille des côtes de Tahiti. À la fin de la guerre il fut acheté de la Marine américaine et dédié au service de croisière des jeunes officiers. L'actuel armateur l'a acheté en 2000 et a terminé récemment une complète remis en état. ■

THENDARA

Fore-and-aft ketch	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	32,10 m
Rigging Length (LOA)	35,58 m
Length Waterline	22,62 m
Beam	6,11 m
Draught	3,70 m
Sail area	596,87 sq.m
Designed by	Alfred Mylne
Built by	Alexander Stephen & Sons, 1937

Lo scafo, in composito con ossatura in acciaio e fasciame in mogano, fu costruito per Sir Arthur Young, noto yachtman scozzese. L'armo ketch aurico destò sorpresa ma la scelta fu positiva perché lo yacht si dimostrò molto veloce e vinse alle regate di Torbay 4 primi e 2 secondi posti. Durante la guerra rimase nel Clyde come base per i palloni frenati. Nel 1950 Sir Young morì a bordo mentre era a Benodet in Bretagna e lo yacht venne venduto per pagare le spese funebri. Cambiò diversi armatori, navigando in Grecia e in Italia fino a quando Mike Horsley non ne organizzò il trasporto in Inghilterra per curare personalmente la ricostruzione presso Southampton Yacht Service.

The hull is composite with mahogany planking on steel frames. She was built for Sir Arthur Young, a well-known yachtsman. The gaff ketch rigging was suprising chosen but the choice proved a good one, because the yacht proved to be quite fast and won 4 first and 2 second places at the Torbay races. During the war, she was anchored in the Clyde and used as a base for captive balloons. In 1950 Sir Young died aboard while in Benodet in Brittany. The yacht was sold to pay his funeral expenses. She then changed various owners sailing in Greece and Italy up to when Mike Horsley organized her transport to Britain to personally supervise the reconstruction at the Southampton Yacht Service.

La coque fut réalisée avec membrures en acier et bordé en acajou. Le yacht fut construit pour Sir Arthur Young, bienconnu yachtman écossais. Le grèement en ketch aurique ne fut pas sans surprendre, mais le choix fut positif puisque le yacht s'avéra très rapide et qu'il remporta les régates de Torbay (4 premières places et 2 deuxièmes). Pendant la guerre, il resta dans le Clyde où il servit de base pour les ballons freinés. En 1950, Sir Young mourut à bord alors qu'il se trouvait à Bénodet, en Bretagne. Le yacht fut alors vendu pour payer les frais de l'inhumation. Il changea d'armateur à plusieurs reprises et il navigua dans les eaux grecques et italiennes. Enfin, Mike Horsley le fit transporter en Angleterre où il s'occupa personnellement de sa reconstruction auprès du Southampton Yacht Service. ■

TIGRIS

Fore-and-aft cutter	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	15,87 m
Rigging Length (LOA)	18,60 m
Length Waterline	13,72 m
Beam	3,40 m
Draught	2,40 m
Sail area	160,00 sq.m
Designed by	Alfred Mylne
Built by	R. MacAllister & Son, 1899

Alla fine del XIX secolo, la mancanza di un valido regolamento di stazza portò al proliferare di classi monotipo. TIGRIS appartiene alla classe dei Clyde 20 Ton Cruiser/racer, realizzata in un numero limitato di esemplari.

At the end of the 19th century, the lack of valid tonnage ratings led to a proliferation of one-design classes. The TIGRIS belongs to the Clyde 20 Ton Cruiser/racer class, which was composed of a limited number of yachts.

A la fin du XIXe siècle, en raison du manque d'une bonne réglementation de la jauge, on assista à la prolifération des classes monotypes. TIGRIS appartient à la catégorie des Clyde 20 Ton Cruiser/racer, réalisée en un nombre limité d'exemplaires. ■

TINTOO

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	15,87 m
Rigging Length (LOA)	18,60 m
Length Waterline	13,72 m
Beam	3,40 m
Draught	2,40 m
Sail area	160,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	McGruer & Co., 1967

Disegno n. 1859. È stato costruito per l'inglese P.R. Sandwell nel 1967 che con il nome di GABRIELLE III ne è stato l'unico armatore fino al 1998 quando è stato acquistato dall'attuale proprietario. Tra il 1968 ed il 1971 ha partecipato ad una serie di grandi regate nei diversi paesi del mondo tra cui degne di menzione la Sidney-Hobart del 1968, il Fastnet del 1969 e la Plymouth-La Rochelle del 1971. Accanto ad esse altre numerose in Pacifico e nella Manica

Hull number 1859. Built for the Englishman P.R. Sandwell as GABRIELLE III, he was her only owner until 1998 when she was sold to her present owner. TINTOO VI took part in series of important races all over the world, among which the 1968 Sidney-Hobart, the 1969 Fastnet and the 1971 edition of the Plymouth-La Rochelle, along with several events in the Channel and the Pacific.

