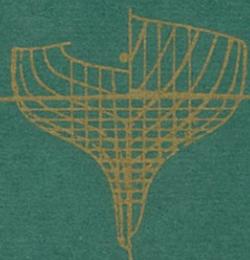


A.I.V.E.

# I "DODICI"

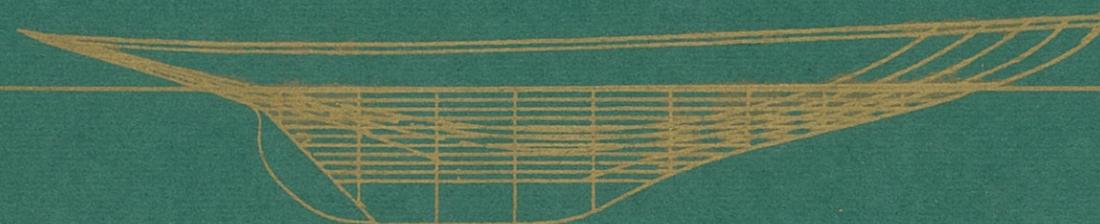
cenni storici

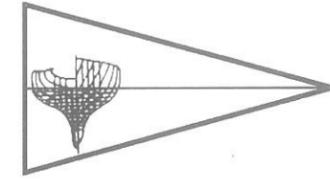
sulla Classe 12 Metri S.I.



**A.I.V.E.**

Associazione Italiana Vele d'Epoca  
c/o Yacht Club Italiano  
Porticciolo Duca degli Abruzzi  
16128 Genova





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

# **I “DODICI”**

**cenni storici**

**sulla Classe 12 Metri S.I.**

Proprietà letteraria riservata

© Copyright 1997 by A.I.V.E.

Tiratura limitata - Copia N.

000668

Stampato in Italia - Printed in Italy

Centro Tipolitografico Ligure Dierre - Genova-Sampierdarena

*Quando ho cominciato a sentire la frase "i 12 sono una Classe finita, senza più avvenire", ho finalmente desiderato un 12 Metri Stazza Internazionale.*

*E' stato così che, mi pare nel 1983, ho preso in seria considerazione : prima Tomahawk, che era in vendita con l'albero spezzato durante una "tiratissima" Middle Sea Race e, subito dopo, direi nel 1986, il Seven Seas progettato da Clinton Crane.*

*Più o meno nello stesso periodo, i "primi ed ultimi" 12 Metri italiani arrivavano fin quasi in Coppa America; si può, quindi, dire che, come "Classe finita", molte cose fossero ancora in discussione.*

*In effetti, tra tutti i metrici, il 12 m S.I. è certamente barca difficile.*

*E' difficile per il timoniere, per l'equipaggio, senza dubbio alcuno per l'armatore e naturalmente per lo sponsor.*

*Però, che spettacolo di barca !*

*Sempre elegante, pulita, essenziale e non ancora violentata, anche nelle più recenti, dalla logica Star Treak.*

*E' così, forse, che sono nati la nostra "Coppa d'Europa" ed il "Campionato del Mediterraneo" ed è per questo che l'A.I.V.E. parla anche dei 12 m S.I..*

*Classe detta "finita" e sogno rimasto desiderio.*

*Carlo Sciarrelli, con cui ero andato a vedere in Portogallo Seven Seas, aveva, come suo costume e carattere, deciso per me e non se ne era fatto nulla; il 12 è rimasto un sogno.*

*In aggiunta, tutti in Associazione, volevano nuova evidenza per i metrici, per non perdere barche di glorioso agonismo.*

*L'idea di far regatare i vecchi 12 Metri d'anteguerra, riportandoli in stazza ove possibile, con i più recenti Columbia, Sovereign, Victory, Italia e French Kiss, è stata una idea vincente; oggi la flotta torna ad essere attiva e .... combattiva.*

*Forse, nessuno ne costruirà uno nuovo, ma quelli esistenti danno sempre un grande spettacolo di vela.*

*Mi sembra molto bello questo piccolo testo che, continuando il lavoro della Associazione, "racconta" la storia di quelli che stanno regatando in Coppa Europa e degli altri ancora in mare, non solo a miglior conoscenza di tutti i Dodici ma a memoria di quanto hanno fatto, nel loro essere barche così difficili.*

*Gianni Loffredo*

*Aprile 1997*

## LE CLASSI METRICHE

Nei primi anni del '900 la vela agonistica vive un momento di forte sviluppo in Europa ed ogni nazione ha le sue regole di stazza e di regata, il che crea seri problemi nelle competizioni internazionali. Per ovviare a questi inconvenienti, la Yacht Racing Association inglese, presieduta dal Principe di Galles, promuove nel 1906 una riunione fra tutti i paesi che praticano lo sport della vela; così l'11 e 12 giugno, si riuniscono a Londra i rappresentanti di Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Inghilterra, Italia, Olanda, Norvegia, Svezia, Svizzera ed Ungheria, assenti di rilievo gli Stati Uniti, e danno vita all'International Rule for Yacht Measurement and Rating.

Le regole approvate, ratificate definitivamente l'anno successivo a Berlino alla presenza di tre Altezze Reali ed in vigore dal 1 gennaio 1908, risulteranno essere quelle di maggior successo nella storia dello yachting.

Si abbandona la formula a tonnellata e si passa a quella metrica; si prevedono le classi dei 5, 6, 7, 8, 10, 12, 15, 19 e 23 metri e la classe A per gli yacht superiori ai 23 metri; per la prima volta si introduce l'obbligo di classifica delle imbarcazioni da parte di un Registro Navale; si stabiliscono regole precise e rigide anche per le sistemazioni degli interni e per il numero dei componenti l'equipaggio, stabilendo in alcuni casi anche quanti di essi possono essere professionisti; si vuole in sostanza ottenere che le barche siano più marine, robuste e veloci e che lo sviluppo dello yachting internazionale sia più ordinato. Le stesse norme saranno poi adottate anche da Argentina ed Egitto, dove la vela agonistica si sta diffondendo in modo promettente.

Il riordino e l'unificazione delle regole si completa il 14 ottobre 1907 a Parigi, quando presso la sede dello Yacht Club de France i paesi europei danno vita all'I.Y.R.U., International Yacht Racing Union; l'Italia è rappresentata dal R.Y.C.I., non essendoci ancora una Federazione della Vela. La più importante decisione presa è l'adozione di un solo regolamento di regata, quello sino ad ora usato dalla Yacht Racing Association inglese e che si è dimostrato ben funzionante.

Le nuove classi metriche hanno subito successo e si sviluppano rapidamente: la Francia assegna la disputa della Coppa di Francia ai 10 m S.I. e l'Italia assegna la Coppa d'Italia agli 8 m.S.I.; si pensi che già alla fine del 1913 risultano costruiti tra 6 ed 8 metri ben 209 yacht in Germania, 105 in Francia, 92 in Inghilterra e 34 in Italia; la formula di stazza metrica subirà naturalmente alcune successive modifiche, le più importanti delle quali nel 1920 e nel 1933, per seguire l'evoluzione tecnica dello yachting.

Per uniformarsi alle scelte degli Stati Uniti, nel 1929 i 23 m S.I., dei quali sono tutt'oggi naviganti *Astra* e *Candida*, e gli yacht della classe A vengono sostituiti dalla J-Class, stazzata secondo l'Universal Rule americana; con questi yacht si disputano le tre sfide per la Coppa America tra le due guerre, nel 1930, 1934 e 1937.

Dopo la prima guerra mondiale alcune delle classi metriche più grandi conosceranno l'oblio, mentre altre, come quelle dei 6, degli 8 e dei 12 m S.I., saranno le protagoniste quasi assolute dello yachting internazionale da regata negli anni tra le due guerre mondiali.

In Italia hanno un grande sviluppo soltanto i 6 m e gli 8 m S.I., che arrivano a formare una flotta importante e prestigiosa, che colleziona molte vittorie in campo internazionale; in questi anni i 6 e gli 8 m sono classi olimpiche ed è proprio l'8 m *Italia* che vince la medaglia d'oro a Kiel nel 1936.

Viene costruito in Italia un solo 12 m.S.I., il *La Spina*, progettato da Vincenzo Baglietto e costruito nel 1929 dai cantieri Baglietto per il marchese Franco Spinola, segretario generale del R.Y.C.I. e successore di Guglielmo Embriaco. Nel 1930 il senatore Giovanni Agnelli fa progettare ed impostare un altro 12 m. da Ugo Costaguta, per donarlo al genero Carlo Nasi; ma, a barca quasi pronta, Nasi ne sospende l'ultimazione dovendo trasferirsi in Argentina. Lo scafo è successivamente acquistato da Attilio Bruzzone e viene completato come goletta da crociera col nome di *Emilia*.

Passata la bufera della seconda guerra mondiale, i costi di costruzione e di mantenimento dei J Class sono ormai divenuti proibitivi e vengono sostituiti per la partecipazione alla Coppa America con i 12 m S.I.; con questi yacht si disputano tutte le sfide del dopoguerra, sino a quella del 1987 a Perth in Australia, dettagliatamente descritte in altro capitolo.

L'attività delle altre classi metriche continua anche se con slancio inferiore a quello prebellico. Lo Yacht Club Italiano cerca di far decollare con scarso successo i 5 m. S.I., da tempo diffusissimi nell'Europa del Nord, affinché vi sia un'alternativa ai 6 ed agli 8 m. divenuti troppo costosi.

Di fatto, maggior fortuna ha la classe dei 5,50 m S.I., disegnata da Charles Nicholson nel 1950, che viene costruita in centinaia di esemplari. Vi è una certa attività nei 6 m S.I., con qualche nuova costruzione e la disputa del Campionato Europeo e nei nostri giorni si nota un rinnovato interesse per gli 8 m d'epoca.

\* \* \*

La prima versione della formula di Stazza Internazionale del 1908 era la seguente :

$$\text{Rating in metri} = \frac{L + B + 1/2 G + 3d + 1/3 \text{ Rad } S-F}{2}$$

Dove L = Lunghezza in metri  
B = Larghezza in metri  
G = Contorno della sezione maestra in metri  
d = Differenza tra il contorno G e la catena  
S = Superficie velica in metri quadrati  
F = Bordo libero in metri

Nel 1919 viene modificata una prima volta, in modo da portare alla costruzione di imbarcazioni più larghe e meno stellate :

$$\text{Rating in metri} = \frac{L + 1/2 G + 2d + \text{Rad } S-F}{2}$$

Infine nel 1934 si ha l'ultima versione, che vede sparire la misura del contorno G, in modo da non penalizzare l'immersione :

$$\text{Rating in metri} = \frac{L + 2d + \text{Rad } S-F}{2}$$

La formula non sarà più cambiata e con questa verranno disputate tutte le regate, sino ai nostri giorni. Anche il regolamento applicativo viene aggiornato insieme alle revisioni della formula e per i 12 metri sarà modificato diverse volte nel dopoguerra, a seguito del riconoscimento e dell'identificazione dei Dodici come yacht per le dispute di Coppa America.

## CRONACA DEL FINIRE

Sul finire degli anni '30, che era poi il finire di un'epoca ma io ancora questo non potevo saperlo, qualcosa doveva turbare il processo di mummificazione del mio mondo.

Il mio mondo erano i "Dodici", quelle nervose esili imbarcazioni che vedevo ogni estate, puntuali migratrici, raccogliersi nella Clyde portando con sé il ricordo del verde piombo dei fiordi dove avevano svernato. O erano nate.

Mummificazione, a dir vero, era la definizione che trovai, a stagione ultimata, sulle pagine dello Yachting Monthly. E proprio non mi andava giù che l'editorialista avesse così definito il risultato della geniale attività di Mylne, Fife, Glen-Coats o Nicholson : proprio non mi andava giù, anche se l'"Americano" aveva annichilito i miei Dodici con diciannove primi, quattro secondi ed un paio di terzi posti sulle ventisette regate di quella stagione sul finire degli anni trenta.

Comunque, mummificato o no, anche quell'anno, all'inizio della estate uno stormo di Dodici venne a battaglia nella Clyde.

Ed io ero lì, ogni giorno sulla spianata, ad osservare i rapidi movimenti, le accelerazioni straordinarie di quegli agili scafi che zigzagavano tra le imponenti nuvole di vele dei grandi yacht di una aristocrazia che non voleva, anche quell'anno, di certo mancare una tradizione che risaliva al secolo scorso.

Ogni giorno, ero lì, ad osservare quei personaggi, gli armatori proprio loro, che avevano scelto un Dodici per rispondere ai loro quesiti di veri yachtmen : "voglio uno yacht che possa timonare personalmente, che mi consenta di attraversare in sicurezza il Mar d'Irlanda e di vivere a bordo confortevolmente durante la stagione. E poi, naturalmente, che sia un ottimo racer ed abbia un costo ragionevole!"

"E' un Dodici, la sua barca", rispondevano immancabilmente i vari Fife, Mylne, etc. e si ponevano subito al tavolo o, assorti, a contemplare il modello del Dodici precedente.

E i Dodici, in effetti, erano proprio tutto quello : se si riteneva disdicevole che un gentleman timonasse un big class, era altrettanto giusto che lo sportman, inglese o scozzese, che fosse, conducesse personalmente il suo "Dodici". Così questa classe rappresentava il più piccolo tra i metrici a poter ragionevolmente solcare l'Atlantico, ad offrire un apprezzabile confort nelle sistemazioni interne, e, nello stesso tempo, ad essere così soddisfacente nelle sue prestazioni ed altrettanto parsimonioso nei costi.

Ogni giorno, intanto, vedevo rianimarsi le banchine sulla Clyde per la presenza di personaggi come Sir Tommy Sopwith, sì, proprio quello delle battaglie aeree della guerra, con il suo vincente Tomahawk, o come il Maggiore Coat, una generazione di Yachtmen, o come il battagliero "racing vicar", il reverendo Dunlop Brown, terrore delle giurie !

Ma, soprattutto, ogni giorno vedevo precipitarsi dal parrucchiere, in ossequio al principio che "i capelli dopo una giornata di mare sono immaneggiabili!" gentildonne in blue and white di rascia o lino, taglio perfetto di tailors attenti a creare un abito assolutamente acconcio per muoversi nel pozzetto di un Dodici. Attenti anche a disegnare scarpine senza tacco, certo, niente gomma se non per la suola per carità, solo scamosciato per il bianco o pelle per il blu.

Ogni giorno, in quelle stagioni di regata, quei gentleman ad inseguire premi di una diecina di ghinee, roba non certo da principi, in specie, poi, se rapportate alle tremila sterline, più o meno, necessarie per costruire un Dodici.

Quelle stagioni che si erano susseguite, nei colori perlacei del cielo estivo della Clyde, dopo che, proprio lì, nel lontano 1908 si erano corse le prime regate olimpiche con quella classe!

Poi, è vero, come classe olimpica avevano seguito in altre acque i cinque anelli : nel '12 e ancora nel '20 (di mezzo c'era stata una guerra, ricordate?) anche perché, pur sempre inglesi nell'origine, avevano via via contagiato norvegesi, tedeschi, francesi e persino russi ed argentini, tutti con i Dodici !

Ma in quella stagione, sul finire degli anni '30, tra le divine creature galleggiava un brutto anatraccolo americano. Più potente, certo, con quel bordo libero così alto, più tecnico, soprattutto con quell'albero di duro alluminio, e così "americano" con quei Vanderbilt, signore e signora, già nostri giurati nemici di America's Cup, a discutere tutto il giorno con un gruppo di marinai più ingegneri che marinai capitanati da due fratellini, Rod e Olin Stephens.

Che differenza con il mio mondo "mummificato", fatto di scafi che sembravano essere evoluti, dal 1906 ad oggi, non tanto per seguire formule quanto a ricercar bellezza !

Che differenza con i nostri Sirs , così amatori prima che armatori, con i nostri equipaggi così marinai prima che regatanti, agli uni il pozzetto ai secondi la prora !

Vim venne. E vinse. Diciannove regate su ventisette. La prima poi l'aveva persa solo per non aver letto bene le istruzioni di regata e così ha lasciato una boa dal lato sbagliato.

In quella stagione, sul finire degli anni '30, con Vim, finirono i "Dodici". Almeno i miei Dodici.

Post scriptum.

Questa è una cronaca che avrei voluto scrivere.

Purtroppo non c'ero.

*Franco Giorgetti*

## 12 METRI S. I. SINTESI STORICA

### Premessa

**1906** - La Conferenza di Londra, cui partecipano 16 paesi, istituisce la International Rule for Yacht Measurement and Rating che entrerà in vigore dal 1 gennaio 1908.

Nascono le Classi Metriche dei 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 19, 23 Metri e la classe A per gli yacht superiori ai 23 metri.

Gli Stati Uniti non si uniscono all'iniziativa e continuano ad applicare la Universal Rule studiata dal famoso progettista Nathaniel Herreshoff.

**1907** - A Parigi viene costituita l'IYRU - International Yacht Racing Union.

### I 12 Metri

#### primo periodo (1907-1920)

**1907** - Viene varato il primo 12 Metri: Heatherbell costruito dal cantiere A. Robertson & Son su progetto di TC Glen-Coats. Del 1909 sono due Dodici disegnati da Fife e tuttora in attività: Cintra e Magnolia, il primo naviga splendido in Italia mentre il secondo veleggia in Norvegia.

**1907-1920** - La classe ha grande sviluppo: numerosi gli yacht varati soprattutto in Inghilterra, nei paesi scandinavi ed in particolare in Norvegia. I principali progettisti sono Charles E. Nicholson, Alfred Mylne, William Fife III, Johan Anker.

Tra il 1908 ed il 1914 vengono varati in Europa oltre quaranta 12 Metri.

La classe diviene classe olimpica nel 1908, 1912 e 1920, ma senza grande fortuna.

Nel 1908 vince l'Inghilterra con Hera, nel 1912 domina la Norvegia con un progetto di Johan Anker. Nuova vittoria norvegese nel 1920 cui però partecipano solo due yacht, per di più suddivisi in due categorie: la prima per yacht stazzati secondo la formula valida prima del 1920 e la seconda per quelli impostati secondo la formula in vigore dal 1920 in poi.

**1919** - A seguito di un intervento norvegese, con validità dal 1920, si ha una prima modifica al regolamento di stazza. Al fine di rendere le imbarcazioni più sicure ed in grado di affrontare normali condizioni di mare viene ridotta la superficie velica a fronte di una maggiore lunghezza e di un maggior dislocamento. Tutti i 12 m hanno ancora armamento aurico.

#### secondo periodo (1921-1939)

**1921** - Seguendo i risultati positivi sperimentati negli Stati Uniti fin dal 1919 con i primi armi bermudiani, anche in Inghilterra compare il primo armo Marconi, con la trasformazione di quello di Nyria.

Si ha un progressivo avvicinamento tra Europa e Stati Uniti: nel 1927 negli Stati Uniti iniziano le prime regate di 6 Metri e nello stesso anno, su progetto di Starling Burgess, viene costruita in Germania dal cantiere Abeking e Rasmussen una serie di sei 12 m dalle identiche caratteristiche, per la loro esportazione negli Stati Uniti.

La International Rule si impone progressivamente anche al di là dell'Atlantico ed i tempi diventano maturi per trovare criteri comuni di stazza.

In Italia si ha il varo degli unici due 12 Metri costruiti prima di Azzurra nel 1983: La Spina e Emilia. Il primo è progettato e costruito dai Cantieri Baglietto per il marchese Spinola; è stato poi trasformato in yawl ed è tuttora navigante. Anche Emilia è tutt'ora navigante ed in splendide condizioni; è stato progettato e costruito dai Cantieri Costaguta ma, fin dal momento del varo, è stato convertito in goletta bermudiana.

