

Associazione Italiana Vele d'Epoca

Quaderno N. 4

**New York 32
California 32**

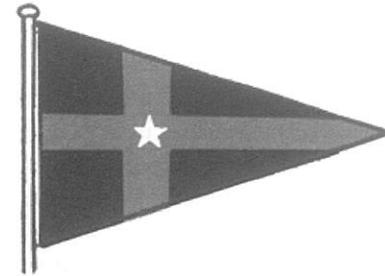


2009



NEW YORK 32

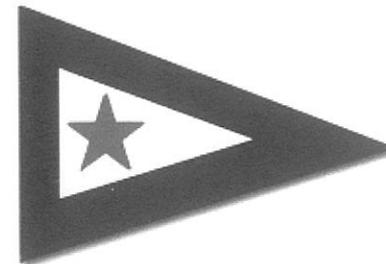
An all time classic



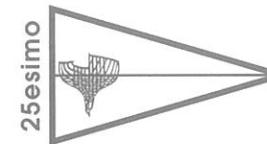
Guidone del *New York Yacht Club*

CALIFORNIA 32

The boat to beat



Guidone del *San Diego Yacht Club*



NY 32 - C 32

Questo quarto quaderno tratta di due importanti serie di imbarcazioni prodotte oltre oceano nella seconda metà degli anni trenta, costruite per volontà di un titolato circolo velico in un caso e di un gruppo di yachtsman nell'altro.

Imbarcazioni in grado di gareggiare ad armi pari ed affrontare impegnative regate, anche d'altura, offrendo nello stesso tempo, tutte le comodità congeniali alla navigazione da diporto, all'epoca già molto diffusa negli U.S.A.

Questa iniziativa avviata sul finire del 1935 dal direttivo del blasonato New York Yacht Club, ricalcava una esperienza da questo già felicemente vissuta nei primi anni del secolo, grazie ad un progetto del grande Nathanael Herreshoff, un 30 piedi monotipo, che avrebbe permesso ai soci di competere in tempo reale, escludendo la necessità di ricorrere alle complicazioni del «rating».

Furono anche realizzate, ma in numero minore, le serie N.Y. 40, 50 e 70, così denominate in base alla lunghezza al galleggiamento, espressa in piedi.

In Italia è presente attualmente un 30 piedi di quel lontano periodo, il Linnet.

L'iniziativa ottenne notevole successo, tanto da essere riproposta a circa trenta anni di distanza, determinando la serie New York 32.

L'idea fu recepita e quasi contemporaneamente realizzata - come vedremo - anche sulla costa occidentale, per iniziativa di cinque soci del San Diego Yacht Club e porterà alla nascita dei California 32.

Ottobre 2008

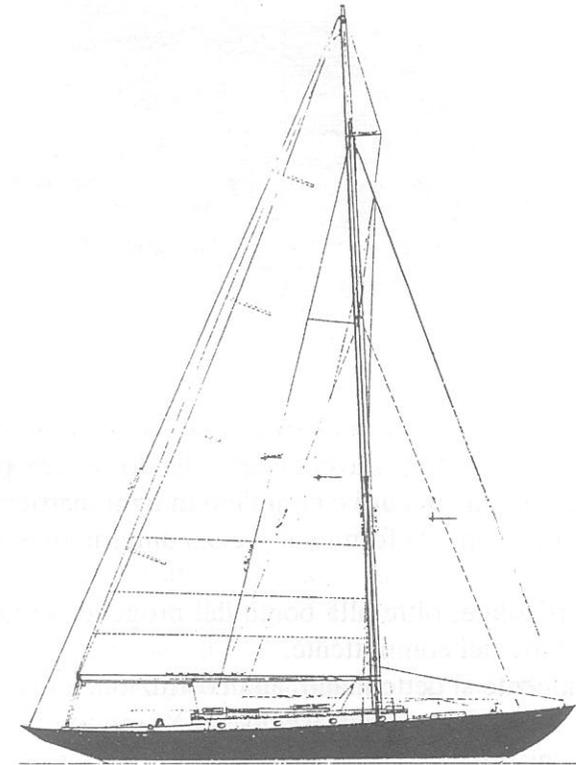
Giorgio Balestrero

Associazione Italiana Vele d'Epoca
c/o Yacht Club Italiano
Porticciolo Duca degli Abruzzi - 16128 Genova - Italia
Tel. +39.010.2461206 - Fax +39.010.2461193
aive@chiavari.newnetworks.it - www.aive-yachts.org

IL NEW YORK 32

L'iniziativa del N.Y.Y.C era dovuta alla necessità di fornire ai soci una imbarcazione più moderna del N.Y.30, ancora elegante e bella, ma che ormai denunciava gli anni ed oltre a non essere particolarmente veloce, aveva un disegno degli interni non più in linea con le esigenze divenute nel frattempo indispensabili, quale per esempio l'altezza d'uomo sottocoperta.