Plan n. 1859. Il a été construit pour l'anglais P.R. Sandwell en 1967 sous le nom de GABRIELLE III. P.R. Sandwell est l'unique armateur jusqu'en 1998, date à laquelle il est racheté par l'armateur actuel. Entre 1968 et 1971 il a participé à une série de grandes régates dans divers pays du monde, parmi lesquelles : Sidney-Hobart en 1968, Fastnet en 1969, Plymouth-La Rochelle en 1971 et d'autres encore dans le Pacifique et dans la Manche. ■

TIRRENIA II

Fore-and-aft ketch	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	21.42 m
Rigging Length (LOA)	18,50 m
Length Waterline	13.69 m
Beam	3.85 m
Draught	2,00 m
Sail area	177,00 sq.m
Designed by	F. Shepherd
Built by	M.R. Stevens Ltd., 1914

Varato nel 1914 per Alex Carapanos come SAPPHO II, passò i primi anni in Egeo. Chiamato DODONI nel 1919, nel 1925 fu acquistato dal nobile Guido Fiorentino che lo chiamò TIRRENIA II, portandolo in Italia. Egli fece numerose crociere annotandole in un diario piacevolmente illustrato. Dopo diversi armatori, fu trasferito in acque inglesi dove, dal 1955 al 1973, fu armato dal maggiore Charles Ball con cui fece regate e crociere nel Solent e nella Manica arrivando fino alle isole Scilly. Ritrovato ai Caraibi in cattivo stato dopo una intensa attività di charter, arrivò in Italia via nave per essere sottoposto dall'attuale armatore ad accurato restauro secondo i piani originari.

Launched in 1914 for Alex Carapanos as SAPPHO II, she spent her early years in the Aegean. Renamed DODONI in 1919, in 1925 she was purchased by nobleman Guido Fiorentino, who took her to Italy and named her TIRRENIA II. He made several cruises, noting everything in a pleasantly illustrated logbook. After various owners, she was back to British waters owned, from 1955 to 1973, by Major Charles Ball, who used her for racing and cruises in the Solent, in the Channel and up to the Scilly Isles. Found in the Caribbean in a poor state after chartering, she was carried on a ship to Italy and subjected by her current owner to a thorough restoration according to the original plans.

Lancé en 1914 pour Alex Carapanos sous le nom de SAPPHO II, il passa ses premières années dans la mer Egée. Rebaptisé DODONI en 1919, il fut racheté, en 1925, par le noble Guido Fiorentino qui lui donna le nom de TIRRENIA II et qui le fit venir en Italie. Il fit de nombreuses croisières qu'il décrivit dans un journal agréablement illustré. Après avoir connu plusieurs armateurs, il gagna les eaux anglaises où, de 1955 à 1973, il fut armé par le major Charles Ball qui l'utilisa pour faire des régates et des croisières dans le Solent et dans la Manche, atteignant même les îles Scilly. Retrouvé en mauvais état dans les Caraïbes où il servit longtemps de charter, il fut transporté en Italie où l'armateur actuel lui fit subir une restauration soignée selon les plans d'origine. ■

TOMAHAWK

Marconi sloop 12 m I.R.	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	21,07 m
Rigging Length (LOA)	21,07 m
Length Waterline	14,49 m
Beam	3,56 m
Draught	2,80 m
Sail area	189,00 sq.m
Designed by	Charles E. Nicholson
Built by	Camper & Nicholson, 1939

Costruito per sir Thomas Sopwith (che nell'ultima sfida di Coppa America dei classe J nel 1937 aveva timonato ENDEAVOUR II perdendo contro RANGER). Partecipò a diverse regate di classe vincendo i 12m inglesi ma perdendo nella sfida diretta contro VIM timonato da Harold Vanderbilt. Acquistato dalla famiglia Agnelli ha cambiato diversi proprietari. Nel 1988 è stato regalato dai genitori ad Alberto Rusconi che lo ha restaurato presso il cantiere Beconcini su progetto Giorgetti e Magrini. È stato il primo Dodici ad aprire la via ad una tendenza tuttora in atto. Dopo il restauro ha partecipato a tutti raduni e regate per 12 M d'Epoca, vincendone molte.

Built for Sir Thomas Sopwith (who in the last America's Cup challenge of the J Class in 1937 was at the helm of the ENDEAVOUR II and lost to the RANGER), the Tomahawk participated in various races in her class, winning the 12 m English class but losing in the races with the VIM skippered by Harold Vanderbilt. She was bought by the Agnelli family and subsequently sold several times. In 1988 Alberto Rusconi received the Tomahawk as a gift from his parents and restored her at the Beconcini shipyard on a design by Giorgetti and Magrini. The TOMAHAWK was the first 12 m yacht that launched a trend which still exists. After the restoration project, the yacht participated in all gatherings and races for Vintage 12 meters, and won quite a few of the events.

Construit pour sir Thomas Sopwith (qui, lors de la dernière édition de la Coupe d'Amérique des Classe J de 1937 avait piloté ENDEAVOUR II et perdu contre RANGER). Il participa à différentes régates de catégorie en l'emportant sur les 12 m anglais, mais perdant lors du défi final contre VIM avec Harold Vanderbilt à la barre. Acheté par la famille Agnelli, il a changé de propriétaires à plusieurs reprises. En 1988, Alberto Rusconi l'a reçu de ses parents et l'a fait restaurer par les chantiers Beconcini d'après un plan de Giorgetti et Magrini. Il a été le premier Douze Mètre à ouvrir la voie à une tendance aujourd'hui encore en cours. Après avoir été restauré, il a participé à toute les compétitions et régates organisées pour les 12 M d'époque et il en a remporté de nombreuses. ■

TONINO

Fore-and-aft cutter 10 m I.R.	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	15,50 m
Rigging Length (LOA)	17,97 m
Length Waterline	10,75 m
Beam	2,78 m
Draught	1,95 m
Sail area	175,00 sq.m
Designed by	W. Fife III
Built by	Astilleros del Nervon, 1911

Costruito come TONINO per il re di Spagna secondo la prima versione della formula di Stazza Internazionale; nel 1939 l'armo viene cambiato in bermudiano. Portato in Italia dal marchese Pallavicino; verso gli anni '40 l'imbarcazione risulta di proprietà dei signori Vitali e Vittadini e con il guidone dello YCI partecipa a molte regate con porto di armamento Portofino; nei primi anni '60 subì le ultime modifiche con la costruzione di una tuga e della falchetta; un primo restauro ha riportato lo yacht alle linee originali. Un restauro più filologico è stato fatto nel 2000/01. Ha recuperato l'originario nome nel 1992 dopo esser stato chiamato per diversi anni VEGA I.