**1928** - La NAYRU (North American Racing Union) accetta di applicare la International Rule agli yacht con lunghezza inferiore a 14,5 metri.

**1930** - Viene raggiunto un accordo tra IYRU, NAYRU e NYYC (New York Yacht Club) per una revisione della formula di stazza che viene divisa in due parti, in cui trovano composizione le due formule esistenti

Parte I: per gli yacht con lunghezza inferiore a 14,5 metri viene applicata una versione modificata della International Rule

Parte II: per gli yacht con lunghezza superiore a 14,5 metri viene applicata una versione modificata della American Universal Rule.

**1933** - Viene approvata la versione finale, valida ancora oggi, della International Rule.

**post 1933** - Vengono varati diversi 12 m costruiti secondo la nuova versione della formula.

Negli Stati Uniti: Mitena (Herreshoff 1935) - Seven Seas (Clinton Crane 1935) - Gleam (Clinton Crane 1937) - Nyala e Northern Light (Olin Stephens 1938) - Vim (Olin Stephens 1939).

In Inghilterra: Westra (Nicholson 1934) - Miquette (Fife 1935) - Vanity V (Fife 1936) - Marina (Mylne 1936) - Trivia, Alanna, Little Astra, Evaine (Nicholson 1939) - Blue Marlin e Tomahawk (Nicholson 1939).

Iniziano anni di importanti sviluppi tecnologici che trovano le applicazioni più avanzate sui J Class e sui 12 m. Su alberi e vele vengono sperimentati materiali e soluzioni già impiegate nella industria aeronautica: tra l'altro, si hanno i primi alberi in alluminio, il sartame in acciaio lenticolare, gli studi sulla aerodinamica delle vele, un generico alleggerimento dei pesi.

Soprattutto in Inghilterra numerose sono le regate disputate nel Solent e la stagione è ricca di eventi.

I costi sempre più proibitivi dei J Class e delle Big Boat portano gli armatori a farsi costruire yacht più piccoli con cui disputare le diverse coppe. I progettisti più noti si scontrano con realizzazioni di grande bellezza, che sono anche la somma delle soluzioni più avanzate: sono Charles E. Nicholson, William Fife III, Alfred Mylne, Jack Laurent Giles.

Ma ancora una volta si afferma la supremazia americana: H. Vanderbilt nel 1939 invia Vim in Inghilterra e surclassa i 12 Metri inglesi. Il progetto è di Olin Stephens, la costruzione del cantiere Nevins; molte le soluzioni innovative: albero in alluminio, i primi coffee grinders, interni rispettosi del regolamento ma molto più spartani e realizzati per avere una imbarcazione molto leggera. Vim domina gli avversari e vince diciannove delle ventisette regate a cui partecipa. In alcune regate skipper di Vim è Briggs Cunningham, armatore di Nyala, e futuro skipper di Columbia nella Coppa America 1958.

#### terzo periodo (1938 - 1956)

Nessuna attività di rilievo internazionale: la forzosa pausa bellica interrompe le attività sportive e porta al definitivo abbandono dei J Class, delle Big Boats e delle classi metriche più grandi. Nuovi interessi si stanno affermando nel mondo della vela con l'avvento delle regate di altura e con i conseguenti nuovi progetti che vedono occupati i progettisti più importanti.

Anche i 12 Metri seguono la stessa sorte: non si hanno nuovi vari e molti degli yacht sopravvissuti vengono trasformati in imbarcazioni da crociera.

Peraltra, si possono ricordare delle regate disputate in Norvegia dal 1948 al 1956, cui partecipano Vema III, Blue Marlin, Santa (poi Nina), Norsaga (ex Trivia), Zinita e Figaro VI.

#### quarto periodo (1957 - 1974)

**1956** - Nel dopoguerra inglesi e americani cominciano a pensare ad un rilancio della Coppa America con un regolamento semplificato e disputata da un altro tipo di yacht, essendo i J Class una classe ormai estinta e comunque troppo costosa per i tempi.

Nel maggio 1956 il New York Yacht Club, sullo spunto di precedenti colloqui tra J. Illingworth ed il suo Commodoro, accetta di semplificare due punti fondamentali dell'Atto istitutivo della Coppa: la lunghezza al galleggiamento, che viene portata da 65 a 44 piedi, e l'abolizione dell'obbligo per lo sfidante di raggiungere a vela la località della regata.

Il 17 dicembre 1956 il "Deed of the Gift" viene ufficialmente modificato.

**1957** - In giugno alcuni soci dello Royal Yacht Squadron decidono, nonostante una forte opposizione, di presentare una sfida inglese per la Coppa America.

Dopo non poche discussioni, il Comitato di Coppa del New York Yacht Club accetta la sfida : una regata tra due 12 Metri avrà luogo al largo di Newport nel settembre 1958.

Inizia per la Classe una nuova vita: da quest'anno la costruzione dei 12 m ed il loro sviluppo si identificano con la Coppa America e in pari tempo larga parte dello sviluppo innovativo della vela si identifica con questa classe; su di essa vengono sperimentate le tecnologie, i materiali e gli accessori più avanzati, con ricadute di grande interesse sulle tecniche di costruzione di tutti gli yacht.

I 12 Metri saranno protagonisti di 10 sfide di Coppa America, dal 1958 al 1987, e vedranno gli americani passare da difensori a sfidanti della Coppa dopo essere stati sconfitti dopo 132 anni di incontrastato dominio.

Ambedue le nazioni conducono esperimenti in vasche navali. Gli inglesi ne hanno scarsa esperienza così come sono inferiori nelle vele, con gli americani ormai molto avanzati nell'utilizzo esteso del dacron. Anche nelle selezioni due sistemi del tutto diversi : gli americani ancora una volta scelgono il collaudato sistema delle sfide tra defender mentre gli inglesi preferiscono far realizzare da diversi progettisti due progetti ciascuno, uno tradizionale ed uno rivoluzionario, tra cui scegliere quello per la sfida, che si allenerà regatando contro una barca "lepre".

In Inghilterra vengono scelti come progettisti Charles Nicholson, Arthur Robb, George Mc Gruer e David Boyd, sui cui rispettivi disegni vengono costruiti dei modelli sperimentati in vasca contro quello di Flica II, ritenuto il più veloce dei 12 Metri inglesi di anteguerra.

Viene scelto il progetto di Boyd. Esso è caratterizzato da un grande pozzetto che arriva quasi all'albero. Il ponte è libero consentendo una grande visibilità allo skipper ed al timoniere, con l'equipaggio che contribuisce ad abbassare il centro di gravità.

**1958** - Durante la costruzione si seleziona l'equipaggio tra sessanta volontari che si allenano su Evaine (Charles E. Nicholson - 1936), Flica II (Laurent Giles - 1939) e Kaylena (ex Moyana, W. Fife - 1929). Varato, Sceptre ha come lepri Evaine e Flica II e dimostra subito i suoi limiti non riuscendo ad avere una decisa superiorità sugli altri due yacht, ambedue battuti a suo tempo da Vim.

Nel 1958 negli USA si svolgono le selezioni tra Vim del 1939, rimesso in condizione di regatare dal suo armatore, Columbia (Olin Stephens 1958), Easterner (Hunt 1958) e Weatherly (Rhodes 1958).

Vengono disputate numerose prove : Easterner, il più elegante dei quattro, denota subito la sua inferiorità non vincendo nessuna prova; Weatherly vince sei regate su otto, ma con un deciso calo di rendimento nelle ultime, Vim e Columbia cinque ciascuno.

La selezione finale è disputata tra Columbia e Vim; grande l'incertezza nei risultati tanto che la decisione definitiva è molto sofferta : prevale Columbia più veloce con vento fresco e perché non si può far difendere la Coppa da uno yacht varato venti anni prima.

La sfida tra Columbia e Sceptre è senza storia, con il primo che si aggiudica la Coppa per quattro regate a zero con grandi distacchi.

Dopo la sfida vengono inserite modifiche nella formula, definendo le dimensioni dello spinnaker ed impedendo i pozzetti aperti.

**1962** - Nel 1960 il Sidney Yacht Squadron presenta la sua sfida che viene accolta dal NYYC per il 1962. E' la prima delle sfide australiane e si rivela subito come molto temibile. Sir Frank Packer noleggia Vim per quattro anni e affida lo studio per un nuovo 12 Metri al progettista Alan Payne.

Payne studia in dettaglio Vim e realizza Gretel che, dopo una lunga messa a punto, si dimostra migliore di Vim. Ha soluzioni molto innovative, tra cui quella della sottocoperta in vetroresina.

Gretel e Vim arrivano a New York nel luglio 1962 e suscitano subito l'interesse e la preoccupazione degli americani.

Le selezioni per il defender americano vedono Weatherly (parzialmente modificato) prevalere su Easterner, Columbia e Nefertiti, un nuovo progetto di Hood.

Anche se ancora una volta il risultato finale della Coppa è senza storia (Weatherly prevale nettamente per 4 vittorie ad una), è anche vero che Gretel vince una prova e si dimostra molto competitivo, sia come equipaggio che come imbarcazione, con un contenuto innovativo superiore a quello del defender americano.

La Coppa rimane negli Stati Uniti grazie alla bravura dello skipper Bus Mosbacher ma, se vi fossero state condizioni meteorologiche più difficili, con tutta probabilità essa avrebbe potuto passare agli australiani.

**1964** - Tocca al Royal Thames Yacht Club nella persona di Anthony Boyden presentare la diciannovesima sfida.

Per diversi motivi, viene nuovamente scelto come progettista David Boyd, il quale realizza in un primo tempo Sovereign e, quindi, commissionato dai fratelli australiani Livingstone, Kurrewa V che non è altro che la copia fedele del primo.

Alle selezioni inglesi, condotte nel Solent ed anche a Newport, partecipano pure Sceptre, Flica II e Norsaga (ex Trivia, Charles E. Nicholson - 1937). Alla fine prevale Sovereign.

Per gli americani vengono varati due nuovi 12 : American Eagle di Bill Luders jr. e Constellation di Olin Stephens.

Molto contese le selezioni che vedono impegnati, oltre ai due sopracitati i "vecchi", Nefertiti, Columbia e Weatherly. Constellation, progetto e costruzione molto innovativi, prevale alla fine su American Eagle, dopo regate alterne e altamente competitive.

Senza storia le prove di Coppa : Constellation vince con quattro vittorie e distacchi enormi. Diversi i motivi della disfatta inglese, che di tale occorre parlare : inferiorità nel progetto, nell'attrezzatura, nelle vele e nell'equipaggio

**1967** - Nel 1964 il Sidney Yacht Squadron lancia la sua seconda sfida, che viene accettata per il 1967. La selezione australiana avviene tra il vecchio Gretel, ampiamente modificato per ben due volte da Payne, e Dame Pattie, un nuovo progetto ispirato da Constellation e realizzato da un allievo di Payne, W. Hood.

Per le vele, che secondo il nuovo regolamento imposto dal NYYC devono essere fabbricate nel paese dello sfidante, viene realizzato un nuovo tessuto e nuovi tagli che risulteranno inferiori a quelli degli americani.

Ma novità importanti si hanno negli U.S.A. dove Olin Stephens, coadiuvato da Mario Tarabocchia, progetta Intrepid, il primo rivoluzionario 12 : per la prima volta compare il timone staccato, collegato alla chiglia da uno skeg; il boma viene portato più vicino alla coperta per un miglior rendimento; pure il centro di gravità viene decisamente abbassato montando i coffee grinder sotto coperta.

Non vi è storia nelle selezioni per il defender : Intrepid prevale nettamente sui suoi rivali pur loro ampiamente modificati : Constellation, Columbia e American Eagle.

Ma anche la Coppa non ha storia : Intrepid vince con un secco quattro a zero su Dame Pattie e questa volta non vi sono dubbi su chi ha la reale supremazia tecnica.

**1970** - Cresce l'interesse per la Coppa e già nel 1968 il NYYC riceve le prime sfide per l'edizione del 1970 : ne sono portatrici Inghilterra, Grecia, Francia e Australia. Ben presto, le prime due rinunciano e il NYYC decide di far disputare a Newport le selezioni tra i due sfidanti.

In Australia si assiste al ritorno di Alan Payne e di Sir Franck Packer che realizzano in Gretel II, un 12 molto innovativo : tra le numerose novità la doppia ruota del timone.

In Francia, il barone Bich dispiega mezzi imponenti: costituisce la A.F.C.A., Association Française pour la Coupe de l'America; acquista Kurrewa e Sovereign e prende in affitto Constellation; fa progettare da Britton Chance e costruire da Egger il Chancegger (dalla fusione dei due nomi), unicamente al fine di disporre di una barca "confronto" per France, il vero sfidante francese progettato da Mauric.

Ma anche in America vi è fervore di idee. Due sono i nuovi progetti : Valiant di Stephens e Heritage di Morgan mentre Intrepid viene modificato radicalmente da Britton Chance.

La selezione del defender avviene tra questi tre yacht, con l'aggiunta del vecchio Weatherly. Vince nuovamente Intrepid il quale regaterà contro Gretel II, facile vincitore di France che paga l'estrosità e l'autoritarismo del suo armatore.

La sfida tra Intrepid e Gretel II è appassionante e molto combattuta. Gretel è più veloce di Intrepid, ma la grande esperienza di Bill Ficker, skipper americano, prevale e gli americani si aggiudicano la Coppa con tre vittorie a due. Mai la Coppa è stata così vicina ad andare in Australia.

**1974** - Più che le regate, il fatto significativo della edizione 1974 è l'avvento degli scafi in alluminio che, da allora e fino alla nuova rivoluzione della plastica, si sostituiscono a quelli tradizionali in legno.

L'edizione non è che una ripetizione di quella del 1970 con le regate di Coppa disputate tra Australia e Stati Uniti e quelle per la selezione degli sfidanti tra Australia e Francia.

E' ancora il barone Bich che organizza la presenza francese, peraltro in tono minore. La Francia è costretta a utilizzare il vecchio France, modificato da Mauric, dopo l'abbandono del nuovo progetto commissionato a Elvstrom. A Newport, secca è la sconfitta di France per quattro a zero da parte di Southern Cross, quest'ultimo costruito integralmente in alluminio su piani di Bob Miller.

Negli Stati Uniti si ha il varo di due nuovi Dodici : Mariner di Britton Chance e Courageous di Stephens. Le regate di selezione per il defender vedono la partecipazione anche di Valiant e di Intrepid, riportato alle sue linee originali dallo stesso Stephens. Le regate più combattute avvengono tra Intrepid e Courageous quando, ripetendo quanto successo nel 1958 tra Vim e Columbia, quest'ultimo prevale solo di stretta misura su uno splendido Intrepid che costituisce la vera sorpresa dell'edizione 1974.

Le regate di Coppa non hanno storia : Courageous (skipper Ted Hood) prevale con ampi distacchi su Southern Cross, vincendo per quattro a zero.

**1977** - Aumenta il numero degli sfidanti. Sono ben cinque i club che propongono la loro candidatura: due australiani, uno francese, uno inglese, che rinuncerà subito per il rifiuto di Chay Blyth a fare da skipper, e per la prima volta uno svedese.

Gli yacht australiani sono Gretel II, alleggerito da Alan Payne e modificato nella poppa e nella prua, e Australia, commissionato da Alan Bond a Ben Lexcen e Jhoan Vallentijn.

Per la Francia, il barone Bich commissiona a Mauric il France II, ma il progetto si rivela sfortunato e al momento del varo risulta ampiamente modificato all'insaputa del suo progettista; inoltre si rivela molto lento, tanto che in fretta e furia viene imbarcato per Newport il vecchio France.

Di notevole interesse Sverige, progettato da Pelle Petterson che ne è anche lo skipper. Molte le innovazioni nella attrezzatura, tra cui doppia barra per il timone e verricelli azionati a pedali. Sverige si rivela molto veloce e rapido nelle virate.

In campo americano si hanno due nuovi vari : Indipendence di Hood, che ne è anche skipper e si allena con Courageous, ed Enterprise di Sparkman & Stephens, affidato all'altro grande velaio Lowell North, che utilizza come lepre il sempre valido Intrepid.

Per la prima volta nelle selezioni degli sfidanti si ricorre ai cosiddetti Round Robin.

Senza problemi Australia prevale su France I mentre Sverige batte Gretel II dopo sette regate molto combattute.

Australia batte poi Sverige e si qualifica come sfidante.

La selezione dei defender è a sorpresa: poco prima delle selezioni vere e proprie, in programma a Newport, si presenta Ted Turner che chiede di poter salire su Courageous e vince nettamente le regate. Senza storia le regate di Coppa: vince Courageous su Australia per quattro vittorie a zero ma i distacchi sono molto regolari e contenuti intorno al minuto : l'Australia si sta avvicinando alla Coppa!

**1979** - A Brighton viene organizzato il primo Campionato del Mondo per 12 m.

Partecipano Australia, Inghilterra, Svezia e Olanda ma non gli Stati Uniti.

Il campionato viene vinto dall'inglese Lionheart.

**1980** - Questa edizione vede il ritorno dell'Inghilterra tra gli sfidanti; gli altri sono ancora Australia, Francia e Svezia.

L'imbarcazione inglese è Lionheart progettata da Ian Howlett, che si contraddistingue per l'albero ricurvo che le permette di guadagnare quasi 20 metri quadrati di tela.

Il barone Bich arma France III, un progetto molto elegante di Jhoan Vallentijn, che fa tesoro della esperienza fatta con Australia.

Gli svedesi si presentano ancora con Sverige, modificato in piccoli dettagli.

Gli australiani ripresentano Australia affidato a Jim Hardy, già skipper di Gretel II nel 1970 e di Southern Cross nel 1974.

Le selezioni vedono Australia battere Sverige e France III vincere su Lionheart e, quindi, Australia prevalere su France III.

Il barone Bich abbandona dopo dieci anni e quattro tentativi : non ha avuto molta fortuna, ma neanche molto metodo. Ha saputo però attirare l'attenzione degli europei sulla Coppa e avviare una stabile e brillante presenza dei francesi nelle future edizioni.

Nelle selezioni americane per il defender si presentano tre Dodici : il vecchio Courageous portato da Ted Turner; Freedom nuovo progetto di Olin Stephens con Dennis Conner come skipper, Clipper progettato da Dave Pedrick, ex ragazzo di bottega di Sparkman & Stephens, che ha utilizzato lo scafo di Indipendence come base costruttiva per la sua realizzazione.

Prevale Freedom su Clipper, grazie ad un progetto più evoluto e ad un equipaggio perfettamente addestrato da Conner in oltre 340 uscite nell'arco degli ultimi dodici mesi.

Nelle regate di Coppa prevale Freedom per quattro vittorie a una.

Si ha l'impressione che cominci ad essere di determinante importanza un metodico ed esaustivo allenamento dell'equipaggio.

**1983** - E' la venticinquesima edizione della Coppa America, quella "storica", che il 26 settembre vede gli Stati Uniti consegnare il famoso Trofeo a Australia II, armatore Alan Bond e skipper John Bertrand. Sono trascorsi 132 anni dalla prima edizione della Coppa, 21 anni dalla prima sfida australiana, Bond è stato protagonista di ben quattro sfide.

Ma l'edizione 1983 vede anche altri primati : ben sette sfidanti, diciassette 12 Metri coinvolti ed un numero grandissimo di regate; basti pensare che gli sfidanti dovranno disputare ben 54 regate per selezionare il challenger.

E' anche l'anno di Azzurra, dei suoi brillanti risultati e dell'entusiasmo degli italiani, che si scoprono tutti appassionati di vela.