Pertanto, nel 1936 il commodoro del circolo, W.A.W. Stewart, indisse una gara per la progettazione di una barca "ufficiale" da costruirsi in venti esemplari, indirizzata a cinque studi di architettura navale tra i più importanti del momento.



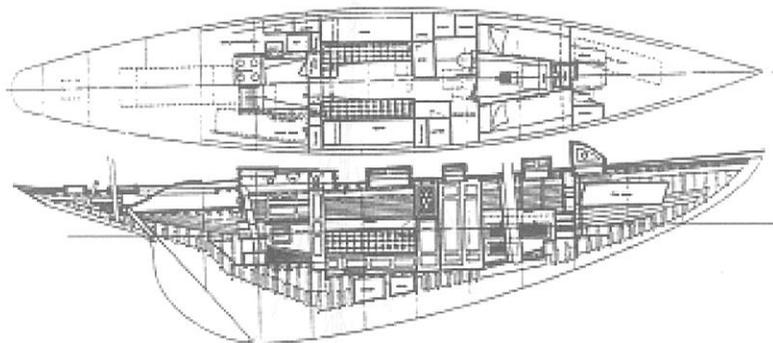
Sail and rigging plan and, below, accommodation plan and inboard profile

Questi erano: John J. Alden (già progettista degli schooners Malabar), Luders (astro nascente dei progetti da regata), Ford & Payne e W.J. Roué (alla penna di quest'ultimo si deve lo straordinario schooner da pesca Bluenose), Belknap & Payne specialisti delle classi metriche, ed infine Sparkman & Stephens Inc.

Il disegno prescelto fu quello presentato proprio da quest'ultimo e ben conosciuto studio, uno sloop potente e veloce in grado di affrontare impegnative navigazioni in altura con un equipaggio relativamente contenuto (da 5 a 7 elementi).

Le direttive prescrivevano una barca leggermente più grande del N.Y. 30 ed infatti il progetto vincente misurava 13,84 m. fuori tutto, 9,75 m. al galleggiamento, 3,21 di baglio, 1,97 di pescaggio, dislocamento 11,80 t. e la notevole superficie velica di quasi 90 mq.

Per queste sue misure fu indicato come N.Y. 32.



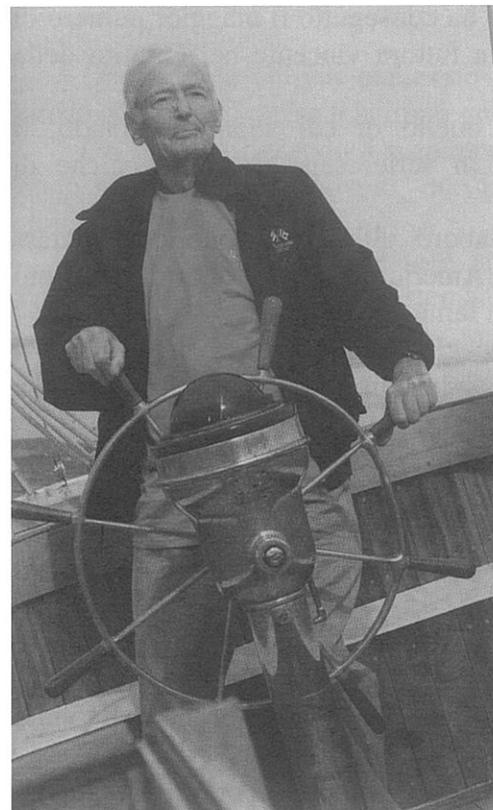
Assieme al progetto, per iniziativa di Drake Sparkman, quello tra i soci che seguiva la strategia commerciale, lo studio presentò un dettagliato programma esecutivo completo in ogni particolare.

Venti imbarcazioni, da fornire al prezzo unitario di \$ 11.500 tutto compreso.

Questo particolare, oltre alla bontà del progetto, influì non poco sulla scelta da parte del committente.

Immediatamente si dette mano alla costruzione presso i rinomati cantieri Henry B. Nevins di City Island, N.Y. seguita personalmente da Rod Stephens in conformità alle regole del Cruising Club of America e dei Lloyds inglesi.

SPARKMAN & STEPHENS



Olin Stephens

La notorietà di questo studio di progettazione e dei suoi ispiratori è ben nota, ci limiteremo quindi a qualche cenno significativo.