This yacht was built as the TONINO for the King of Spain according to the first version of the International Rule. Bermudan rigging was installed in 1939. Brought to Italy by Marquis Pallavicino, the yacht was owned in the forties by Mr. Vitali and Mr. Vittadini. Under the pennant of the YCI, she participated in several races with Portofino as her home port. In the early 60s the yacht was remodeled and a deck-house and gunwale were built. A renovation project restored her original design, and a more philological restoration project was completed in 2000/2001. After being named VEGA I for several years, the yacht was christened the TONINO again in 1992.

Construit sous le nom de TONINO pour le roi d'Espagne selon la première version de la formule de Jauge Internationale, son grèement est transformé en bermudien. Emporté en Italie par le marquis Pallavicino, vers les années 40 le bateau appartient à Messieurs Vitali et Vittadini et sous la flamme du YCI il participa à de nombreuses régates, son port d'attache étant Portofino. Au cours des premières années 60, il subit les dernières modifications : construction d'un roof et de fargues. Une première restauration a redonné au yacht ses lignes d'origine. Enfin, une restauration plus philologique a été exécutée en 2000/01. En 1992, il a retrouvé son non d'origine après avoir été appelé VEGA I pendant plusieurs années. ■

TUIGA

Fore-and-aft cutter 15 m I.R. **Vintage Yacht**

Length Overall (LFT)	23,18 m
Rigging Length (LOA)	27,36 m
Length Waterline	15,68 m
Beam	4,15 m
Draught	2,95 m
Sail area	414,00 sq.m
Designed by	William Fife III
Built by	W. Fife & Son, 1909

Uno dei cinque 15 Metri S.I. sopravvissuti sui 19 costruiti, fu realizzato in sei mesi per il Duca di Medinacelli, amico del Re di Spagna Alfonso XIII con cui regatava su un 6m S.I. Quando il Re decise di farsi progettare un 15 Metri da Fife (HISPANIA, oggi in restauro), il Duca ordinò TUIGA. Si dice che quando i due yacht regatavano insieme, TUIGA faceva vincere lo yacht reale. Ebbe diversi armatori e nomi (DORINA, KISMET III, NEVADA); nel 1935 vinse in tempo reale il Fastnet. Ritrovato a Cipro nel 1989, fu trasferito da Fairlie Restoration dove nel 1990 viene avviato il restauro secondo i disegni originari. Da allora è il portabandiera dello Yacht Club de Monaco.

One of the five 15-Metre I.R. remaining of the 19 built, she was built in 6 months for the Duke of Medinacelli, friend of King Alfonso XIII of Spain, with whom he raced on a 6m I.R. When the King decided to have a 15-Metre designed by Fife (HISPANIA, today in restoration), the Duke ordered TUIGA. It is said that when the two yachts raced together, TUIGA let the royal vessel win. She had several owners and names (DORINA, KISMET III, NEVADA). In 1935 she won the Fastnet in real time. Rediscovered in Cyprus in 1989, she was transferred to Fairlie Restoration, where in 1990 restoration began according to the original drawings. Since then she has been the standard-bearer of the Yacht Club de Monaco

Il s'agit de l'un des cinq 15 Mètre J.I. ayant survécu sur les dix-neuf construits à l'origine. Il fut réalisé en six mois par le duc de Medinacelli, un ami du roi d'Espagne Alphonse XIII, avec lequel il faisait des régates sur un 6 m J.I. Lorsque le roi décida de demander à Fife de lui réaliser un 15 Mètre (HISPANIA, actuellement en cours de restauration), le duc commanda TUIGA. On raconte que lorsque les deux yachts naviguaient ensemble, TUIGA laissait gagner le yacht royal. Il eut plusieurs armateurs et différents noms (DORINA, KISMET III, NEVADA). En 1935, il remporta le Fasnet en temps réel. Retrouvé à Chypre en 1989, il fut confié à Fairlie Restoration où l'on entreprit sa restauration, en 1990, selon les plans d'origine. Depuis lors, il est le porte-drapeau du Yacht Club de Monaco. ■

VEGA

Marconi sloop 8 m I.R. **Vintage Yacht**

Length Overall (LFT)	14,49 m
Rigging Length (LOA)	14,49 m
Length Waterline	9,31 m
Beam	2,31 m
Draught	1,70 m
Sail area	92,47 sq.m
Designed by	Vincenzo V. Baglietto
Built by	Cant. Baglietto, 1926

È un Otto Metri Stazza Internazionale costruito secondo la seconda versione della formula. Impostato dal Cantiere Baglietto con il nome di ONDINA, viene varato con il nome di VEGA per Rodolfo Pallavicino, Gian Carlo D'Oria e Paris Salvago Raggi. Dopo alcuni passaggi di proprietà, viene chiamato BEATA dal nuovo armatore Alessandro Santi. Nel 1986 diviene proprietà del professor Bucciante e, quindi, dell'attuale armatore che nel 2001 lo sottopone ad un completo restauro. Più che buoni i risultati sportivi con particolare menzione alla vittoria nel 1928 della Coppa Caterina Pozzani.