L'Inghilterra ritorna agguerrita : Peter de Savary acquista Australia come lepre e fa progettare due 12 : Victory 82 da Ed Dubois, che denota punti deboli, e Victory 83, che uscito dalla matita di Ian Howlett, si rivela yacht interessante dalle ottime prestazioni.

La Francia rimette in mare France III modificato e aggiornato da Jacques Fauroux, skipper Bruno Troublé. Ma i risultati rimangono modesti.

Il Canada acquista Clipper e vara Canada One, progetto di Bruce Kirby.

L'Italia costituisce la vera sorpresa e desta interesse per le ottime prestazioni di Azzurra, progetto di Vallicelli, skipper Cino Ricci, timoniere Pellaschier e tattico Nava. La sfida è presentata dallo Yacht Club Costa Smeralda e fortemente voluta dall'Aga Khan e dall'avvocato Agnelli.

Il consorzio costituito ad hoc acquista per 300.000 dollari Enterprise, che servirà da lepre alla barca italiana.

L'Australia porta ben tre sfide con Challenge 12 di John Savage, Advance Australia di Iain Murray e Australia II di Alan Bond. Quest'ultimo è un progetto di Ben Lexcen con slanci molto bassi, una lunghezza al galleggiamento tra le più corte, dislocamento leggero, eccezionale maneggevolezza, zavorra collocata in basso nelle famose alette. Sono queste la più grossa novità. Benché già note, tanto che proprio in forza di tale fatto Bond avrà facile ragione della protesta presentata dagli americani, esse trovano per la prima volta pratica applicazione in una sfida di Coppa America. Sono il risultato delle prove condotte nel 1981 da Lexcen su sette modelli presso il Netherlands Ship Model Basin di Wageningen con la determinante collaborazione di Pete Van Oossanen.

Molto combattute e piene di tensione le selezioni tra gli sfidanti : dopo una prima fase preliminare vengono disputati ben tre Round Robin per un totale di 54 regate.

Da subito si delinea una graduatoria che trova conferma nello svolgersi delle prove: Australia II domina incontrastata su Victory 83, capace di alcuni risultati sorprendenti e di regate di grande estro; segue la sorprendente Azzurra e, quindi, Canada One.

Questi saranno i quattro semifinalisti mentre scompaiono Challenge 12, France III e Advance Australia. Le semifinali riconfermano la supremazia di Australia II.

Le selezioni americane vengono disputate tra tre nuovi Dodici : Defender, un progetto di Dave Pedrick, Spirit of America, progettato da Bill Langan, e Liberty, disegnato da Johan Vallentijn. Disegnato da quest'ultimo è pure Magic, un "piccolo" Dodici che sarà molto utile per le prove di Liberty.

La Coppa America viene disputata tra Liberty e Australia II.

Regate combattutissime, piene di colpi di scena. Liberty vince le prime due; Australia la terza; Liberty la quarta ma Australia vince le due seguenti, portando il risultato in parità sul tre a tre. Poi la regata conclusiva, con Dennis Conner che accumula un buon vantaggio ma commette alcuni errori nel penultimo lato. Australia nella andatura di poppa a lei favorevole recupera e vince la Coppa !

La vittoria di Australia aumenta l'interesse per la Coppa America : vengono presentate ben ventiquattro sfide, di cui quattro italiane.

**1984** - In autunno si tiene a Porto Cervo il campionato del Mondo per 12 Metri. Si ritrovano Gretel II, France III, Enterprise, Freedom, Canada I, Challenge 12, Azzurra e Victory '83, che danno vita ad animate regate di flotta.

Victory '83, acquistato dallo Yacht Club Italiano, vince il titolo di Campione del Mondo.

**1986** - In preparazione della ventiseiesima sfida si tiene in febbraio a Perth una nuova edizione del Campionato del Mondo. Vi partecipano quattordici yacht : Australia II, Australia III, South Australia, New Zealand 1 e 2, French Kiss, Azzurra, Italia, Victory '83, America II, True North, Courageous, Gretel II e Challenge 12.

Le vere novità sono costituite da New Zealand, costruita in vetroresina e dimostratasi subito molto brillante, e French Kiss, un progetto innovativo anche se non sempre affidabile.

Il Campionato é vinto da Australia III.

**1987** - In ottobre 1986 iniziano le regate di selezione per l'ultima edizione di Coppa America disputata dai 12 Metri. E' anche la prima volta che la Coppa si tiene al di fuori degli Stati Uniti.

Il dispiegamento di risorse é imponente. E' prassi la costruzione di diversi scafi per consentire una selezione più completa : si hanno così quattro Stars & Stripes, tre Kookaburra, tre Australia e così via anche per gli altri partecipanti.

Quattro sono i consorzi australiani per la selezione del defender con Kookaburra III, Australia IV, Steak 'n kidney, South Australia ed altri quattro Dodici Metri.

Cinque sono i consorzi americani con Stars & Stripes '87, USA, Eagle, America II, Heart of America e Courageous, con altri dieci Dodici a disposizione.

La Nuova Zelanda é presente con New Zealand ed altri due Dodici.

La Francia partecipa con due yacht : French Kiss e Challenge France ed altri tre Dodici.

L'Italia partecipa con Italia I e Azzurra III ed é presente con altri quattro Dodici.

Infine, Inghilterra e Canada partecipano con White Crusader e Canada II e dispongono di altri due yacht per le prove.

La flotta presente a Fremantle é di ben quarantun Dodici Metri !

Le rispettive selezioni indicano gli sfidanti in Stars & Stripes e Kookaburra.

Stars & Stripes batte per quattro a zero gli australiani e riporta la Coppa negli Stati Uniti.

Italia I si classifica settima nella Louis Vuitton Cup mentre Azzurra é solo undicesima.

Si conclude così la presenza dei Dodici in Coppa America e, nonostante, il grande numero dei partecipanti, la classe sembra destinata all'oblio.

**oggi** - Oggi si può parlare di nuova giovinezza e di un rilancio della classe in Europa e negli Stati Uniti. Anche se non vi sono più nuovi vari, numerosi yacht antichi e moderni vengono restaurati, tornano a navigare e partecipano a regate di notevole interesse.

Una parte del merito di ciò é italiano : é infatti sul finire degli anni ottanta che con Tomahawk inizia il recupero ed il restauro dei primi Dodici Metri d'Epoca. Protagonisti l'editore Alberto Rusconi, armatore di Tomahawk e, poi, di Vim e di Cintra e lo studio di progettazione Giorgetti e Magrini.

Siamo nel 1988, e grazie al rinnovato interesse, altri Dodici vanno ai lavori e cominciano a partecipare ai diversi Raduni di yacht d'epoca.

L'Associazione Italiana Vele d'Epoca viene richiesta di occuparsi della nuova attività; vengono organizzate le prime regate con un vernissage di eccezione al Trofeo Accademia di Livorno del 1991, cui prendono parte tre Dodici Metri. Presto la flotta si allarga e vengono avviati contatti con gli armatori francesi per organizzare un circuito di regate secondo regole che, pur tenendo conto del Regolamento di

Stazza in vigore, prendono in considerazione i cambiamenti forzatamente intervenuti, quali ad esempio l'installazione del motore.

Nel 1994 viene indetta la prima Coppa A.I.V.E. con tre regate in Italia e in Francia a cui nel 1995 fa seguito la prima edizione della Coppa d'Europa. Si pone subito il problema di far regatare insieme i Dodici Metri d'epoca con quelli moderni, molto diversi da quelli d'anteguerra perché espressamente progettati per le "match race" di Coppa America.

Viene messo a punto un regolamento che, perfezionato nel 1996, consente di far regatare con uguali possibilità di successo yacht varati ad inizio secolo con quelli della sfida di Coppa America del 1987.

Partecipano alle regate Cintra, Columbia, Flica II, Ikra (ex Kurrewa), Nyala, Seven Seas, Sovereign, Tomahawk, Trivia, Vim, e tra quelli moderni, Challenge France, France II, Freedom, French Kiss, Italia e Victory'83.

Vincitori delle regate sono di volta in volta Tomahawk, Flica II, Nyala, Italia e French Kiss.

Quest'ultimo si aggiudica la Coppa d'Europa ed il Campionato del Mediterraneo del 1996.

Nel 1997 l'ITMA - International Twelve Metre Association - mette a punto una nuova edizione del regolamento di stazza, che risulta semplificato rispetto a quello applicato ai tempi della Coppa America e tiene conto della presenza a bordo del motore.

In corso d'anno verranno disputate sei regate a Santa Margherita Ligure, Portovenere, Genova, St.-Tropez e Cannes per l'attribuzione dei tre titoli di Campione del Mediterraneo : in tempo reale, in compensato e in combinata.

## DODICI METRI S. I. INNOVAZIONE E EVOLUZIONE TECNOLOGICA

L'evoluzione progettuale e costruttiva dello yachting di questo secolo è stata indubbiamente influenzata dalle classi metriche ed in modo particolare dai 12 Metri S.I. che, dagli anni cinquanta in poi con il loro avvento in Coppa America, hanno raccolto l'eredità lasciata dai J Class come simbolo di imbarcazioni "pilota" per la sperimentazione di quanto più avanzato offriva la tecnica costruttiva del momento. D'altra parte è logico che, concentrandosi gli sforzi dei progettisti su imbarcazioni destinate a disputare le regate di Coppa America, il più prestigioso evento dello yachting, proprio su di esse si dovessero sperimentare le formule progettuali, le tecnologie costruttive ed i materiali più avanzati. Ecco, quindi, che puntualmente troviamo realizzate in anteprima soluzioni che, poco dopo, diverranno di dominio pubblico e saranno applicate sui normali yacht da crociera.

Sotto questo aspetto si può ricordare che le classi metriche hanno visto sperimentare le prime costruzioni in fasciame incrociato con essenze lignee leggere in modo da ridurre il peso ma, in pari tempo, aumentare la robustezza e la rigidità dello scafo.

I primi Dodici destinati alla Coppa America hanno dato inizio alle prove alla vasca giunte, con il passare degli anni, ad un uso sempre più estensivo e supportate da simulazioni su grossi centri di calcolo dedicati.

E ancora, si hanno ricerche e applicazione di soluzioni per l'abbassamento del centro di gravità, per l'utilizzo di nuovi materiali, quali l'alluminio (dal 1974) e la vetroresina (dal 1986).

Molto importante è la ricerca di scafi con nuove linee d'acqua e bulbi: si estende l'uso del trim tab, del timone staccato dalla chiglia, compaiono le famose alette e la doppia ruota del timone.

Si innovano anche le attrezzature: è sui Dodici che si sperimentano i primi alberi in alluminio e, poi, quelli in fibra di carbonio, il sartame in acciaio lenticolare, le manovre correnti in poliestere e in fibre aramidiche rigide, i primi coffee grinder, i calcolatori di bordo.

Tessuti e tagli delle vele vedono sui Dodici le prime applicazioni innovative con una ricaduta molto veloce del loro impiego in regata e crociera. Basti ricordare le prime vele in dacron e, più di recente, quelle in fibre aramidiche, i tagli triradiali, gli spinnaker speciali.

Non è detto che tutte queste innovazioni siano state applicate per la prima volta sui Dodici.

Chi conosce un poco la storia dello yachting sa benissimo che, spesso, soluzioni indicate come nuove trovano già sperimentazioni nel secolo passato.

Di fatto, però, è su questi yacht che tali idee sono state sperimentate in maniera esaustiva sia in positivo che in negativo e, quindi, sono state utilizzate dal mercato.

\* \* \* \*

Sembrano ancora interessanti altre considerazioni strettamente legate ai progetti.

Fino agli anni cinquanta, pochi sono stati i progettisti che di fatto hanno disegnato Dodici Metri mentre molti sono stati quelli che si sono cimentati con le classi minori.

Salvo qualche brillante eccezione, hanno dominato la scena europea: Alfred Mylne, che applicò alla progettazione un approccio strettamente scientifico e matematico; William Fife III, che invece basò tutto sul suo estro di artista costruendo, a somiglianza di quanto faceva Nat Herreshoff, dei piccoli modelli a cui si ispirava per il disegno definitivo; Charles E. Nicholson e Johan Anker, che furono progettisti e costruttori del maggior numero di Dodici.

Negli Stati Uniti, la classe comincia a suscitare interesse solo a partire dagli anni trenta.

Per questo solo dodici yacht sono stati progettati anteguerra. Ricordiamo: Starling Burgess con i suoi sei Dodici tutti uguali commissionati ad Abeking e Rasmussen; L. Francis Herreshoff con Mitena; Clinton Crane con Seven Seas e Gleam, Olin Stephens con Northern Light, Nyala e Vim.

Nel dopoguerra, con il riconoscimento della classe come yacht per le sfide di Coppa America il quadro si inverte: scompaiono i nomi storici europei (anche per problemi di età); la "febbre" dei dodici esplose negli Stati Uniti; nuovi nomi compaiono sulla scena con un dominatore assoluto, Olin Stephens, a cui si debbono i progetti più belli e più avanzati.

Una constatazione: con la sola eccezione di Weatherly di Rhodes (1962), tutti gli altri defender portano la firma di Stephens. Solo Liberty non è da lui firmato e ... la Coppa viene vinta dall'Australia.

Con l'affermarsi dei Dodici in Coppa America cambiano alcuni criteri fondamentali del progetto.

Gli scafi di anteguerra sono progettati per regate di flotta, in condizioni di mare e vento le più varie, pur in regate non di altura; hanno interni di una certa comodità, anche se rispondenti ai precisi dettami del Regolamento di formula; sono in condizioni di navigare per trasferirsi da una località all'altra.

I Dodici da Coppa America sono ben diversi: scompaiono progressivamente gli interni per dar luogo a scafi completamente vuoti; gli yacht non devono più fare navigazioni di trasferimento e sono progettati solo per regate del tipo match race, in cui sono determinanti le caratteristiche di accelerazione e di velocità nelle virate.

Di fatto, la Coppa viene disputata in due sole località: Newport e Fremantle. Per trentanni i progetti tengono conto delle condizioni di vento e di mare della prima località. La sfida del 1987 in Australia rappresenta un fatto fortemente innovativo, perché lo scenario naturale risulta profondamente mutato.

Con il passare degli anni il progetto degli scafi viene esasperato per rispondere a specifiche condizioni di mare e di vento, si tiene conto della percentuale dei lati di bolina rispetto a quelli con andature portanti, del numero delle possibili virate, si fanno studi sul movimento delle onde naturali e di quelle indotte sul campo di regata dagli altri natanti.

Ma la tecnologia spinta delle ultime Coppe porta ad un'altra novità: diminuisce sempre di più l'importanza del singolo progettista e si afferma quella del consorzio di progettisti.

I risultati della Coppa sono strettamente dipendenti da un complesso di forze umane in cui la qualità e bontà dello scafo pesano, ma non in maniera così importante.

In effetti, in ogni nuova sfida sempre più determinante è la qualità del team formato da: consorzio di progettisti, velaio, timoniere, tattico, addetto alle vele e addetto all'armamento.

Diminuisce l'estro umano e, in consonanza con i tempi, si afferma l'organizzazione di gruppo, l'allenamento esasperato, la minimizzazione di tutti i rischi.

\* \* \*

Nell'impossibilità di poter elencare tutti i principali progetti che hanno caratterizzato ottanta anni di storia della classe, con continue spinte alla innovazione ed un così alto spirito competitivo, si sono scelti quattro progetti che profondamente hanno innovato i Dodici Metri ed hanno costituito delle vere e proprie pietre miliari nella storia della classe e dello yachting in genere.

Si tratta di Cintra, Vim, Intrepid e Australia II.

**Cintra**: è un progetto di William Fife del 1909 costruito dallo stesso cantiere del progettista. Insieme a Magnolia (Fife, 1909) in Norvegia ed a Rafaga (Camper & Nicholson, 1908) in Argentina, è il più vecchio Dodici ancora navigante ed uno dei primi costruiti secondo la prima edizione della Formula di Stazza. E', quindi, più corto di un moderno Dodici. La costruzione è del tipo composito: ordinate e madieri in ferro che si alternano ad ordinate in legno. E' armato aurico con una grande randa e piccoli fiocchi; ha un bordo libero ridotto che ne accentua l'eleganza; il timone è ancora a barra e praticamente non ha verricelli per le manovre correnti.

Sulla falsariga di Cintra vengono costruiti i Dodici fino al 1920, quando la revisione della formula porta a yacht più grandi e con caratteristiche veliche diverse.

Ma chi ha avuto la fortuna di ammirare Cintra sotto vela con uccellina e controranda, con mare leggermente formato e cielo coperto da nuvole nere, non potrà dimenticare uno spettacolo di rara eleganza: lo scafo leggero sull'onda e il lungo boma che sfiora l'acqua quasi in una danza voluta dal suo progettista.

**Vim** : é il terzo Dodici progettato da Olin Stephens nel 1939, dopo Northern Light e Nyala, di cui é praticamente la copia. E' un progetto rivoluzionario che domina la scena dei Dodici per venticinque anni : stravinca nelle regate del Solent di anteguerra e rimane negli anni altamente competitivo, tanto da non essere nominato difensore di Coppa nel 1958 se non dopo un lungo dibattito.

Columbia, Constellation, vincitori di Coppa nel 1958 e nel 1964, e Gretel non sono che evoluzioni del progetto di Vim.

E' stato il primo Dodici ad avere un albero in alluminio e coffee grinder a due velocità.

La sistemazione interna, pur rispettando il Regolamento di Stazza, é particolarmente leggera in modo da consentire maggior peso nel bulbo. Le sue linee d'acqua sono state studiate in vasca con il risultato di un raccordo dello scafo con la chiglia particolarmente curato in modo da consentire a Vim di stringere meglio durante le boline.

Lo scafo é forse meno elegante di quelli contemporanei europei, ma molto più potente : Vim é un disegno "cattivo" nato per "aggregire" il mare e vincere.

**Intrepid** : é un progetto di Stephens del 1967 che innova decisamente rispetto al passato.

Stephens risolve il problema di sempre riducendo, a parità di superficie velica, la superficie bagnata. Viene tagliata parte della chiglia posteriore, redistribuendone il volume nella parte poppiera con uno skeg dotato di un piccolo timone. Chiglia e timone sono raccordati da una specie di alettone o "bustle", che da una grande stabilità allo yacht e ne aumenta la capacità di stringere al vento. Per la prima volta viene montato anche un trim tab.

Ma altra innovazione si ha in coperta : l'equipaggio di manovra lavora all'interno dello scafo, dove si trovano i verricelli e tutti i sistemi di manovra. Il baricentro ne risulta abbassato e anche il boma può essere montato a breve distanza dal ponte, con conseguente maggior efficienza del piano velico.

Anche Intrepid domina la storia di Coppa America, vincendola nel 1967 e nel 1970 e influenzando altri progetti di Stephens, come Courageous.

Intrepid é l'ultimo Dodici finalista di Coppa America costruito in legno.

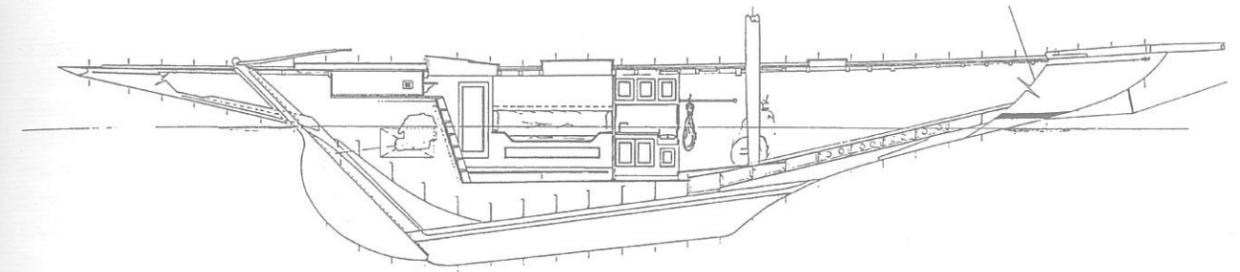
**Australia II** : é un progetto di Ben Lexcen del 1983 dal contenuto fortemente innovativo, che corona gli sforzi suoi e di Alan Bond dopo quattro sfide di Coppa e tre Dodici progettati.