She is an 8-Metres International Rule built according to the second version of the formula. Prepared by Cantiere Baglietto with the name of ONDINA, she was launched with the name of VEGA for Rodolfo Pallavicino, Gian Carlo D'Oria and Paris Salvago Raggi. After a few changes of ownership, she was christened BEATA by her new owner Alessandro Santi. In 1986 she became the property of Prof. Bucciante and then her current owner, who in 2001 had her completely restored. Her racing record is outstanding, with particular reference to victory in the 1928 Caterina Pozzani Cup.

C'est un 8 MJI selon la deuxième version de la formule. Construit par le Chantier Baglietto sous le nom de ONDINA il fut lancé sous le nom de VEGA pour Rodolfo Pallavicino, Giancarlo D'Oria et Paris Salvago Raggi. Après quelques changements de propriétaire, il est appelé BEATA par le nouvel armateur Alessandro Santi. En 1986 il est racheté par le Professeur Bucciante et enfin par l'armateur actuel qui, en 2001 lui fait subir une restauration complète. Très bons résultats sportifs avec une mention particulière pour la victoire en 1928 de la Coupe Caterina Pozzani. ■

VERONIQUE

Marconi ketch	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	18,96 m
Rigging Length (LOA)	24,06 m
Length Waterline	14,48 m
Beam	3,90 m
Draught	2,80 m
Sail area	259,00 sq.m
Designed by	A.R. Luke
Built by	A.R. Luke, 1907

VERT GALANT

Marconi sloop 6 m I.R.	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	11,73 m
Rigging Length (LOA)	11,73 m
Length Waterline	7,94 m
Beam	1,93 m
Draught	1,80 m
Sail area	47,00 sq.m
Designed by	Johan Anker
Built by	Anker, 1934

Costruito per il figlio di Virginie Hériot, ha avuto diversi nomi: JADE, PHILÉA III, VERT GALANT, SATCHMO e di nuovo VERT GALANT. In Francia è classificato monumento storico e partecipa con successo alle regate della sua classe.

Built for Virginie Hériot son, she had various names: JADE, PHILÉA III, VERT GALANT, SATCHMO and again VERT GALANT. In France, she is classified as a national monument and she enters regularly in the class regattas.

Il a été construit pour le fils de Virginie Hériot, s'est appelé successivement JADE, PHILÉA III, VERT GALANT, SATCHMO et de nouveau VERT GALANT. Il est classé en France monument historique, et participe avec succès aux régates de sa classe. ■

VIM

Marconi sloop 12 m I.R.

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	21,34 m
Rigging Length (LOA)	21,34 m
Length Waterline	13,94 m
Beam	3,55 m
Draught	2,82 m
Sail area	185,32 sq.m
Designed by	Olin Stephens
Built by	H.B. Nevins Boat Yard, 1939

Fu costruito per H. Vanderbilt per le regate dei 12 Metri in Inghilterra. Con le sue linee avanzate, influenzò lo sviluppo dei 12 Metri. Molte le soluzioni innovative: l'albero in alluminio, i primi coffee grinder, interni studiati per uno scafo molto leggero ed equilibrato. Vinse 19 regate sulle 27 disputate nelle acque inglesi nel 1939. Trasformato in versione crociera negli anni '50, vinse numerose regate. Nel 1958 partecipò alla selezione del defender americano di Coppa America. Fu secondo dietro COLUMBIA per una differenza minima. Nel 1961 passò agli australiani come lepre per la Coppa America del 1962. Acquistato da Alberto Rusconi è stato riportato alla versione originaria.

This yacht was built for H. Vanderbilt for the 12 meter races in England. With her advanced lines, the VIM influenced the development of the 12 meter class. The yacht possessed many innovative solutions: an aluminum mast, the first coffee grinders, and an interior designed for a very light and well-balanced boat. She won 19 races out of 27 competitions held in English waters in 1939. The VIM was turned into a cruiser in the fifties and won many races. In 1958 the yacht participated in the selection of the American defender of the America's Cup, and was runner-up behind COLUMBIA for a decidedly slim margin. In 1961 the VIM was sold to the Australians for use as a trial-horse for the 1962 America's Cup. Bought by Alberto Rusconi, the yacht was subsequently restored to her original version.

Il fut construit pour H. Vanderbilt pour les régates des 12 Mètre en Angleterre. Avec ses lignes avancées, il influença le développement des 12 Mètre. Nombreuses solutions innovantes : arbre en aluminium, premiers coffee grinders, intérieurs conçus pour une coque très légère et équilibrée. Il remporta 19 des 27 régates auxquelles il participa dans les eaux anglaises en 1939. Transformé en bateau de croisières dans les années 50, il remporta de nombreuses régates. En 1958, il participa à la sélection du defender américain de la Coupe de l'America. COLUMBIA ne le devança que d'une très courte distance. En 1961, il passa aux Australiens qui l'acquirent en tant que bateau-lièvre pour la Coupe de l'America de 1962. Il a été racheté par Alberto Rusconi qui lui a redonné son aspect d'origine. ■