Australia II é in assoluto inferiore all'americano Liberty : é più lento di 0,2 nodi e stringe al vento 4° gradi di meno. Ma, in compenso, ha altre caratteristiche che meglio si adattano ai percorsi di Coppa America ed alla tipologia delle sue regate.

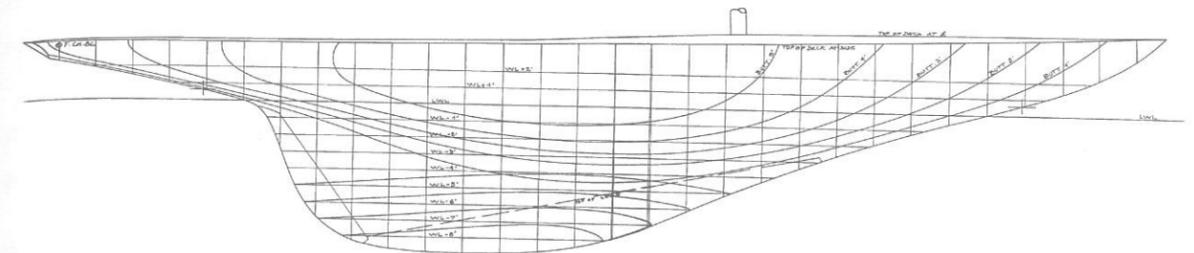
Il coraggio di Lexcen é stato quello di innovare decisamente una delle parti ormai date per acquisite dopo la "rivoluzione" di Intrepid : la chiglia. La prima idea é di eliminare il piombo dall'interno della stessa e di porlo all'esterno come un vero e proprio bulbo. Il risultato é di una maggior stabilità ma di un incremento dei vortici intorno al bulbo. Per risolvere quest'ultimo problema, viene adottata una soluzione già diffusa nel mondo aeronautico, dove i vortici in punta alle ali vengono eliminati con le alette Whitcomb, dal nome del loro inventore. L'idea viene affinata da Lexcen in lunghe prove condotte in vasca in Olanda, che portano, oltre alla applicazione delle alette, anche a rimodellare il profilo e la superficie della chiglia al fine di ridurre la resistenza. Rispetto agli altri progetti, le famose alette consentono di abbassare ulteriormente il baricentro, avendo tutto il piombo posto all'esterno e nella parte inferiore della chiglia, distribuito in maniera uniforme su una superficie più ampia e orizzontale. Grazie ad esse, aumenta l'efficacia del profilo e scompare il cosiddetto "effetto bolla"; si incrementa la capacità evolutiva, in quanto a parità di peso il profilo laterale é più corto; diminuiscono le superfici di raccordo della chiglia con lo scafo eliminando turbolenze e superfici che creano attrito, diminuendo la velocità e la capacità di evoluzione.

Il risultato é noto e così importante per gli australiani che, dopo la storica vittoria, Australia II viene custodita in un museo.

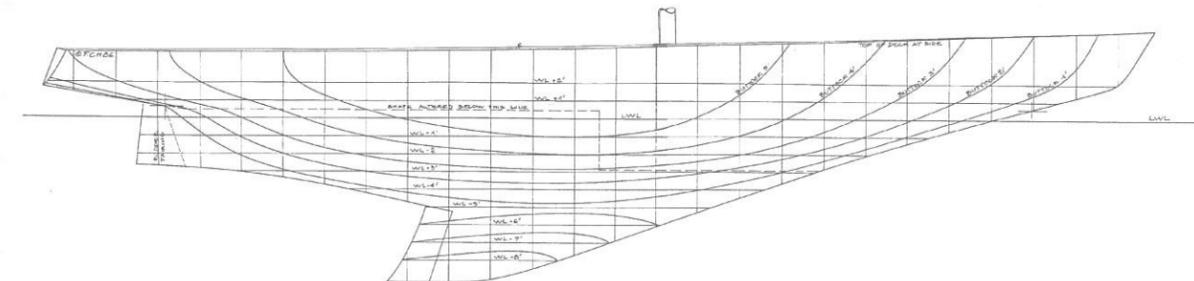
CINTRA



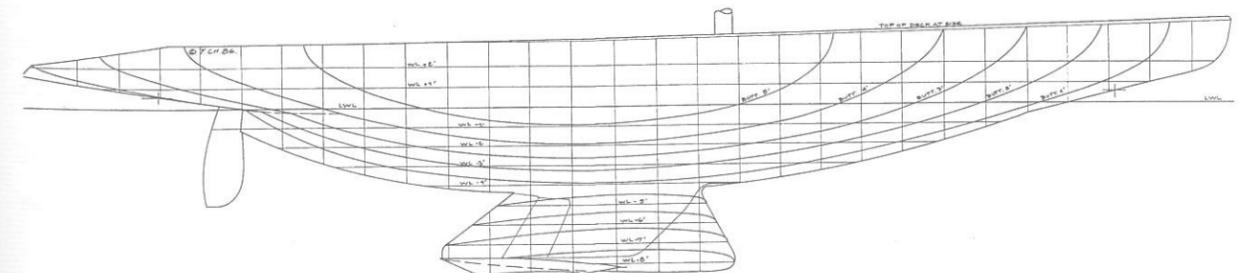
VIM



INTREPID



AUSTRALIA II



## YACHT DELLA CLASSE 12 METRI TUTTORA ESISTENTI IN EUROPA

Il presente elenco é aggiornato al marzo 1997 ed é stato compilato con i dati disponibili presso l'archivio della Associazione Italiana Vele d'Epoca. L'elenco non comprende tutti i Dodici Metri costruiti in Europa, ma solo quelli per cui esistono notizie circa la loro odierna esistenza. Esso é lungi dall'essere completo perché di molti yacht si é persa traccia ed il continuo cambio di denominazione e destinazione rende difficile la loro identificazione.

Con asterisco sono contrassegnati i nomi dei Dodici di cui é stata accertata per certo l'esistenza. L'elenco comprende anche alcuni 12 Metri nella versione "Cruising", costruiti secondo la formula di stazza ma con interni realizzati fin dall'origine con disposizioni di maggior comodità.

nome	n. velico	anno varo	cantiere	progettista	note
AILE			Camper & Nicholson	Charles E. Nicholson	in Francia a Tolone
AMITY	K 3	1926	W & RB Fife	William Fife III	nome originario Moyana abbandonato nel porto di Noirmoutier in Vandea (F)
ATALANTA	K 5	1917	Anker & Jensen	Johan Anker	in Inghilterra
AZZURRA	I 4	1983	Mario Cobau	A. Vallicelli	* in disarmo presso Yacht Club Costa Smeralda
AZZURRA II	I 8	1985	S.A.I. Ambrosini	A. Vallicelli	* in Danimarca ma in arrivo in Mediterraneo
AZZURRA III	I 10	1986	S.A.I. Ambrosini	A. Vallicelli	* in Germania a Amburgo
AZZURRA IV	I 11	186	S.A.I. Ambrosini	Sciomachen - Bertorello	* in Italia a Olbia
BARRANQUILLA	S 2	1930	Stocholms Batbyggeri	G.A. Eslander	nome originario Princess Svanevit in Inghilterra
BLUE MARLIN	UK 17	1937	Camper & Nicholson	Charles E. Nicholson	nome originario Alanna in Adriatico, trasformato crociera
CHALLENGE FRANCE	F 8	1986	Alsthom Ch. Atlantique	Daniel Andrieu	* in Francia a ST.-Tropez
CHALLENGE 12	KA10/F5	1982	S.E. Ward & Co.	Ben Lexcen	* in restauro a Antibes
CINTRA		1909	W. Fife & Son	William Fife III	* in Italia
CLYMENE	K 10	1924	Camper & Nicholson	Charles E. Nicholson	* in restauro in Costa Azzurra
COLUMBIA	US 16	1958	Henry B. Nevins	Olin Stephens	* in Francia a Cannes
CORSARO	I 1	1929	Cantieri Baglietto	Baglietto	* nome originario La Spina in Francia a Cap d'Ail
CRUSADER I	K 24	1986	Cougar Marine	Ian Howlett	* in Inghilterra
DANSEUSE		1911	Anker & Jensen	Johan Anker	* nome originario Beduin in Norvegia a Oslo
DAVO II		1907	Max Oertz Yachtwerf	Max Oertz	in Olanda
DESIREE		1913	Anker & Jensen	Johan Anker	* nome originario Sybillan in Italia, trasformato crociera

nome	n. velico	anno varo	cantiere	progettista	note
ELLEN		1931	Frères Bonnin	Bertrand Talma	* in Francia, trasformato crociera
ENTERPRISE	US 27	1977	Minneford Yacht Yard Inc	Olin Stephens	* in restauro a Antibes
ESTRILDA		1926	W. & RB Fife	William Fife III	in Inghilterra
EVAINE	K 2	1936	Camper & Nicholson	Charles E. Nicholson	* in restauro a Glasgow, quindi in Mediterraneo
FLICA		1929	Camper & Nicholson	Charles E. Nicholson	* in restauro in Inghilterra
FLICA II	K 14	1939	W. Fife & Son	J. Laurent Giles & P.	* in Italia a Lavagna
FRANCE I	F 1	1970	H. Egger	André Mauric	* in Francia, a Brest
FRANCE II	F 2	1977	H. Egger	André Mauric	* in Francia
FRANCE III	F 3	1979	Chantiers navals D'Angely	Johan Valentijn - Jacques Fauroux	* in Francia a Brest
FRATERNITAS		1937	Holmen Yacht Verf	H. Robert	* nome originario Vivo 8 12 m Cruising - in Norvegia
FREEDOM	US 30	1980	Minneford Yacht Yard Inc.	Olin Stephens	* in Francia
FRENCH KISS	F 7	1985	Alubat	Philippe Briand	* in Francia a St.-Tropez
IKRA	K 13	1964	Alexander Robertson & Son	David Boyd	* nome originario Kurrewa V in Francia a Antibes
ITALIA I	I 7	1985	Cantieri Baglietto Magrini	Giorgetti &	* in Italia a Marina di Carrara
ITALIA II	I 9	1986	Cantiere Ferri Fano	Giorgetti & Magrini	* in disarmo in Italia a La Spezia
KAYLENA	K 3	1929	W & RB Fife	William Fife III	nome originario Morwenna in Inghilterra
LE CID	N 2	1954			* 12 m Cruising - in Norvegia ad Oslo
LE	N 63	1919	Jorgensen & Vik	Jensen	* 12 m Cruising - in Norvegia a Oslo
MAGIC	US 38	1982	Custom Marine	Johan Valentijn	* in Olanda
MAGNOLIA		1909	Anker & Jensen	William Fife III	* nome originario Magda VIII in Norvegia
MARILINE		1914	Abeking & Rasmussen	William Fife III	* nome originario Skeaf in Portogallo a Lisbona
MIQUETTE	K 14	1934	W & RB Fife	William Fife III	* in restauro in Inghilterra
MOHITA II		1937			nome originario Wings in Francia a Marsiglia

nome	n. velico	anno varo	cantiere	progettista	note
NEFERTITI	US 19	1962	James E. Graves	Ted Hood	in Grecia al Pireo
NINA		1919	Anker & Jensen	Johan Anker	* nome originario Santa (N4) in Danimarca
NYALA	US 12	1938	Henry B. Nevins	Olin Stephens	* in Italia a Porto Santo Stefano
OSTWIND	G 4	1939	Abeking & Rasmussen		* in Germania
ROXANA	F 2	1926	W & RB Fife	William Fife III	nome originario Modesty in Francia
SCEPTRE	K 17	1958	A. Robertson & Son	David Boyd	* in Scozia
SEVEN SEAS OF PORTO	US 9	1935	Henry B. Nevins	Clinton Crane	* in Mediterraneo
SOVEREIGN	K 12	1964	A. Robertson & Son	David Boyd	* in Francia a Antibes
TOMAHAWK	K 3	1939	Camper & Nicholson	Charles E. Nicholson	* in Italia a La Spezia
TRIVIA OF GOSPORT	K 10	1937	Camper & Nicholson	Charles E. Nicholson	* in Francia a Mentone
VANITY V	K 5	1936	W & RB Fife	William Fife III	in Francia
VEMA III	N 11	1933	Anker & Jensen	Johan Anker	* in Norvegia a Oslo
VICTORY '83	K22/16	1983	Fairey Marine	Ian Howlett	* in Italia
VIM	US 15	1939	Henry B. Nevins	Olin Stephens	* in Italia a La Spezia
WESTWIND	G 1	1938			* in Germania
UWA	G 5	1977	Enoch & Elfsted A.B.	Pelle Petterson	* nome originario Sverige in Germania a Kiel
WULP		1911	Max Oertz Yachtwerf	Max Oertz	nome originario Davo III in Germania
ZINITA	N 8	1927	W & RB Fife	William Fife III	* in Olanda

## MONOGRAFIE

Qui di seguito, vengono presentate le principali caratteristiche, notizie storiche e foto di alcuni dei Dodici Metri ancora naviganti.

Le monografie, per mancanza di dati sono limitate agli yacht che hanno partecipato o hanno possibilità di partecipare alle regate in essere.

Pur non compresi, si ricordano anche i seguenti Dodici Metri:

- Clymene*, in corso di restauro a Cassis (Francia),
- Crusader*, naviga in Inghilterra e destinato a venire in Mediterraneo nel 1997 o 1998,
- Nina*, nome originario Santa di Johan Anker, in Danimarca da molti decenni di proprietà del Barone Ebbe Wedell-Wedellsborg,
- Miquette*, attualmente presso il cantiere inglese Fairlie Restoration, in attesa di restauro,
- Sceptre*, continua a navigare nelle acque scozzesi,
- Zinita*, attualmente in Olanda, in vendita,
- UWA*, nome originario Sverige, in armamento ad Amburgo.

Sono stati considerati Dodici Metri "d'Epoca" quelli varati fino al 1968, ancora con costruzione in legno, sono classificati "Moderni" i Dodici varati dopo tale data.

## CINTRA

Progettista .....	William Fife III	Lunghezza f.t. ....	m. 18.82
Anno progetto .....	1909	Larghezza massima .....	m. 3.36
Costruttore .....	W. Fife & Son	Superficie velica .....	mq. 221
Anno varo .....	1909	Materiale scafo.....	legno
Bandiera attuale.....	Italiana	Materiale albero .....	legno
		Dislocamento .....	t. 18,5

*Cintra* è stato uno dei primi 12 metri costruiti nel mondo; viene disegnato e costruito nel 1909 per Andrew Coats, membro di una famosa famiglia di yachtsmen scozzesi; in quegli anni la flotta dei Dodici è concentrata nel Clyde e qui, ma anche nel Solent ed nell'Irlanda del Nord, partecipa sempre con successo alle regate della sua categoria; È uno yacht molto competitivo ed il suo armamento viene ogni anno modernizzato; sono rimasti famosi e sempre ammirati i suoi duelli con *Alachie* di George Coats, fratello di Andrew.

Durante la prima guerra mondiale la classe dei 12 m S.I. è dispersa; nel 1919 ne diviene proprietario il norvegese Axel Wilhelmsen, che lo tiene sino al 1930; passa poi di mano varie volte, restando sempre ad Oslo; ritorna in Inghilterra solo nel 1946; è stato trasformato in bermudiano ed il suo nuovo proprietario, Cecil E. Donne, monta un motore a benzina da 16 cavalli e lo fa stazzare R.O.R.C., mutandone il nome in *Cintro*.

Dal 1951 al 1970 cambia ancora diversi proprietari, sempre tenuto in buone condizioni e continuando ad avere la classe del Lloyds' Register; regata ancora saltuariamente e la sua ultima apparizione documentata è alla Round the Island Race del 1956.

Dal 1970 scompare dalla scena nautica; rimane a lungo nel capannone di una vecchia chiatta sul Tamigi e nel 1984 viene trasferito in un cantiere della costa est, per essere trasformato in imbarcazione da crociera, dotata di una tuga a due livelli dallo sviluppo verticale assolutamente sproorzionato, con lo slancio di poppa accorciato e dotata di un grosso motore entro bordo.

Rintracciato dall'architetto Franco Giorgetti con l'aiuto di William Collier, viene proposto al Commendator Alberto Rusconi, che se ne innamora; così nel 1990 il cantiere La Bussola di Fiumicino intraprende un difficile lavoro di restauro per riportarlo nelle condizioni originali. L'impegno dell'armatore, la volontà dell'architetto, la professionalità e la passione delle maestranze hanno ragione di tutte le difficoltà ed il *Cintra*, ripreso il suo primo nome, torna a navigare con tutta la signorilità e l'eleganza delle sue purissime forme.

In questi anni il *Cintra* è sempre presente ai raduni delle barche d'epoca e partecipa anche alle regate dei 12 metri; speriamo di poterlo ammirare tra noi ancora per lunghissimo tempo.



## COLUMBIA

Progettista.....Olin J. Stephens (S. & S.)	Lunghezza f.t. .... m. 20,06
Anno progetto .....1957	Larghezza massima ..... m. 3,62
Costruttore.....Henry B. Nevins Boat Yard	Superficie velica ..... mq. 178,60
Anno varo .....1958	Materiale scafo..... legno
Bandiera attuale.....francese	Materiale albero ..... lega leggera
Numero velico.....US 16	Dislocamento ..... t. 29

*Columbia* è fatto costruire da un sindacato capeggiato da Henry Sears per la prima sfida di Coppa America dopo la seconda guerra mondiale, nella quale viene adottato il nuovo regolamento che prevede la disputa della Coppa tra yacht della classe 12 m S.I. (1958).

Il progetto, affidato ad Olin Stephens, rappresenta un'evoluzione di quello di *Vim*.

Vince la selezione tra i defender, battendo *Weatherly* e *Easterner*, costruiti appositamente, e lo stesso vecchio *Vim*. Non ha problemi per imporsi sui primi due, ma il risultato del confronto con *Vim*, disegnato dallo stesso progettista vent'anni prima, rimane incerto anche dopo molte regate particolarmente combattute. Sono necessarie prove supplementari e solo alla fine viene scelto *Columbia*, che mostra una leggera superiorità di bolina con vento fresco.

La Coppa America del 1958 non ha storia: *Columbia* batte per 4 regate a 0 lo sfidante inglese *Sceptre*, anche grazie alla netta superiorità nelle vele in genere e negli spinnaker in particolare.

*Columbia* partecipa ancora alle selezioni tra i defender per le sfide del 1962 e del 1967, suscitando in quest'ultimo anno grande stupore. E' stato profondamente modificato da Olin Stephens: la lunghezza fuori tutto è stata ridotta e soprattutto si è radicalmente intervenuti sull'opera viva, allungandone la parte poppiera oltre la deriva ed il timone, timone che qui Stephens continua a mantenere attaccato alla chiglia, diversamente da quanto fatto su *Intrepid*.

*Columbia* viene superato solo da *Intrepid*, ma batte tutti gli altri defender, compreso il nuovo *Constellation*. E' un anno di grazia per Olin Stephens, che vede tre suoi progetti dominare le selezioni: *Intrepid*, *Columbia* e *Constellation*.

Nel 1975 *Columbia* è acquistato dal consorzio svedese che lo utilizza come lepre per *Sverige*, in vista della sfida per la Coppa America del 1977. Viene poi trasformato in versione da crociera nel 1985.