VISTONA

Fore-and-aft cutter

Vintage Yacht

Length Overall (LFT)	16,35 m
Rigging Length (LOA)	19,30 m
Length Waterline	12,60 m
Beam	3,78 m
Draught	2,29 m
Sail area	158,93 sq.m
Designed by	McPherson Campbell
Built by	A.M. Dickie and Sons, Ltd, 1937

Sarebbe stato costruito con il nome di NANCY ROSE per George Spillane, un irlandese che nel 1939 lo cede a James H.P. Campbell, un ufficiale in pensione della Royal Navy. Campbell cambia il nome in VISTONA e lo utilizza per lunghe crociere in Gran Bretagna e in Mediterraneo. Alla sua morte nel 1954 passa ad una società di Cannes che lo impiega per charter. Abbandonato ed in condizioni di forte degrado lo trova Gian Marco Borea d'Olmo che lo acquista nel 1966 e lo restaura recuperando la struttura originaria. Solo l'armo viene trasformato in ketch bermudiano. Nel 1999 alla morte di Borea d'Olmo, lo yacht passa al figlio che dal 2000 al 2004 lo restaura con cura riportandolo anche all'armo originario. Lo scafo ha il fasciame di teak Burma mentre chiglia, ordinate e bagli sono di quercia. Gli interni sono pannellati in mogano Honduras.

Apparently built as NANCY ROSE for George Spillane, an Irishman who sold her to James H.P. Campbell R.N.Ret. in 1939. Campbell changed her name to VISTONA and cruised her extensively in Great Britain and the Mediterranean. When Campbell passed away in 1954, VISTONA was acquired by a firm in Cannes who used her as a charter boat. Abandoned and in very poor shape, she was found in 1966 by Gian Marco Borea d'Olmo who bought her and undertook a complete refit, maintaining her original structure. He did change her rig to a Bermudan ketch. In 1999 Borea d'Olmo died and VISTONA was carefully restored over the next four years by his son, who restored her original rig. The hull is Burma teak planked while her keel, frames and deck beams are of oak. Her interior is Honduras mahogany.

Il semble avoir été construit sous le nom de NANCY ROSE pour George Spillane, un irlandais qui, en 1939 le cède à James H.P. Campbell, un officier de la Royal Navy à la retraite. Campbell change le nom en VISTONA et l'utilise pour de longues croisières en Grande Bretagne et en Méditerranée. A sa mort, en 1954 il est cédé à une société de Cannes qui l'utilise comme charter. Gian Marco Borea d'Olmo le retrouve abandonné dans un très mauvais état, le rachète et le restaure en récupérant la structure d'origine. Seul le gréement vient modifié en ketch bermudien. En 1999, à la mort de Borea d'Olmo, son fils le restaure avec soin pendant les années 2000 – 2004 en le dotant du gréement d'origine. La coque a le bordé en teck Burma tandis que la quille, les ordonnées sont en chêne. Les aménagements intérieurs sont recouverts en acajou de l'Honduras. ■

VOSCIÀ

Marconi yawl

Classic Yacht

Length Overall (LFT)	12,15 m
Rigging Length (LOA)	12,15 m
Length Waterline	9,00 m
Beam	3,44 m
Draught	2,00 m
Sail area	72,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Cantieri Sangermani, 1959

Fa parte della serie "Finisterre" progettata da Sparkman & Stephens con il disegno n. 1245 realizzato per Carlton Mitchell. Varato come OLIANA III, armatore Riva, diviene proprietà dell'amm. Luigi Durand de la Penne con il nome di GIVARE (Gigi, Valeria e Renzo) e, quindi, dal 1971 degli attuali armatori che cambiano nome in VOSCIÀ.

The yacht belongs to the "Finisterre" series by Sparkman & Stephens (design n. 1245) and was designed for Carlton Mitchell. Launched as the OLIANA III and owned by Riva, the yacht was later owned by Admiral Luigi Durand de la Penne and named GIVARE (Gigi, Valeria and Renzo). The yacht was sold to her present owners in 1971 and renamed the VOSCIÀ.

Il fait partie de la série "Finisterre" conçue par Sparkman & Stephens, d'après le dessin n° 1245 réalisé pour Carlton Mitchell. Lancé sous le nom d'OLIANA III, pour l'armateur Riva, il est racheté par l'amiral Luigi Durand de la Penne qui lui donna le nom de GIVARE (Gigi, Valeria et Renzo). Enfin, en 1971, il passe aux armateurs actuels qui le rebaptisent VOSCIÀ. ■

WHITE DOLPHIN

Marconi sloop	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	20,15 m
Rigging Length (LOA)	20,15 m
Length Waterline	14,30 m
Beam	3,99 m
Draught	—
Sail area	166,80 sq.m
Designed by	Vincenzo Beltrami
Built by	Cantieri Beltrami, 1967

È l'ultimo yacht costruito da Beltrami prima della sua scomparsa. Morì prima che lo yacht fosse terminato e le maestranze del cantiere completarono da soli la costruzione e procedettero al varo. WHITE DOLPHIN era stato ordinato da Sergio Rossi che ne rimase armatore per diversi anni. Nel 1972, lo yacht viene ceduto all'olandese David Wilem Smit che ne è rimasto armatore fino al 1977 mentre dal 1978 in poi ne è armatore P.M. Richard. Nel 1998 viene acquistato dall'attuale proprietario con cui vince il Prada Challenge for Classic Yachts 2002 - divisione yacht classici.

She is the last yacht built by Beltrami. He died before she had been completed and it was up to the shipyard workers to finish her and to organise her launching. WHITE DOLPHIN had been ordered by Sergio Rossi who remained her owner for several years. In 1972 she was sold to the Dutch David Wilem Smit who sold her to P.M. Richard. In 1998 she was bought by the present owner winning the Prada Challenge for Classic Yachts 2002 - classic yachts category.

Il s'agit du dernier yacht construit par Beltrami. Il mouru avant que le yacht soit terminé et les ouvriers à eux mêmes finirent la construction et procédèrent au lancement. WHITE DOLPHIN avait été commandé par Sergio Rossi qui en fut l'armateur pendant plusieurs années. En 1972, le yacht fut vendu à l'hollandais David Wilem Smit qui le garda jusqu'en 1977. A partir du 1978 en fut propriétaire P.M. Richard. En 1998 il devient propriété de son armateur actuel avec qui gagne le Prada Challenge for Classic Yachts 2002 - division yachts classiques. ■

WHITEFIN

Marconi sloop	Yacht Spirit of Tradition
Length Overall (LFT)	27,43 m
Rigging Length (LOA)	27,43 m
Length Waterline	21,34 m
Beam	6,48 m
Draught	3,20 m
Sail area	—
Designed by	Bruce King Yacht Design
Built by	Rainassance Yacht Marine, 1983

Yacht della categoria "Spirit of Tradition".

Yacht of the "Spirit of Tradition" category.

Yacht de la catégorie "Spirit of Tradition". ■

WHITE WINGS

Marconi sloop	Yacht Spirit of Tradition
Length Overall (LFT)	23,37 m
Rigging Length (LOA)	23,37 m
Length Waterline	16,44 m
Beam	3,53 m
Draught	3,35 m
Sail area	116,00 sq.m
Designed by	Joel White
Built by	Brooklin Boatyard, 1998

È uno dei due W-76 costruiti allo scopo di creare una classe di yacht che, pur richiamando l'estetica del passato, fosse costruita con i materiali e linee d'acqua moderni. Gli alberi, boma e tangoni sono in carbonio; l'opera viva è moderna con bulbo ed alette. Rientra nella categoria degli yacht "Spirit of Tradition" di recente ammessa a partecipare ai raduni di yacht d'epoca, ma in classifica separata e secondo un sistema di stazza diverso (IRC).

One of two W-76s built to create a yacht class that, though reflecting the look of the past, was built with modern materials and waterlines. The mast boom and spinnaker pole are of carbon fiber; the hull is modern with bulb and wings. She belongs to the category of "Spirit of Tradition" yachts recently allowed to participate in vintage yachts meetings, but in a separate class and according to a different tonnage class (IRC).

C'est l'un des deux W-76 construits en vue de créer une classe de yachts qui, tout en rappelant l'esthétique du passé, soit construite avec les matériaux et les lignes de flottaison modernes. Les mâts, bômes et les tangons sont en carbone ; les œuvres vives sont modernes avec bulb et ailerons. Il fait partie de la catégorie des yachts "Spirit of Tradition" admise récemment à participer aux rassemblements de yachts d'époque, mais avec un classement à part et selon un système différent de jauge (IRC). ■

WHITE WINGS

Marconi sloop	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	15,24 m
Rigging Length (LOA)	15,24 m
Length Waterline	10,65 m
Beam	3,35 m
Draught	2,13 m
Sail area	105,00 sq.m
Designed by	John Alden
Built by	J.J. Taylor and Sons, 1938

Si tratta del progetto n. 677 di Alden realizzato per il canadese Percy Grant secondo la formula di stazza R.O.R.C. La costruzione realizzata dal cantiere Taylor di Toronto ha ordinate in quercia con fasciame in mogano ed il piano velico frazionato prevede l'uso anche di un fioco bomato. La famiglia Grant ne è stata proprietaria per circa trenta anni partecipando e vincendo diverse regate sul lago Ontario.

This was design no. 677 of Alden built for Canadian Percy Grant to R.O.R.C. specifications. The construction by the Taylor boatyard of Toronto features oak frames with mahogany planking, and the fractionated sail plan also uses a boomed jib. The Grant family owned her for 30 years, entering and winning various races on Lake Ontario.

Il s'agit du plan n°677 de Alden réalisé pour le canadien Percy Grant selon la formule de jauge R.O.R.C. La construction réalisée par le chantier Taylor de Toronto a des membrures en chêne, bordage en acajou et une voilure fractionnée comportant l'utilisation d'un foc bômé. La famille Grant en a été la propriétaire pendant trente années environ, qui l'on vue participer et remporter plusieurs régates sur le lac Ontario. ■

WILD HORSES

Marconi sloop	Yacht Spirit of Tradition
Length Overall (LFT)	23,37 m
Rigging Length (LOA)	23,37 m
Length Waterline	16,44 m
Beam	4,90 m
Draught	3,35 m
Sail area	208,00 sq.m
Designed by	Joel White
Built by	Brooklin Boatyard, 1998

È uno dei due W-76 costruiti allo scopo di creare una classe di yacht che, pur richiamando l'estetica del passato, fosse costruita con i materiali e linee d'acqua moderni. Gli alberi, boma e tangoni sono in carbonio; l'opera viva è moderna con bulbo ed alette. Rientra nella categoria degli yacht "Spirit of Tradition" di recente ammessa a partecipare ai raduni di yacht d'epoca, ma in classifica separata e secondo un sistema di stazza diverso (IRC).