Foto Pace

## EVAINE

Progettista.....Charles E. Nicholson	Lunghezza f.t. .... m. 21,26
Anno progetto .....1935	Larghezza massima ..... m. 3,55
Costruttore.....Camper & Nicholson	Superficie velica ..... mq. 173,73
Anno varo .....1936	Materiale scafo..... legno
Bandiera attuale .....tedesca	Materiale albero ..... lega leggera
Numero velico .....K 2	Dislocamento ..... t. 27,00

E' stato costruito per Sir Richard C. Fairey, noto industriale proprietario della Fairey Aviation.

Nel 1936, nel corso della sua prima stagione di regate, arrivò secondo nella classifica generale e nel 1937 terzo. Nella stagione 1939 venne regolarmente battuto da Vim.

Disarmato e ospitato in un capannone negli anni di guerra, rimane di proprietà di Fairey fino alla sua scomparsa nel 1956. Nel 1957 gli eredi lo cedono a Owen A. Aisher che lo mette a disposizione come barca lepre per la prima sfida di Coppa America del dopoguerra, la prima ad essere disputata con i 12 Metri.

*Evaine* viene riarmata dopo importanti lavori tra cui il cambio dell'albero con uno nuovo in alluminio. Già dal settembre 1957, mentre il Dodici inglese Sceptre è in costruzione, partecipa agli allenamenti dell'equipaggio da selezionare insieme a Flica II e Kylenea.

Nel 1958 Sceptre é varato e pronto per le regate di messa a punto. La sua scelta come sfidante inglese è molto sofferta: lo yacht si rivela subito lento tanto che nelle prime prove si dimostra addirittura inferiore ad *Evaine* che riesce a battere solo poche volte e con difficoltà. Sceptre é superiore con venti forti mentre *Evaine* domina con venti leggeri. La cosa da luogo a polemiche perché *Evaine* era stato decisamente inferiore a Vim in tutte le regate disputate. Con il passare dei mesi e con molta lentezza la messa a punto di Sceptre migliora e comincia a vincere otto regate sulle dodici disputate.

Su ambedue le imbarcazioni vengono messi a punto nuovi spinnaker fabbricati da Herbulot; a quei tempi il regolamento di Coppa America non aveva ancora posto limiti alle dimensioni di questa vela e la squadra inglese dava grande importanza alla qualità delle realizzazioni di Herbulot. Finalmente, dopo quarantatre giorni di prove Sceptre comincia a distaccare *Evaine* di circa trentatré secondi a miglio. Negli anni successivi *Evaine* continua a partecipare alle numerose regate organizzate dalla classe 12 Metri particolarmente attiva in Inghilterra. Nel 1964 partecipa ancora alle regate preparatorie della sfida inglese del 1964.

Nel frattempo, nel 1961 era stato acquistato da Guy G. Lawrence che nel 1965 lo cede a H. Porteu de la Marandière che installa un motore. Seguono altri cambi di proprietà: nel 1968 armatrice è la società *Evaine Ltd.* mentre nel 1969 ne diviene armatore Graham Godfray.

Tra gli armatori troviamo ancora John Johnson e G. Gough fino a quando nel 1966 viene acquistato dall'attuale armatore. *Evaine* é sostanzialmente integro nello scafo ma ha subito diverse modifiche all'interno e nella disposizione della coperta. Il nuovo armatore ha in programma di riportarlo nella originaria versione.



Foto Beken

## FLICA II

Progettista.....Laurent Giles & Partners	Lunghezza f.t. .... m. 20,52
Anno progetto .....1938	Larghezza massima ..... m. 3,62
Costruttore .....William Fife & Son	Superficie velica ..... mq. 188,27
Anno varo .....1939	Materiale scafo..... legno
Bandiera attuale .....Italiana	Materiale albero ..... legno
Numero velico .....K 14	Dislocamento ..... t. 27

Alla fine degli anni '30 l'attività dei 12 m S.I. è molto intensa in Inghilterra e la flotta è adesso concentrata nel Solent e non più nel Clyde, come negli anni '10; nel 1934 Hugh Goodson acquista il *Flica I*, costruito nel 1929, e vince 14 regate nel primo anno e 10 nel secondo, ma nel '37 e nel '38 deve cedere alla superiorità dei nuovi *Evaine* e *Trivia*; così nel 1938 Hugh Goodson decide di far disegnare da Laurent Giles il nuovo *Flica II*; fatto avveniristico per l'epoca, cinque diversi modelli vengono provati alla vasca dell'American Stevens Institute ed infine la costruzione è affidata al cantiere Fife.

Scende in acqua nel 1939 e nello stesso anno sono varati anche *Tomahawk* ed *Ornsay*, disegnati da Charles Nicholson, e *Jenetta*, uscito dalla matita di Alfred Mylne. La guerra ormai incombe, ma in quell'anno alle regate dei 12 m nel Solent prende parte anche l'americano *Vim* di Harold Vanderbilt che domina la scena, facendo pensare a tutti che possa essere battuto soltanto da una congiura che gli impedisca la partenza. Dietro a *Vim* si comportano bene *Tomahawk* e *Jenetta*; anche *Evaine* e *Trivia* si fanno apprezzare con venti leggeri; *Flica II* ed *Ornsay* sono invece deludenti.

*Flica II* presenta alcune soluzioni molto innovative: sartie in tondino d'acciaio inox a sezione lenticolare, attrezzature di coperta in lega d'alluminio, interni in leggerissimo compensato con anima di balsa, ma tutto ciò non gli giova molto, provocando anzi continui problemi di messa a punto; la barca risulta troppo pesante, troppo lunga e troppo stretta.

Durante la guerra è a Torquay e poi passa per varie mani; nel 1958, quando si decide di far regatare per la Coppa America i 12 m S.I., in sostituzione dei troppo costosi J-Class, *Flica II* viene rimesso in ordine sotto la supervisione di J. Illingworth, tra l'altro togliendo il motore a benzina che era stato installato nel frattempo; servirà per allenare gli equipaggi e per servire da lepre al nuovo sfidante inglese *Sceptre*. Anche il vecchio modello di *Flica II*, di cui sono disponibili i risultati delle prove originali in America, viene usato come paragone nelle prove in vasca sugli 8 nuovi modelli fatti disegnare da quattro diversi progettisti.

Negli anni seguenti è di proprietà di Tony Boyden; regata ancora nel Solent ed ottiene finalmente buoni successi, vincendo tra l'altro la Queen's Cup del Royal Thames Yacht Club del '61; Boyden ingaggia nel suo equipaggio dei giocatori di rugby per utilizzare i loro muscoli ai coffee-grinders e sottopone tutti i suoi uomini ad un intenso programma di preparazione atletica.

Nel 1964 la carriera di *Flica II* sembra finita; è trasformato in yacht da crociera armato a yawl e dotato di un motore a nafta; scende in Mediterraneo e se ne perdono le tracce sino al 1990, quando è ritrovato in America, ridotto in condizioni pietose; viene riportato in Inghilterra presso il cantiere Camper & Nicholson, passa in proprietà a Stefano e Francesca Tanzi ed ha inizio il suo restauro.

Viene completamente ricostruito secondo i disegni originali; della vecchia barca rimangono solo il bulbo in piombo, quattro correnti ed il timone con tutti i suoi rinvii; ma la linea è invariata e guardando *Flica II* si ha sempre la sensazione di vederlo com'era nel 1939: si riconosce la mano del progettista nella forma della tuga e nel disegno dello specchio di poppa, piccolo ed a forma di scudo, tipico di Laurent Giles. Dal 1992 *Flica II* ha ripreso a regatare in Mediterraneo con successo, sempre curato e mantenuto con grande amore e dedizione; nel 1995 ha vinto la Coppa Europa contro i 12 m S.I. delle ultime generazioni.

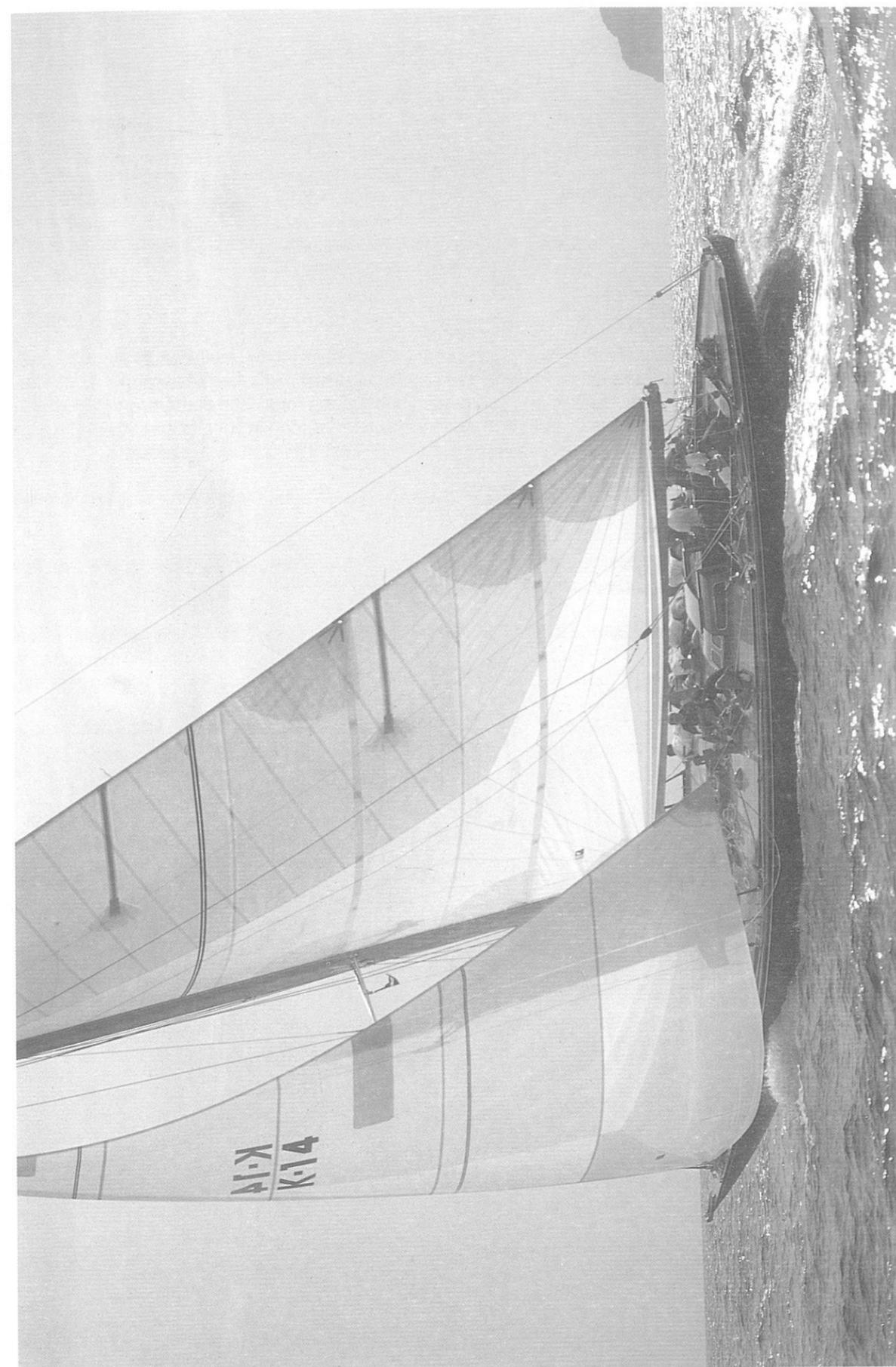


Foto Pace

## IKRA

Progettista .....David Boyd  
Anno progetto .....1964  
Costruttore .....A. Robertson & Sons  
Anno varo .....1964  
Bandiera attuale.....francese  
Numero velico ..... K 13

Lunghezza f.t. .... m. 21,11  
Larghezza massima ..... m. 3,82  
Superficie velica ..... mq. 167,12  
Materiale scafo..... legno  
Materiale albero ..... lega leggera  
Dislocamento ..... t. 27,27

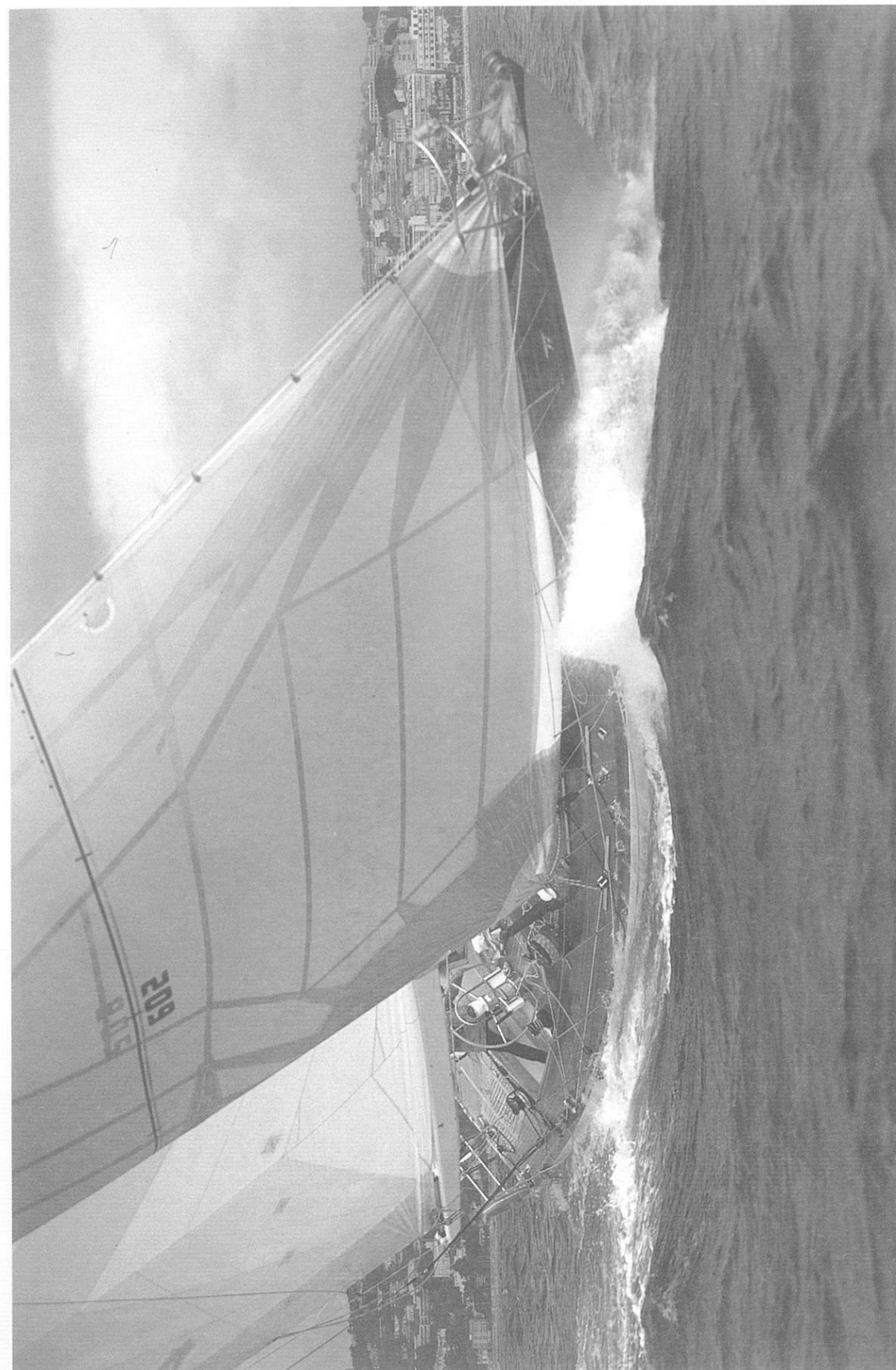
Viene costruito nel 1964 con il nome di *Kurrewa V* per le selezioni inglesi dello sfidante alla Coppa America 1964; armatori sono i fratelli Livingstone, che anche negli anni successivi avranno ruoli importanti nella storia delle sfide inglesi. Data la ristrettezza di tempo, non è possibile elaborare un nuovo progetto e così viene deciso di affidarne la realizzazione allo stesso progettista ed allo stesso cantiere che stanno costruendo l'altro sfidante *Sovereign*, cioè a David Boyd ed a Alexander Robertson.

Nasce così *Kurrewa V*, che è una copia di *Sovereign* leggermente modificata nella chiglia e nell'armamento, più rigido.

*Sovereign* risulta superiore, mentre *Kurrewa V* riesce a prevalere solo quando arma vele di Hood, del resto proibite per la sfida in quanto di produzione americana.

*Kurrewa V* viene poi acquistato dal barone Bich per la preparazione della sfida francese e ribattezzato *Levrier des mers*. Nel 1972 passa all'attuale armatore, progettista dell'Alpine Renault, che ne cambia il nome in *Ikra*; viene modificato in versione da crociera ed albero e boma vengono accorciati.

*Ikra* è anche noto come sfidante dello yacht *Pride* di Patrice de Colmont in quella famosa regata che ha dato origine alla Nioulargue.



## NYALA

Progettista .....	Sparkman & Stephens	Lunghezza f.t. ....	m. 21,35
Anno progetto .....	1937	Larghezza massima .....	m. 3,60
Costruttore .....	Henry B., Nevins Boat Yard	Superficie velica .....	mq. 181,93
Anno varo .....	1938	Materiale scafo.....	legno
Bandiera attuale .....	Italiana	Materiale albero .....	lega leggera
Numero velico.....	US 12	Dislocamento .....	t. 24,5

*Nyala* viene commissionato nel 1937 da Frederick T. Bedford, presidente della Standard Oil Corporation e noto ed appassionato velista, quale dono di nozze per la figlia Lucie, che sposa Briggs Cunningham. Cunningham è già famoso come skipper ed è destinato alla celebrità sia come inventore del Cunningham Hole che come vincitore dell'edizione 1958 della Coppa America al timone di *Columbia*.

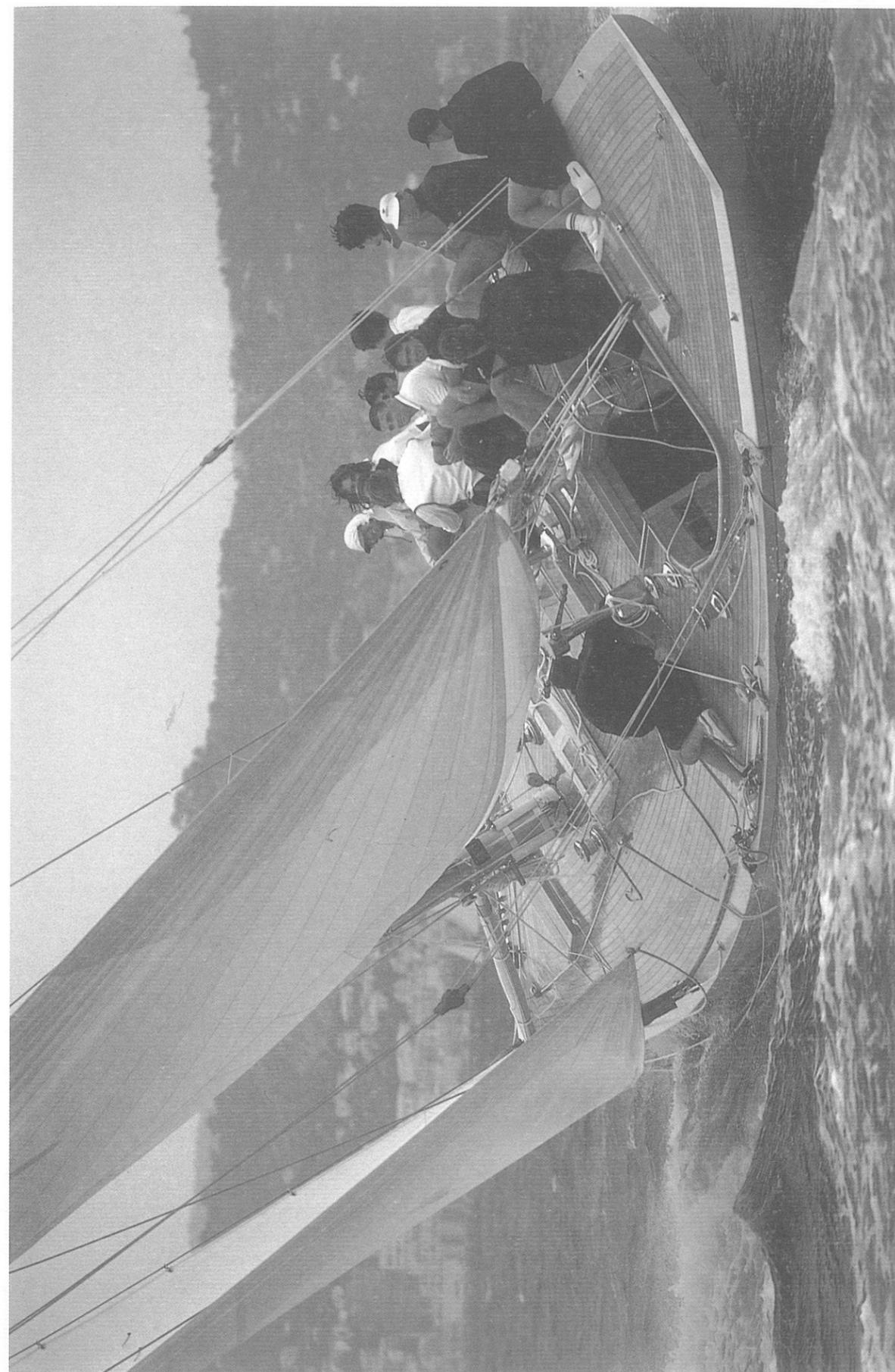
Il progetto di *Nyala* è immediatamente seguito da quello di *Vim*, tanto che i due yacht sono praticamente uguali. *Nyala* si dimostra subito molto veloce e vince numerose regate nel 1939 e nel 1940. Nel 1942 è acquistato dall'industriale Bob Shleman e trasferito sui Grandi Laghi, dove continua a regatare; nel 1947 perde l'albero a causa di una furiosa tempesta scoppiata nel corso di una regata; l'albero originale in lega leggera viene sostituito dall'albero in legno del *Mouette*.

Nel 1950 passa in proprietà del broker newyorchese Gerald Ford e continua a regatare, con risultati sempre positivi; l'uragano Donna del 1960 lo coglie a City Island e lo fa naufragare sugli scogli, a causa della rottura degli ormeggi; durante i lavori di ripristino subisce diverse modifiche strutturali, come il rovesciamento della poppa e lo spostamento indietro dell'albero di circa un metro. Viene usato come lepre durante le selezioni dei defender americani per le edizioni di Coppa del 1958, 1962 e 1964.

Nel 1984 è ceduto a Dale Crabtree, che lo utilizza per tre anni sottoponendolo a vari lavori di restauro. Resta a lungo abbandonato in un cantiere, per essere infine acquistato da Ugo Baravalle, che tuttavia prima di riarmarlo lo cede all'attuale armatore Patrizio Bertelli.

*Nyala* è trasportato in Italia al Cantiere dell'Argentario e sottoposto ad accurati lavori di restauro, che lo riportano alla versione originale; unica grave difformità è l'albero in carbonio, che nel 1997 sarà sostituito da uno in lega leggera.

Vince alcune delle prove della Coppa d'Europa 1996, ma viene squalificato perché l'albero in carbonio non è compatibile con il regolamento di stazza.



## SEVEN SEAS OF PORTO

Progettista .....Clinton H. Crane  
Anno progetto .....1934  
Costruttore..... Henry B. Nevins Boat Yard  
Anno varo .....1935  
Bandiera attuale .....inglese  
Numero velico.....US 9

Lunghezza f.t. .... m. 20,74  
Larghezza massima ..... m. 3,66  
Superficie velica ..... mq. 165,61  
Materiale scafo..... legno  
Materiale albero ..... legno  
Dislocamento ..... t. 27,54

E' uno dei primi 12 metri americani progettati dopo la revisione della formula di stazza del 1934. Clinton Crane è uno dei primi disegnatori che utilizzano le prove in vasca per i loro progetti; due anni dopo uscirà dalla sua matita un altro famoso 12 m, il *Gleam*.

*Seven Seas of Porto* non ha mai conseguito risultati brillanti in regata.

Trasferito in Spagna nel 1943, viene trasformato in versione crociera col nome di *Sunday* da Colin Mudie. Trovato nel 1990 in condizioni precarie presso il cantiere Lagos di Vigo, viene acquistato e riportato alle condizioni originali dall'attuale armatore.



Foto Pace

## SOVEREIGN

Progettista .....David Boyd  
 Anno progetto .....1962  
 Costruttore .....A. Robertson & Sons  
 Anno varo .....1963  
 Bandiera attuale .....francese  
 Numero velico .....K 12

Lunghezza f.t. .... m. 21,12  
 Larghezza massima ..... m. 3,83  
 Superficie velica ..... mq. 168,28  
 Materiale scafo ..... legno  
 Materiale albero ..... lega leggera  
 Dislocamento ..... t. 28,38

Viene progettato da David Boyd per Anthony Boyden, che rappresenta il Royal Thames Yacht Club, ed è varato il 6 giugno 1963.

Partecipa alla sfida per la Coppa America del 1964, dopo aver vinto le selezioni inglesi contro *Kurrewa V*, oggi battente bandiera francese col nome di *Ikra*. Il defender americano è *Constellation*, che domina facilmente le regate con quattro vittorie a zero, infliggendo all'avversario distacchi da 15 a 20 minuti.

La superiorità americana è dovuta ad una miglior tecnica di regata e ad una miglior qualità tecnica, nonostante Boyd abbia seguito l'esempio degli australiani di *Gretel*, sfidante nel 1962, facendo estese prove in vasca. Il progetto inglese si mostra debole sin dall'inizio; *Sovereign* già durante le prove non riesce a superare neppure il vecchio *Sceptre*; lo skipper Peter Scott si mostra poco preparato alle condizioni ambientali di Newport ed alla tecnica delle match races. Va riconosciuto che avversario di *Sovereign* è *Constellation*, uno dei migliori progetti di Olin Stephens, che si avvantaggia dell'esperienza americana maturata nella precedente dura sfida contro gli australiani di *Gretel*.

Sia *Sovereign* che *Constellation* sono in seguito acquistati dal barone Bich, che sta preparando la prima sfida francese. *Constellation* affonderà anni dopo nelle acque turche; *Sovereign*, divenuto proprietà di Claude Perdriel, editore del *Nouvel Observateur*, in un primo tempo viene trasformato negli interni in versione da crociera e, su progetto di Fauroux, modificato anche nell'opera viva, con lo stacco del timone dal bulbo.

Nel 1995, sulla spinta del regolamento emanato dall'A.I.V.E., gli interni vengono riportati allo stato originale; partecipa ad alcune regate della Coppa Europa e del Campionato del Mediterraneo sia nel '95 che nel '96.



## T O M A H A W K

Progettista .....Charles Nicholson  
 Anno progetto .....1939  
 Costruttore..... Camper & Nicholson  
 Anno varo .....1939  
 Bandiera attuale.....Italiana  
 Numero velico .....K 13

Lunghezza f.t. .... m. 21,07  
 Larghezza massima ..... m. 3,59  
 Superficie velica ..... mq. 189,12  
 Materiale scafo..... legno  
 Materiale albero ..... legno  
 Dislocamento ..... t. 24,15

*Tomahawk* viene fatto progettare e costruire nel 1939 da sir Thomas Octave Murdoch Sopwith, costruttore dei famosi aerei inglesi Camels della prima guerra mondiale, che vuole uno yacht che si opponga allo strapotere dell'americano *Vim* di Harold Vanderbilt. I due armatori sono amici e si sono già affrontati da rivali in Coppa America con i J Class *Endeavour II* e *Ranger*.

*Vim* viene quell'anno a regatare nelle acque del Solent e domina la scena; per *Tomahawk* non c'è nulla da fare, anche se risulterà uno degli yacht inglesi migliori, insieme a *Jenetta*. *Vim*, decisamente superiore e meglio portato, sembra una barca di un'altra classe; ha l'albero in alluminio, perciò più forte, più rigido e più facile da mettere a punto; gli americani inoltre hanno tecniche più avanzate per una più efficiente regolazione delle scotte del genoa e dello spinnaker, aiutati dai nuovi coffee-grinder a due velocità; l'equipaggio non ha bisogno di essere consigliato da professionisti sul come portare la barca, essendo tutto formato da esperti velisti, come i coniugi Harold Vanderbilt, Rod ed Olin Stephens, "Ducky" Endt, Willie Carstan ed in alcune regate anche Briggs Cunningham. A questo proposito è interessante riportare un commento di Olin Stephens: ".....i tipici equipaggi professionisti del Solent sono stati per i nostri avversari un terribile handicap.....".

*Tomahawk* continua comunque per molto tempo ad essere un protagonista delle regate dei 12 metri che si svolgono in Inghilterra; acquistato nel 1983 dalla famiglia Agnelli, vince nello stesso anno il Veteran Boat Rallye di Porto Cervo, con Gianni Agnelli al timone, e ripete il successo due anni dopo, portato da Blaudet.

Viene poi restaurato alla Spezia dal Cantiere Beconcini, su progetto dello studio Giorgetti e Magrini, ed è attualmente di proprietà di Alberto Rusconi. Il restauro di *Tomahawk* è il primo di una numerosa serie che ha riaperto l'interesse verso la classe dei 12 m Stazza Internazionale.

Dal 1988 partecipa attivamente ai raduni per gli yacht d'epoca ed alle regate indette per la sua classe, con numerose vittorie.



## TRIVIA OF GOSPORT

Progettista.....	Charles E. Nicholson	Lunghezza f.t. ....	m. 21,33
Anno progetto .....	1936	Larghezza massima .....	m. 3,61
Costruttore.....	Camper & Nicholson	Superficie velica .....	mq. 187,32
Anno varo .....	1937	Materiale scafo.....	legno
Bandiera attuale.....	Italiana	Materiale albero .....	legno
Numero velico .....	K 10	Dislocamento .....	t. 27

Costruito nel 1937 da Camper & Nicholson per Mr. W. Mac Andrew, inizia la sua attività agonistica ottenendo subito eccezionali risultati, con 13 primi, 11 secondi e 6 terzi posti su 41 regate disputate, che gli valgono la vittoria nella classifica finale di classe. Anche nelle due stagioni successive *Trivia* può confermare il suo valore, sino all'avvento del nuovissimo *Tomahawk* e soprattutto sino all'arrivo dell'americano *Vim*.

Ha inizio la seconda guerra mondiale ed in Gran Bretagna hanno fine le regate dei 12 metri; nel dopoguerra cambia nome in *Norsaga* e continua a regatare ed a vincere in numerose occasioni; tra l'altro sarà primo in tutte e tre le regate della Milkweek 12 Metre Series in America.

Subito dopo il 1958 viene acquistato dal Red Duster Syndicate, capeggiato da lord Craigmyle, per essere utilizzato come barca lepre nella preparazione di una nuova sfida inglese alla Coppa America, dopo quella non fortunata portata da *Sceptre*; in realtà la sfida si concretizza solo nel 1964 e *Norsaga*, messo a punto da Jhon Arthur Robb, partecipa alle regate di selezione che porteranno alla scelta di *Sovereign* quale sfidante inglese.

Dal 1981 ha ripreso a partecipare a regate indette per i 12 metri.

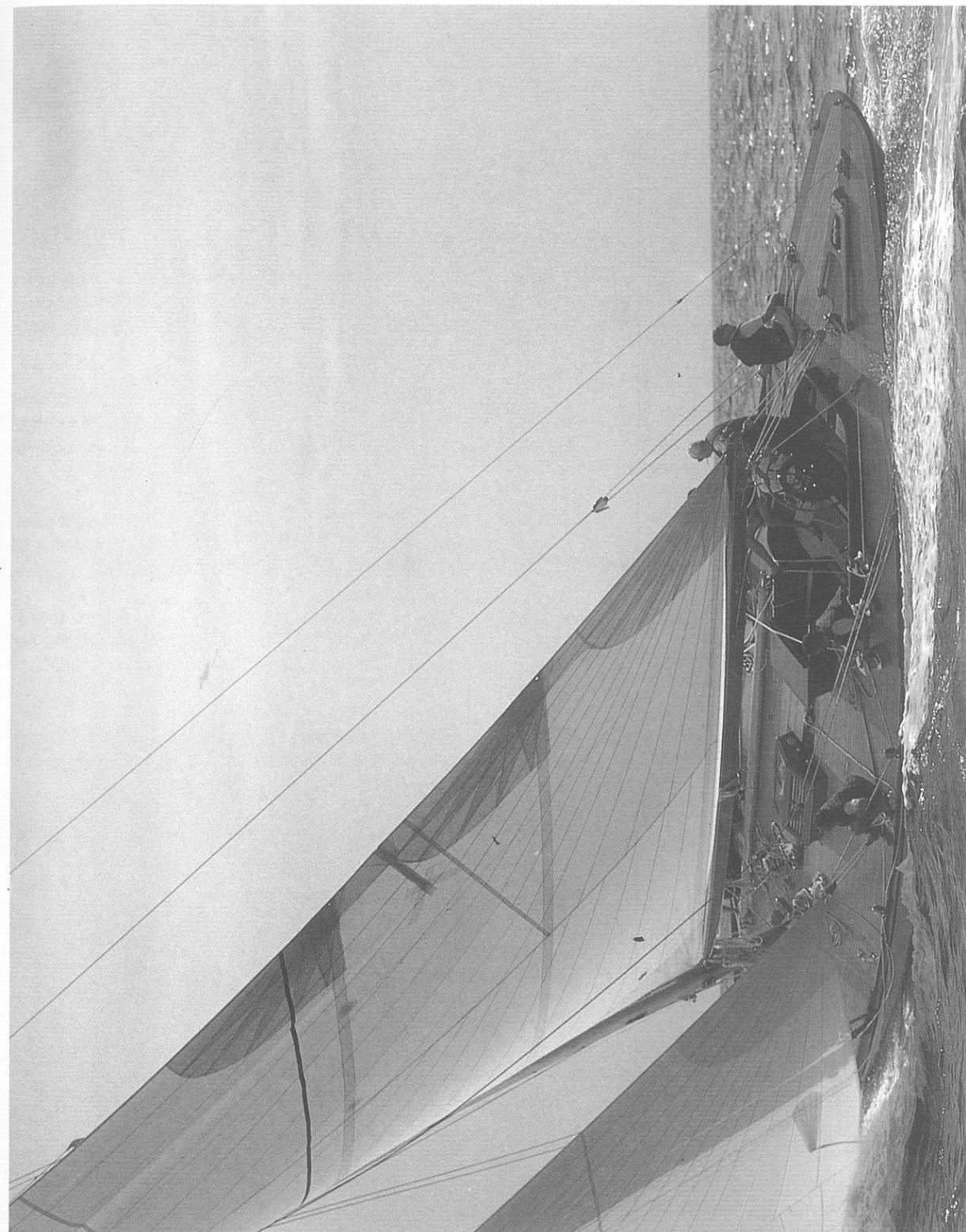


Foto Pace

## VEMA III

Progettista .....Johan Anker  
 Anno progetto .....1933  
 Costruttore .....Anker & Jensen  
 Anno varo .....1933  
 Bandiera attuale.....norvegese  
 Numero velico ..... N 11

Lunghezza f.t. .... m. 21,25  
 Larghezza massima ..... m. 3,58  
 Superficie velica ..... mq. 183  
 Materiale scafo..... legno  
 Materiale albero ..... legno  
 Dislocamento ..... t. 32

*Vema III* viene costruito per George Unger Vetlesen, un ricco norvegese residente negli Stati Uniti, già armatore di *Vema*, schooner di 300 tonnellate, e *Vema II*, dinghy della Classe Internazionale 14 piedi. Il nome di *Vema* è ricavato dalle prime lettere del cognome dell'armatore e del nome della moglie americana Maud.

Vetlesen usa attraversare l'oceano con il suo schooner durante i mesi estivi. Nel corso di una sua permanenza in Norvegia, ordina ad Anker un 12 metri per poter partecipare alle regate di Hanko. La moglie trova lo yacht troppo piccolo e si rifiuta di salire a bordo, giustificando così il soprannome di *Little Vema* che gli viene attribuito.

Nei primi anni partecipa a numerose regate in Norvegia ed a Cowes, con risultati di media classifica. Viene ceduto nel 1937 a Fritjof Larsen, che lo ribattezza *Varg VI*, e continua a regatare contro gli altri 12 metri, tra cui *Figaro VI*, altro progetto di Anker, e *Blue Marlin*, di Sir Thomas Sopwith.

Durante la guerra *Varg VI* è preda bellica; nel 1945 viene ribattezzato *Diva III* dal nuovo armatore Johan Sommerschild e partecipa alla nuova stagione di regate per Dodici Metri, che riunisce nel golfo di Oslo *Blue Marlin*, *Santa* (poi *Nina*), *Figaro VI*, *Zinita* e *Norsaga* (ex *Trivia*, armato ora dall'ambasciatore americano in Norvegia, Charles Bay).

Nel 1954 nuovo passaggio di proprietà e nuovo nome: armatore è Sam Ugelstad ed il nome diviene *Lakhme VI*. Con la morte di Bay nel 1956 le regate perdono importanza e la flotta norvegese è dispersa, tanto che nel 1972 *Lakhme* è l'unico rimasto nei registri dello Yacht Club di Norvegia.

Nel 1979 viene rilevato dall'attuale armatore, Tor Jorgen Dahl, che lo rinomina *Vema III* e lo sottopone ad un accurato lavoro di manutenzione straordinaria.



## VIM

Progettista .....	Olin Stephens (S. & S.)	Lunghezza f.t. ....	m. 21,44
Anno progetto .....	1939	Larghezza massima .....	m. 3,60
Costruttore.....	Henry B. Nevis Boat Yard	Superficie velica .....	mq. 179,47
Anno varo .....	1939	Materiale scafo.....	legno
Bandiera attuale .....	Italiana	Materiale albero .....	lega leggera
Numero velico.....	US 15	Dislocamento .....	t. 28

Progetto avanzatissimo per l'epoca, fu fatto costruire da Harold Vanderbilt per partecipare alle famose regate dei 12 metri S.I. che si svolgevano in Inghilterra. Presenta diverse soluzioni molto nuove per i suoi tempi: albero in alluminio, perciò più rigido, robusto e facile da regolare, i primi "coffee-grinder" a due velocità, interni studiati per avere una barca molto leggera. Risulta così molto veloce e sulle ventisette regate cui partecipa ne vince diciannove, con quattro secondi e due terzi posti.

Nel 1951 viene trasformato in yacht da crociera. Nel 1957 il suo armatore Phon N. Matthews si vuol candidare quale defender per la Coppa America e perciò incarica Olin Stephens di riportarlo alla versione originale; viene rifatto quasi tutto il fasciame, viene sostituito tutto l'armamento e la veleria Hood realizza nuove vele in dacron. Fanno parte dell'equipaggio i figli di Matthews, Dick e Donald, skipper è Bus Mosbacher.