One of two W-76s built to create a yacht class that, though reflecting the look of the past, was built with modern materials and waterlines. The mast boom and spinnaker pole are of carbon fiber; the hull is modern with bulb and wings. She belongs to the category of "Spirit of Tradition" yachts recently allowed to participate in vintage yachts meetings, but in a separate class and according to a different tonnage class (IRC).

C'est l'un des deux W-76 construits en vue de créer une classe de yachts qui, tout en rappelant l'esthétique du passé, soit construite avec les matériaux et les lignes de flottaison modernes. Les mâts, bômes et les tangons sont en carbone ; les œuvres vives sont modernes avec bulb et ailerons. Il fait partie de la catégorie des yachts "Spirit of Tradition" admise récemment à participer aux rassemblements de yachts d'époque, mais avec un classement à part et selon un système différent de jauge (IRC). ■

WINDIGO

Marconi yawl	Classic Yacht
Length Overall (LFT)	22,20 m
Rigging Length (LOA)	22,20 m
Length Waterline	16,15 m
Beam	4,65 m
Draught	2,90 m
Sail area	216,58 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Henry R. Hinkley Co., 1956

È uno dei famosi "Ocean Racer" che hanno dominato le grandi regate di altura degli anni Cinquanta e Sessanta. Varato con il nome di VENTURER, batte il record in tempo reale della Bermuda Race di quell'anno finendo secondo in tempo compensato dietro a BOLERO. Nel 1963 con il nome di AUDACIOUS prende parte alla Transpac giungendo secondo dietro TICONDEROGA. È vincitore della classe A nella edizione 1967 della stessa regata. Nel 1968 ritorna sulla costa orientale con il nome di WINDIGO e compie estese navigazioni spingendosi fino in Alaska e Terranova. Continua a vincere nella Antigua Classic regatta.

Launched as VENTURER for Harry G. Haskell Jr, former owner of NIRVANA, she was the second largest yacht built in wood by the shipyard. Together with BOLERO, ESCAPEDE, COTTON BLOSSOM and CORSARO, she was one of the most famous ocean racers of the Sixties. She won the Bermuda Race in real time (new record) in 1956, and again in 1960 and 1962 (under the name NORTHERN LIGHT). At the 1963 Transpac (new owner and new name - AUDACIOUS) she finished second behind TICONDEROGA, in 1967 she won class A. In 1968 she was bought by W. Gubelmann who renamed her WINDIGO. In 1973 she was taken over by Sandy Weld for extensive navigation in Alaska and Newfoundland, about which he wrote a book. In 1987 she was purchased by Todd Goodwin who sold her to an Italian owner in 2002.

Il fut lancé sous le nom VENTURER pour Harry G. Haskell Jr, déjà armateur de NIRVANA. Il s'agit du deuxième plus grand yacht en bois réalisé par les chantiers. Avec BOLERO, ESCAPEDE, COTTON BLOSSOM et CORSARO II, il compte au nombre des plus célèbres ocean racers des années 60. Il remporta en temps réel la Bermuda Race en 1956 (nouveau record), en 1960 et en 1962 (sous le nom de NORTHERN LIGHT). Dans la Transpac de 1963, (nouvel armateur et sous le nom d'AUDACIOUS), il arriva en deuxième position après TICONDEROGA et, en 1967, il remporta la classe A. En 1968, il passa à W. Gubelmann qui l'appelle WINDIGO. En 1973, il fut acquis par Sandy Weld qui effectua de longs voyages en Alaska et à Terre-neuve qu'il raconta dans un livre. En 1987, il appartenait à Todd Goodwin qui le céda, en 2002, à un armateur italien. ■

WIND RUSH II

Marconi sloop

Classic Yacht

Length Overall (LFT)	13,81 m
Rigging Length (LOA)	13,81 m
Length Waterline	10,79 m
Beam	3,89 m
Draught	2,85 m
Sail area	105,00 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	Latham & Son, 1969

È la copia di GUIA di Giorgio Falck. Il nome di origine era BORDER VIKING ed è stato costruito per partecipare alle principali regate della Manica. È oggi di stanza a Marsiglia con i suoi proprietari attuali.

She is the sistership of Giorgio Falck GUIA. Her first name was BORDER VIKING and she was built to participate in the most important regattas of the Channel. Her present home port is Marseille with her present owners.

C'est le sistership de GUIA (de Giorgio Falck). Il a pour nom d'origine BORDER VIKING. Il a été construit pour participer aux principales régates de la Manche. Il est maintenant basé à Marseille avec ses actuels propriétaires. ■

YEN LEE

Marconi cutter

Classic Yacht

Length Overall (LFT)	10,78 m
Rigging Length (LOA)	10,78 m
Length Waterline	7,80 m
Beam	3,04 m
Draught	1,58 m
Sail area	57,00 sq.m
Designed by	Arthur Robb
Built by	Cheoy Lee, 1963

È stato costruito ad Hong Kong per Jean Lescop che nel 1964 lo porta navigando nel Mediterraneo. Viene acquistato nel 1990 dal presidente della Société Nautique di Marsiglia.

She was built in Hong Kong for Jean Lescop who sailed her in 1964 to the Mediterranean. In 1990 she was bought by the president of Société Nautique de Marseilles.

Il a été construit à Hong Kong pour Jean Lescop, qui en revient avec en 1964. Il est acheté en 1990 par l'ancien président de la Société Nautique de Marseille. ■

ZACA

Fore-and-aft schooner	Vintage Yacht
Length Overall (LFT)	36,55 m
Rigging Length (LOA)	41,86 m
Length Waterline	13,78 m
Beam	6,90 m
Draught	4,26 m
Sail area	172,83 sq.m
Designed by	Garlan Ruch
Built by	Nunes Brothers, 1929

Fu ordinato dal banchiere Templeton Crocker al costo di \$300.000 (di cui 100.000 solo per l'arredamento), all'epoca un vero patrimonio. Dopo il varo, ZACA partì per il giro del mondo con un equipaggio di 18 persone tra cui un medico, un fotografo ed un cameriere. Ritornò esattamente un anno dopo. Effettuò diverse spedizioni scientifiche con ricerche sulla fauna marina e sugli uccelli nel Golfo di California ed alle Galapagos (1936). Nel 1941 fu adibito dalla US Navy al pattugliamento costiero. Nel 1944, per soli \$14.000 è di Errol Flynn che spende \$50.000 per rifare gli interni. Alla sua morte nel 1959 viene abbandonato a Nizza. Dal 1991 è dell'attuale armatore.

Commissioned by banker Templeton Crocker at the cost of \$300,000 (including \$100,000 for furnishings), a fortune at the time. Soon after launching, ZACA departed for an around-the-world voyage with a crew of 18 including a physician, a photographer and a waiter. She returned exactly one year later. She was used for various scientific expeditions with research on marina fauna and on the birds of the Gulf of California and the Galapagos (1936). In 1941 she was used by the US Navy for coast patrol duties. In 1944, for only \$14,000 she is bought by Errol Flynn, who spent \$50,000 to renovate the interior. At his death in 1959, she was abandoned at Nice. In 1991 she was acquired by her current owner.

Il fut commandé par le banquier Templeton Crocker pour un montant de trois cent mille dollars (dont cent mille uniquement pour l'ameublement), une somme qui, pour l'époque, constituait un véritable patrimoine. Après le lancement, ZACA partit faire le tour du monde avec un équipage de 18 personnes, dont un médecin, un photographe et un domestique. Il rentra exactement un an plus tard. Il effectua plusieurs expéditions scientifiques menant des recherches sur la faune marine et sur les oiseaux du golfe de Californie et des Galapagos (1936). En 1941, la marine américaine le confia au service de patrouille des côtes. En 1944, Errol Flynn l'acheta pour la somme modique de quatorze mille dollars et il en dépensa cinquante mille pour le réaménagement intérieur. A sa mort, en 1959, il fut abandonné à Nice. Depuis 1991, il appartient à son armateur actuel. ■

ZEPHYR OF FALMOUTH

Marconi sloop	Yacht Spirit of Tradition
Length Overall (LFT)	19,50 m
Rigging Length (LOA)	19,50 m
Length Waterline	13,65 m
Beam	4,80 m
Draught	2,80 m
Sail area	160,00 sq.m
Designed by	Andrew Hoec
Built by	Yachtf Bouw, 1995

Yacht della categoria "Spirit of Tradition",
ex TRULY CLASSIC.

Yacht of the "Spirit of Tradition" category,
formerly TRULY CLASSIC.

Yacht de la catégorie "Spirit of Tradition",
ex TRULY CLASSIC. ■

ZWERVER

Marconi Sloop

Classic Yacht

Length Overall (LFT)	17,22 m
Rigging Length (LOA)	17,22 m
Length Waterline	12,32 m
Beam	3,60 m
Draught	—
Sail area	129 sq.m
Designed by	Sparkman & Stephens
Built by	De Vlijt (Gebr. De Vries), 1956

Costruito per W. Van der Vorm, ha regatato tra il 1959 ed il 1970 con numerose vittorie tanto da essere considerato uno degli yacht olandesi più famosi. Ha vinto: nel 1958 la Britannia Cup durante la Settimana di Cowes; nel 1960 la North Sea Race; nel 1961 il Fastnet consentendo alla squadra dell'Olanda di classificarsi al terzo posto. Ha fatto charter in Mediterraneo fino al 1998 quando è stato acquistato dall'attuale armatore. Sottoposto a grossi lavori di restauro su direttive dell'ufficio americano della S&S, è stato varato nella primavera del 2001 con l'intento di farlo regatare nelle principali regate di altura.

Built for W. Van der Vorm, the ZWERVER competed between 1959 and 1970, and won so many races that she was considered one of the most famous Dutch yachts. She won the 1958 Britannia Cup during the Cowes Week. In 1960 she won the North Sea Race, and in 1961 the yacht won the Fastnet, which allowed the Dutch team to take third place. The ZWERVER was used as a charter in the Mediterranean up until 1998 when she was bought by the present owner. Undergoing extensive restoration under the supervision of the S&S offices in the US, the ZWERVER was launched in Spring 2001 so that she could compete in the most important ocean races.

Construit pour W. Van der Vorm, il a participé à de nombreuses régates entre 1959 et 1970 et il a remporté tant de victoires qu'il peut être considéré comme étant l'un des yachts néerlandais les plus célèbres. En 1958, il a remporté la Britannia Cup pendant la Semaine de Cowes. En 1960, c'est le tour de la North Sea Race et, en 1961, celui du Fastnet, ce qui permet à l'équipe néerlandaise de s'adjuger la troisième place. Il a servi de charter dans la Méditerranée jusqu'en 1998, année où il est racheté par l'armateur actuel. Ayant fait l'objet de gros travaux de restauration effectués selon les directives du bureau américain de la S&S, il a été lancé au printemps 2001 dans le but de le faire participer aux principales régates de haute mer. ■