Alle regate di selezione per il defender del 1958 si comporta molto bene, superando tutti gli altri avversari di nuova costruzione, salvo il *Columbia*, anch'esso disegnato da Olin Stephens; i risultati sono incerti e dopo altre combattutissime prove supplementari gli viene preferito *Columbia*, che si mostra leggermente superiore di bolina con vento fresco.

Nel 1959 il consorzio australiano di sir Frank Packer affitta *Vim* per quattro anni ed ha così a disposizione uno dei 12 metri più veloci per ispirare il suo progettista Alain Payne. Nasce *Gretel*, lo sfidante dell'edizione 1962 della Coppa America, che sarà progressivamente messo a punto su *Vim*, che funge da lepre.

Rimane in Australia per diversi anni ed all'inizio del 1990 è acquistato da Alberto Rusconi; sotto la direzione dello studio Giorgetti e Magrini viene riportato allo stato originario e da allora partecipa alle regate dei 12 metri, conseguendo alcune vittorie.



## AZZURRA

Progettista .....	Studio Andrea Vallicelli	Lunghezza f.t. ....	m. 19,98
Anno progetto .....	1982	Larghezza massima .....	m. 3,81
Costruttore ..	Off. Meccaniche ing. M. Cobau	Superficie velica .....	mq. 164
Anno varo .....	1982	Materiale scafo .....	alluminio
Bandiera attuale .....	Italiana	Materiale albero .....	lega leggera
Numero velico .....	I 4	Dislocamento .....	t. 24

Il fenomeno *Azzurra*, che di questo occorre parlare, è stato un momento importante per la vela italiana perché le ha permesso di entrare a pieno titolo nei vertici agonistici mondiali; ha dimostrato una capacità progettuale ed organizzativa di tutto rispetto, con una efficacia molto superiore ad altre nazioni, come la Francia, che nonostante sforzi decennali non hanno ottenuto nessun consistente risultato pratico; ma soprattutto ha attirato l'attenzione di tutti gli italiani sullo sport della vela e su un evento, la Coppa America, vecchio di oltre cento anni ma sconosciuto alla quasi totalità dei cittadini.

*Azzurra* e la sua sfida sono nate dalla volontà di due uomini: l'Aga Khan e l'avvocato Gianni Agnelli, cui si sono affiancati altri con responsabilità ben definite, Gianfranco Alberini e lo Yacht Club Costa Smeralda, Riccardo Bonadeo, Andrea Vallicelli ed il suo studio, Cino Ricci e Mauro Pellaschier.

Il nome di *Azzurra* è legato a due edizioni della Coppa America.

Per quella del 1983 il Consorzio dispone di risorse consistenti: sei miliardi di lire e l'appoggio di molte aziende nazionali. Viene acquistato *Enterprise* che, esaminato in tutti i particolari, consente allo Studio Vallicelli di realizzare un modello che è sperimentato presso la vasca navale della Marina Militare. Lo scafo, impostato e costruito presso le Officine Meccaniche ing. Marco Cobau, viene varato il 19 luglio 1982 e le prime prove dimostrano che *Azzurra* è molto veloce.

La spedizione a Newport ha pieno successo: il team italiano è molto affiatato e riscuote l'attenzione e l'approvazione dei "vecchi" di Coppa, anche per i brillanti risultati che non mancano di arrivare. Dopo tre Round Robin, nel corso dei quali *Azzurra* tiene validamente testa anche ad *Australia II*, lo scafo italiano si qualifica per le semifinali dei challenger insieme ad *Australia II*, *Canada I* e *Victory '83*. Per un calo di rendimento nelle ultime regate, finirà terzo dietro ad *Australia II*, vincitrice poi della Coppa, e *Victory '83*.

Meno fortunata è la seconda spedizione a Freemantle per la Coppa America del 1987. Notevole il dispiego di mezzi, che consentono di realizzare tre scafi, *Azzurra II*, *Azzurra III* e *Azzurra IV*. Serve da barca lepre *Azzurra I*, ma in Australia non si ripete la magica atmosfera di Newport: organizzazione, equipaggio e barca non sono al meglio delle condizioni ed *Azzurra III* termina undicesima nelle regate eliminatorie.

*Azzurra II* è un progetto dello Studio Vallicelli, costruito dalla S.A.I. Ambrosini e varato nel luglio 1985.

*Azzurra III* rappresenta un'evoluzione del precedente progetto, costruito dal cantiere IMS e varato nel novembre 1986.

*Azzurra IV* viene progettato da Sciomachen, costruito dalla S.A.I. Ambrosini e varato nell'agosto 1986.

Oggi *Azzurra I* è in disarmo a Porto Cervo.

*Azzurra II* ed *Azzurra III*, cedute in un primo tempo dal Consorzio ad un notaio tedesco che le ribattezza *Fritzz* e *Fratzz*, sono poi acquistate da nuovi armatori, che le riportano ai nomi originali; sono una in Danimarca ed una in Germania ed *Azzurra II* dalla Danimarca ritornerà presto in Italia.

*Azzurra IV* è ad Olbia.

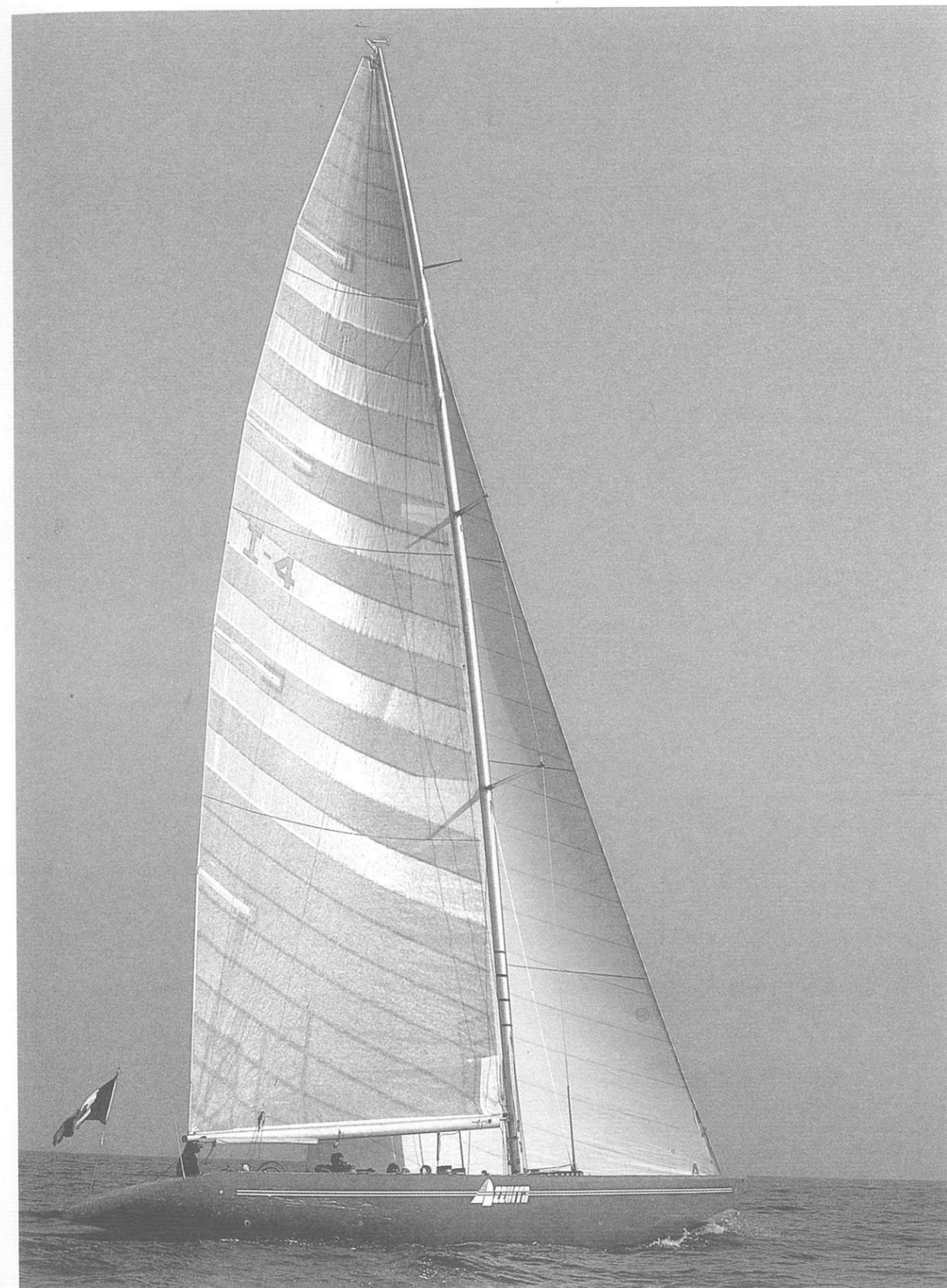


Foto Pace

## CHALLENGE FRANCE

Progettista.....Daniel Andrieu	Lunghezza f.t. .... m. 19,68
Anno progetto .....1985	Larghezza massima ..... m. 3,73
Costruttore.....Aerospaziale	Superficie velica ..... mq. 160
Anno varo .....1986	Materiale scafo ..... alluminio
Bandiera attuale.....francese	Materiale albero ..... lega leggera
Numero velico.....F 8	Dislocamento ..... t. 24

Il Consorzio France America's Cup, tramite la Société Nautique de Marseille, si propone come sfidante alla Coppa America 1987 e nomina Yves Pajot responsabile del programma.

Andrieu simula in vasca le condizioni di mare di Freemantle, mette a confronto il modello di *Challenge France* con quello di *Challenge 12* e conduce una serie di test sul calcolatore.

Difficoltà finanziarie impediscono al Consorzio di ottimizzare il suo lavoro; *Challenge France* arriva a Perth solo all'ultimo momento e qui ottiene risultati molto deludenti, anche a seguito della rottura dell'albero già nelle prime regate.



Foto Pace

## CHALLENGE 12

Progettista.....Ben Lexcen	Lunghezza f.t. .... m. 19,25
Anno progetto .....1982	Larghezza massima ..... m. 3,65
Costruttore.....Steve E. Ward & Co.	Superficie velica ..... mq. 164
Anno varo .....1982	Materiale scafo ..... alluminio
Bandiera attuale.....francese	Materiale albero ..... lega leggera
Numero velico .....KA 10	Dislocamento ..... t. 23,8

*Challenge 12* è il primo risultato della collaborazione di Ben Lexcen con Peter Van Oosanen del Netherlands Ship Models Basin di Wageningen. Incaricato da Alan Bond di preparare uno sfidante competitivo per la Coppa America del 1983, Lexcen avvia una serie di prove alla vasca che si dimostreranno vincenti, portando all'affermazione di *Australia II*.

*Challenge 12* infatti è un Dodici tradizionale destinato a servire come banco prova per *Australia II*. L'opera viva è tuttavia abbastanza innovativa: la linea di galleggiamento è artificialmente accorciata da un piccolo rigonfiamento; le sezioni mediane, la lunghezza fuori tutto ed il dislocamento sono inferiori a quelli abituali negli altri 12 metri. Si dimostra subito molto veloce ed in condizioni di vento moderato compete alla pari e spesso sopravanza *Australia II*, che agli inizi risulta di difficile conduzione e la cui messa a punto è molto critica.

A due mesi dal varo, *Challenge 12* viene venduto a Richard Pratt, che con il Victoria Yacht Club lo iscrive tra gli sfidanti alla Coppa America. La sfida non avrà storia perché lo yacht perde tutte le regate di selezione. Viene poi acquistato da Fabio Perini per conto del Consorzio Futura, in vista di una programmata sfida da parte del Club Nautico Marina di Carrara. Per problemi di copertura finanziaria la sfida non ha seguito e lo yacht è ceduto al Consorzio francese per essere utilizzato come lepre nella sfida del 1987.

Questo consorzio ha difficoltà finanziarie ben più gravi e *Challenge 12* viene sequestrato a Sète; solo nel 1996 trova un nuovo proprietario nel cantiere Tréhard di Antibes, che ne inizia il restauro in vista delle regate riservate alla classe.

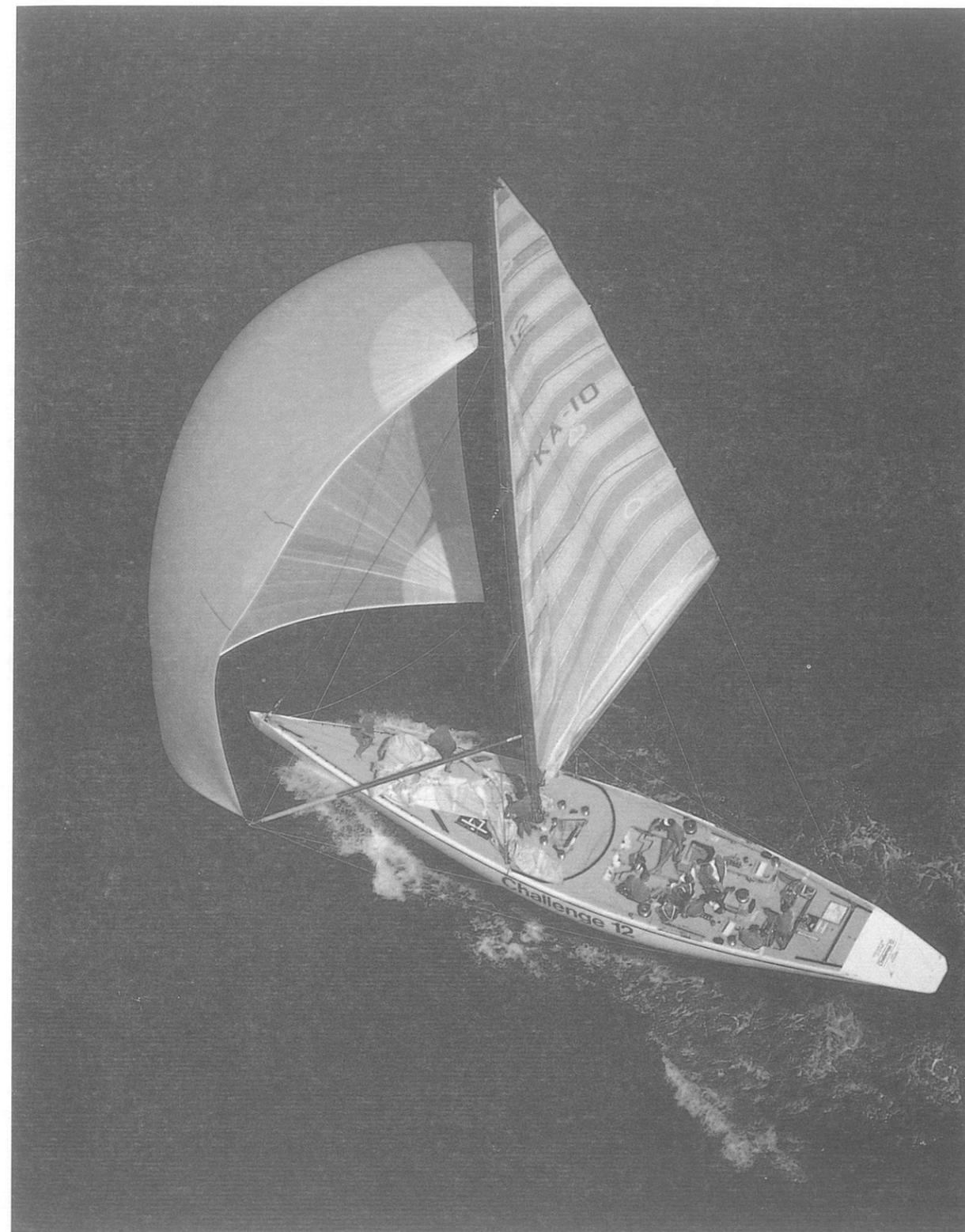


Foto Pace

## ENTERPRISE

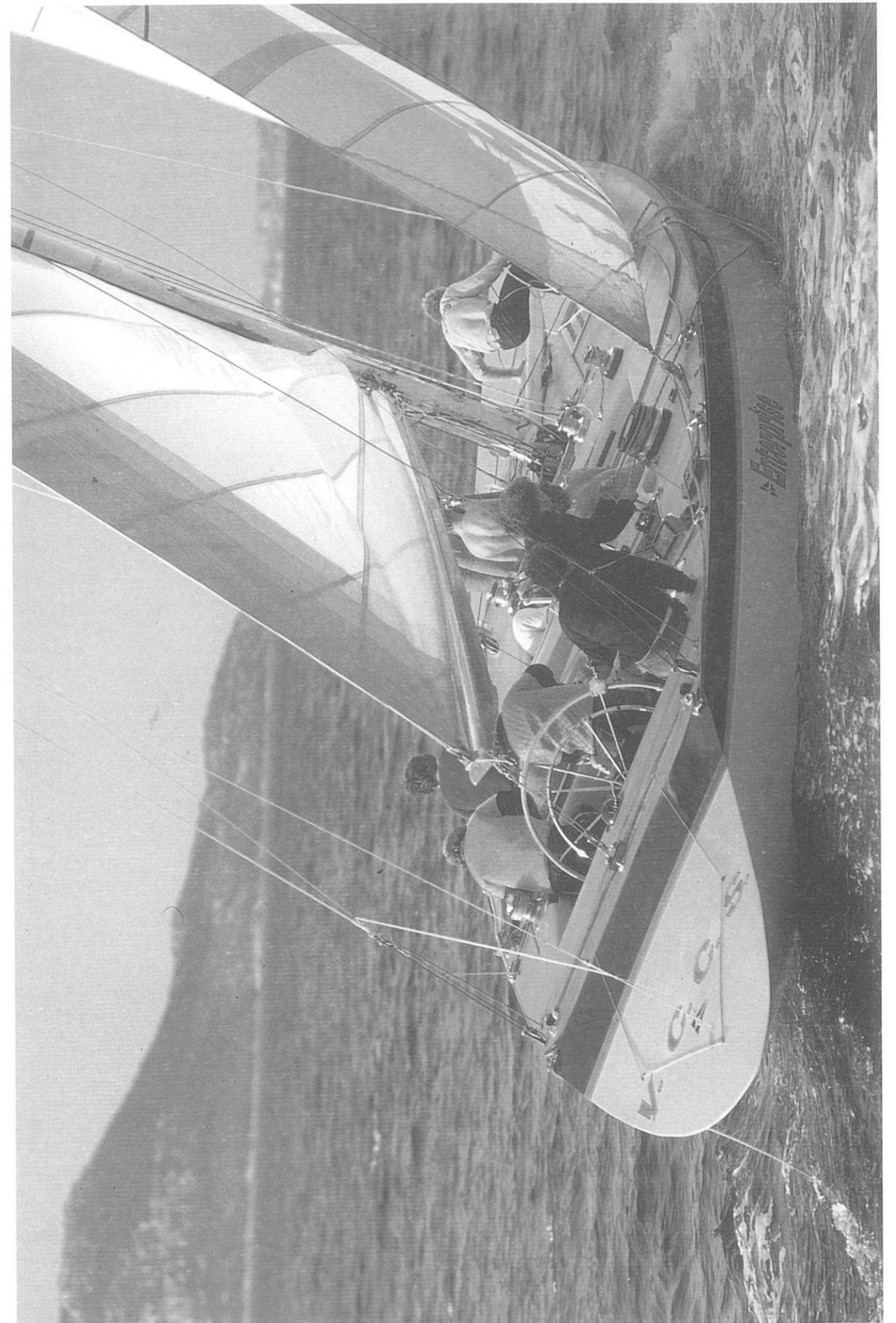
Progettista .....	Olin J. Stephens	Lunghezza f.t. ....	m. 20,27
Anno progetto .....	1976	Larghezza massima .....	m. 3,68
Costruttore.....	Minneford's Yacht Yards Inc.	Superficie velica .....	mq. 164,6
Anno varo .....	1977	Materiale scafo .....	alluminio
Bandiera attuale.....	francese	Materiale albero .....	lega leggera
Numero velico.....	US 27	Dislocamento .....	t. 25,7

*Enterprise* è commissionato dal New York Club allo studio Sparkman & Stephens in occasione della ventitreesima sfida di Coppa America, inoltrata dall'Australia nel 1977.

Il progetto è una estrapolazione di quello di *Courageous*, il 12 m vincitore della sfida del 1974. Olin Stephens, aiutato da Dave Pedrick, effettua una serie di prove presso l'Hydronautic Ship Model Basin di Laurel, utilizzando modelli grandi un terzo del reale; i risultati sono controllati con un programma di informatica particolarmente avanzato; un altro programma sistematico viene utilizzato per la progettazione delle vele, che vede in competizione Ted Hood e Lowell North; quest'ultimo sarà il primo timoniere di *Enterprise*.

Nonostante questa attività progettuale, *Enterprise* soccomberà dinanzi a *Courageous* nelle selezioni per il defender, cui partecipa anche *Independence*.

Serve ancora da modello per la costruzione di *Freedom*, vincitore della Coppa America del 1980. Nello stesso anno è acquistato dal Consorzio Azzurra per la preparazione della sfida del 1983; passa poi ai francesi per la preparazione di quella del 1987. Coinvolto in una procedura fallimentare, attraversa un periodo di traversie per essere acquistato nel 1996 dal Cantiere Tréhard di Antibes, che ne inizia il restauro, pare con allestimento degli interni da crociera.



## FRANCE

Progettista .....	André Mauric	Lunghezza f.t. ....	m. 19,05
Anno progetto .....	1972	Larghezza massima .....	m. 3,85
Costruttore .....	AFCA, H. Egger	Superficie velica .....	mq. 168
Anno varo .....	1977	Materiale scafo.....	legno
Bandiera attuale.....	francese	Materiale albero .....	lega leggera
Numero velico.....	F 2	Dislocamento .....	t. 28,85

Tre sono i Dodici Metri che con questo nome hanno caratterizzato quattro sfide e dieci anni di presenza francese in Coppa America, dal 1970 al 1980; i tre *France* ricordano soprattutto l'indiscusso protagonista di quelle sfide, il barone Marcel Bich.

Il nome di Bich infiamma ancora l'entusiasmo dei francesi ed attira l'attenzione di tutto il mondo velico internazionale, nonostante sia sempre stato sconfitto in tutte le regate di selezione per lo sfidante e non abbia così mai disputato le finali di Coppa America. Il protagonismo del personaggio, il suo estro, l'entità delle risorse impegnate, la particolarità di certe sue decisioni - ad esempio Bich cambia continuamente skipper e timonieri per poi sostituirsi personalmente ad essi, la sfortuna in alcune regate - come quando *France I* si perde nella nebbia nel corso di una regata eliminatoria contro *Gretel*, fanno parlare i media ed indubbio è il successo personale del barone e del suo gruppo industriale.

Il primo tentativo è senz'altro il più degno di essere ricordato, per la serietà dell'approccio al problema e per l'importanza delle risorse messe a disposizione. Viene costituita una apposita società, l'Association Francaise pour la Coupe de l'America, vengono acquistati quasi tutti gli yacht protagonisti delle ultime sfide, viene varato *Chancegger*, un Dodici molto innovativo, realizzato al solo fine di facilitare la messa a punto del progetto del primo *France*.

Nasce così *France*, che diventerà più tardi *France I*, disegnato da Mauric e costruito sotto la diretta supervisione dell'A.F.C.A.; le selezioni si tengono a Newport e *France* è battuta da *Gretel*, dimostrandosi nettamente inferiore allo scafo ed all'equipaggio australiani.

Non ha miglior fortuna la sfida del 1974; Bich è costretto a ripiegare sul vecchio *France* dopo che il progetto per un nuovo sfidante, commissionato a Paul Elvstrom, vede l'opposizione dell'Associazione francese per la Coppa America, la quale decide per puro nazionalismo di riconoscere come sfidanti solo yacht costruiti in Francia e naviganti con equipaggio ed equipaggiamenti francesi. *France I* non può che essere eliminato dall'australiano *Southern Cross*.

Per la sfida del 1977 viene varato *France II*, ma anche questo progetto non ha fortuna; disegnato da Mauric per la sfida precedente, viene varato soltanto adesso; risente di modifiche apportate al progetto iniziale da più mani, tanto che André Mauric ne disconosce la paternità. Anche *France II* risulta troppo lento ed all'ultimo momento è ancora *France I* ad essere scelto per le eliminatorie contro *Australia*, che si aggiudica le regate con un secco 4 a 0.

Nel 1980 il barone Bich presenta il nuovo *France III*, disegnato da John Vallentijn e costruito in lega d'alluminio dal cantiere Dufour; esso è l'evoluzione dello challenger *Australia*, al cui progetto Valentijn aveva collaborato con Ben Lexcen. Bich ottiene il suo primo ed unico successo in tanti anni di presenza in Coppa: *France III* batte per 4 regate a 3 l'inglese *Lionheart*, con grande soddisfazione del barone; ma subito dopo viene eliminato da *Australia* per 4 a 1. Dopo l'arrivo della quinta ed ultima regata Marcel Bich annuncia il suo definitivo ritiro dalla coppa America.

Oggi *France I* e *France III* sono di proprietà della Marina Francese e dislocati a Brest. *France II* (nella foto) negli anni 1994-96 è trasformato in yacht da crociera, con interni in legno pregiato; nel 1996 prende parte ad alcune regate per la Coppa d'Europa.



Foto Beken

## FREEDOM

Progettista.....Olin J. Stephens (S. & S.)	Lunghezza f.t. .... m. 19,25
Anno progetto .....1978	Larghezza massima ..... m. 4,37
Costruttore .....Minneford's Yacht Yard	Superficie velica ..... mq. 164,59
Anno varo .....1979	Materiale scafo ..... alluminio
Bandiera attuale.....francese	Materiale albero ..... lega leggera
Numero velico.....US 30	Dislocamento ..... t. 25,95

E' l'ultimo yacht disegnato da Olin Stephens prima del suo ritiro dall'attività progettuale.

Al progetto collabora Bill Langan; lo scafo si contraddistingue per un'opera viva tradizionale e per un bordo libero molto ridotto, in modo da abbassare al massimo il centro di gravità e diminuire così il momento d'inerzia durante le virate. In effetti il progetto di *Freedom* è uno sviluppo di quello di *Enterprise*.

Committente è il sindacato del New York Maritime College di Fort Schulzer, che lo fa costruire in occasione della Coppa America del 1980.

*Freedom* viene affidato a Dennis Conner e disputa le eliminatorie dei defender contro *Courageous* e *Clipper*; la supremazia di *Freedom* è netta e così non vi è storia nella sua scelta.

Quell'anno lo sfidante è *Australia*, che arriva invece alla disputa della Coppa dopo una serie di regate molto impegnative con gli altri sfidanti; *Freedom* vince per 4 regate ad 1, ma si deve impegnare perché le regate sono tutte combattute.

Nel 1983 *Freedom* funge da lepre a *Liberty*; per la sfida di Coppa America del 1987 viene acquistato prima dal consorzio Italia e poi da quello di French Kiss e utilizzato per la messa a punto degli sfidanti europei.

Diviene poi proprietà di Francois Fontès e ritorna alle regate nel 1995; nel 1996 partecipa ad alcune prove della Coppa d'Europa.



## FRENCH KISS

Progettista.....Briand, Perrier, Chaumette  
Anno progetto .....1984  
Costruttore..... Alubat  
Anno varo .....1985  
Bandiera attuale.....francese  
Numero velico ..... F 7

Lunghezza f.t. .... m. 19,20  
Larghezza massima ..... m. 3,60  
Superficie velica ..... mq. 160,20  
Materiale scafo ..... alluminio  
Materiale albero ..... lega leggera  
Dislocamento ..... t. 24

*French Kiss* viene costruito in Francia per la sfida alla Coppa America del 1987; è commissionato dal consorzio Challenge Kis France-Clipper's & Associés, sotto la direzione di Marc Pajot. I francesi costruiscono anche un secondo sfidante, *Challenge France*, e dispongono come lepri di *Freedom* ed *Enterprise*.

*French Kiss* suscita grande interesse per il disegno molto avanzato, per la qualità del taglio delle vele e per la velocità; ma i suoi risultati in regata non sempre sono affidabili e non corrispondono alle aspettative. E' quinto al Campionato del Mondo dei 12 m S.I., disputatosi nel febbraio 1986 a Freemantle in Australia, ed è semifinalista nella Coppa Louis Vuitton valida per la selezione dello sfidante alla Coppa America 1987

Acquistato nel 1995 dall'attuale armatore Albert Khodara, vince nel 1996 il Campionato del Mediterraneo e la Coppa d'Europa per i 12 m S.I..



Foto Pace

## ITALIA I

Progettista .....Giorgetti e Magrini  
 Anno progetto .....1984  
 Costruttore .....Cantieri Baglietto  
 Anno varo .....1985  
 Bandiera attuale .....Italiana  
 Numero velico .....17

Lunghezza f.t. .... m. 19,65  
 Larghezza massima ..... m. 3,64  
 Superficie velica ..... mq. 165,38  
 Materiale scafo ..... alluminio  
 Materiale albero ..... lega leggera  
 Dislocamento ..... t. 25,12

Viene costruito per il Consorzio Italia, portatore della sfida dello Yacht Club Italiano alla Coppa America 1987. Il Consorzio dispone di un budget di dodici miliardi, procurati da dieci sponsor.

E' prevista la costruzione di due imbarcazioni; i progetti sono affidati allo studio Giorgetti e Magrini, il quale si avvale per i calcoli dei computer della società Aermacchi, che ha una preparazione molto avanzata in questo settore; della costruzione del primo scafo sono incaricati i Cantieri Baglietto e del secondo il Cantiere Ferri di Fano.

*Italia I* viene costruito per primo, dopo una sperimentazione condotta su cinque modelli; segue *Italia II*, che raccoglie l'esperienza maturata sul primo scafo ed i risultati di altre prove alla vasca di Wageningen, effettuati su di un'altra decina di modelli. Purtroppo al momento del varo l'autogru che tiene sollevato lo scafo si abbatte ed *Italia II* affonda e si danneggia fortemente. La riparazione prende parecchio tempo, il che va a scapito della messa a punto, così che *Italia II*, pur inviata in Australia, non riesce ad essere competitiva ed il Consorzio decide di far disputare le regate di selezione ad *Italia I*.

Tra i responsabili del Consorzio Italia ricordiamo Massimiliano Gritti, Leopoldo Rodriguez, Mario Gallini, Carlo Croce ed il compianto Maurizio Gucci, che giocherà un importante ruolo in Australia.

Nel 1986 *Italia I* partecipa ai Campionati del Mondo dei 12 m a Freemantle, piazzandosi ottavo. Seguono poi le selezioni tra gli sfidanti con la Louis Vuitton Cup ed anche qui i risultati non sono particolarmente brillanti.

Rientrato in Italia, viene trasferito dal nuovo armatore sul lago di Como. Nel 1995 passa in proprietà a Corrado Fratini ed è rimesso in assetto di regata. Vince numerose regate e si classifica secondo nella Coppa del Mediterraneo e Coppa d'Europa del 1996, dietro a French Kiss; senza una squalifica sarebbe primo.

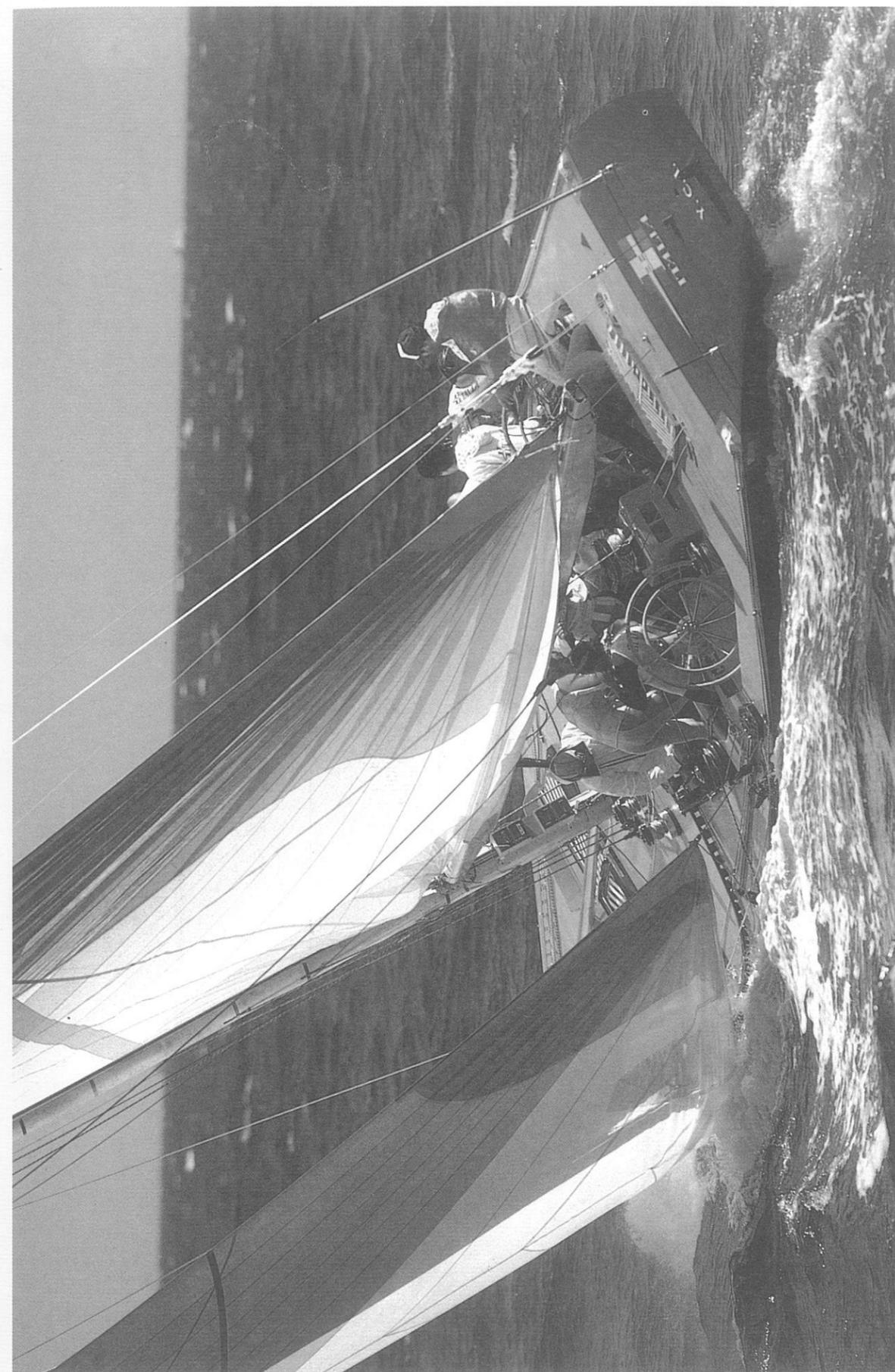


Foto Pace

## VICTORY '83

Progettista.....Ian Howlett  
 Anno progetto .....1982  
 Costruttore .....Fairey Allday Marine  
 Anno varo .....1983  
 Bandiera attuale .....Italiana  
 Numero velico ..... K 22 - I 6

Lunghezza f.t. .... m. 19,81  
 Larghezza massima ..... m. 3,76  
 Superficie velica ..... mq. 197,83  
 Materiale scafo ..... alluminio  
 Materiale albero ..... lega leggera  
 Dislocamento ..... t. 25,2

E' il secondo 12 metri fatto costruire dal consorzio *Victory* di Peter de Savary per la sfida inglese alla Coppa America 1983. Dopo aver partecipato alle selezioni inglesi contro l'altro 12 metri *Victory '82*, progettato da Ed Dubois, viene scelto come sfidante ed in America si deve confrontare con gli altri numerosi sfidanti, dando vita a regate di selezione molto combattute e piene di tensione; dopo una prima fase iniziale, si dovranno disputare ben 54 regate per selezionare il challenger.

Nonostante continui cambi nell'equipaggio e nei timonieri, *Victory '83* è capace di alcuni risultati sorprendenti e di regate di grande estro; si qualifica così per la finale degli sfidanti contro *Australia II*; perde per quattro regate a zero, ma *Australia II* in quell'anno è veramente dominatrice e strappa agli americani la Coppa, per la prima volta nella storia. *Victory '83* è ritenuto il 12 metri più veloce nella storia della classe fino all'avvento delle chiglie con alette.

Il 1983 è anche l'anno della sorprendente *Azzurra*, che è terza tra gli sfidanti, davanti a *Canada One*, *Challenge 12*, *France III* e *Advance Australia*.

*Victory '83* viene quindi acquistato dal Consorzio Italia per 500.000 dollari ed utilizzato come lepre per la sfida alla Coppa America del 1987. Con bandiera italiana vince il campionato del mondo dei 12 metri nel 1984 a Porto Cervo, con Flavio Scala al timone.

Dopo l'avventura australiana passa in proprietà a Giovanni Gini, attuale armatore; soggiorna qualche anno sul lago di Como e nel 1996 viene trasferito in Tirreno, dove partecipa alle regate della Coppa d'Europa.



## BIBLIOGRAFIA

### testi

12-Metre Images - Bob Fisher  
1851-1986 America's Cup Yacht Design - F. Chevallier, Jacques Taglang  
Archivio A.I.V.E.  
Classic Boat  
Genoa Jib - Carlo Tagliafico e Tino Delfino  
La Coppa America - Jhon H. Illingworth  
Lloyd's Register of Yachts 1905 - 1980  
Lo Yacht - Carlo Sciarrelli  
Racing, cruising and design - Uffa Fox  
Sail and Power - Uffa Fox  
Sailing, Seamanship and Yacht Construction - Uffa Fox  
Summer of the Twelves - Carleton Mitchell  
The Rating Rule of International Twelve Metre Class  
The Twelve-Metre Yacht, its evolution & design - Chris Freer  
Thoughts on yacht and yachting - Uffa Fox  
Twelve - C. Fantini, M. Fantini, A. Nobolo  
Uffa Fox's second book - Uffa Fox  
Yachting Monthly

### foto

Beken of Cowes, comm. Giambruni e Franco Pace

### piani

François Chevallier e archivio A.I.V.E.

## INDICE

- Introduzione .....	pag. 3
- Le classi metriche .....	pag. 4
- Cronaca del finire. ....	pag. 6
- Sintesi storica .....	pag. 8
- Innovazione e evoluzione tecnologica. ....	pag. 16
- Dodici Metri S.I. esistenti in Europa .....	pag. 21
- Monografie	
- Dodici Metri S.I. d'Epoca .....	pag. 25
Cintra	
Columbia	
Evaine	
Flica II	
Ikra	
Nyala	
Seven Seas of Porto	
Sovereign	
Tomahawk	
Trivia of Gosport	
Vema III	
Vim	
- Dodici Metri S.I. moderni .....	pag. 50
Azzurra	
Challenge France	
Challenge 12	
Enterprise	
France	
Freedom	
French Kiss	
Italia	
Victory '83	
- Bibliografia .....	pag. 69
- Indice .....	pag. 71