Olin Stephens ed il fratello Rod erano giovani ed appassionati velisti appartenenti ad una facoltosa famiglia.

Olin, dotato di grande talento progettuale, spedì un suo disegno ad una pubblicazione di nautica, il disegno fu visto ed apprezzato da Drake Sparkman, noto broker ed ovviamente anche ottimo scopritore di talenti, che non esitò ad associarlo al suo studio.

Il fratello più giovane, Rod, molto dotato come timoniere era stato intanto

assunto presso il distinto cantiere navale Nevins.

Nel 1929, proprio nell'anno della grande crisi economica, il padre dei due fratelli ordinò alla S&S la progettazione di uno yacht, il Dorade.

Dorade, come tutti i velisti sanno, ha scritto una parte determinante nella storia dello yacht, dimostrandosi in tutti i sensi il primo ocean racer moderno.

Dorade vinse la regata transatlantica con destinazione Inghilterra e immediatamente dopo si aggiudicò anche il Fastnet.

Al ritorno a New York (via nave) ai fratelli fu accordato l'onore del trionfo e trionfo fu anche per la S&S.

Dopo Dorade, i pochi difetti che questa aveva rivelato, furono eliminati con la realizzazione di Stormy Weather.

Barca che è forse quella che ha conseguito il maggior numero di vittorie nella storia dello yacht e tuttora vincente nel circuito delle vele d'epoca.

Altro strepitoso successo, quello di cui stiamo trattando, il N.Y.32, primo yacht costruito in serie, seppure con tecniche di raffinata carpenteria.

Successivamente Olin collaborò all'elaborazione del J class Ranger vincitore della coppa America 1938 e questo contribuì definitivamente ad accrescerne la fama mondiale.

Rod intanto, velista di gran classe, sorvegliava in giro per il mondo la costruzione delle barche disegnate dalla società che svariavano dai racers al quelle da crociera.

Fu proprietario per oltre vent'anni del N.Y. n° 17 ex Revonoc (dal nome scritto al contrario del valente velista Harvey Conover Jr.) da Lui ribattezzata Mustang.

Con Mustang riportò un incredibile numero di vittorie, merito suo, ma anche della barca.

Il seguito di successi e di realizzazioni dello studio è troppo noto per essere reso in dettaglio.

E' sufficiente ricordare che otto volte un loro progetto ha vinto in Coppa America...!

Olin è mancato quest'anno da pochi mesi superato il traguardo dei 100, proprio mentre si stavano svolgendo le regate delle barche d'epoca ad Imperia.

La prova di quel giorno è stata a Lui dedicata.

La fondazione Sparkman & Stephens, concepita a tutela del nome, presieduta da un appassionato velista e acuto analista inglese, Patrick Matthiesen, da quest'anno ha messo in palio una coppa d'argento abbinata alle regate di Porto Santo Stefano, da attribuirsi al meglio classificato, tra i partecipanti, uscito dai tavoli di progettazione della S & S.

Primo vincitore è risultato proprio il da Lui tanto amato Stormy Weather...!

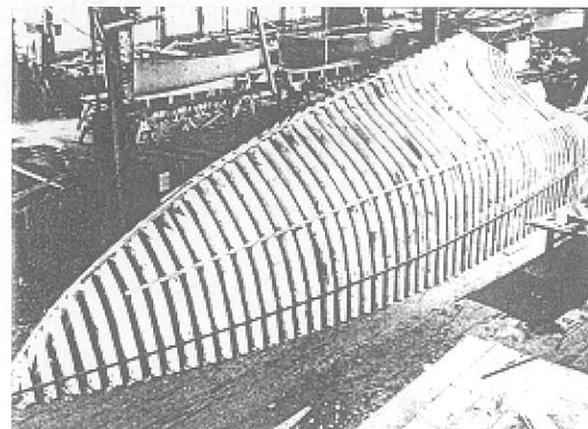
CARATTERISTICHE DEL N.Y. 32

Fasciame in mogano delle Filippine, fissato con viti in bronzo silicio sulle ordinate.

Queste e la chiglia realizzate in quercia bianca, la coperta in cedro con superficie in tela impregnata di pittura.

Gli scafi, utilizzando il sistema ideato a suo tempo da Herreshoff, sono stati costruiti capovolti, due per volta utilizzando uno stampo guida.

I N.Y. 32 risultano essere state le imbarcazioni più grandi costruite all'epoca con quel sistema.



Uno scafo in fase di costruzione

La realizzazione dei venti esemplari, assolutamente identici, lasciando all'armatore la sola scelta tra armo sloop o yawl, prese un anno di tempo e lo stampo venne poi distrutto, come prescritto dal N.Y.Y.C.

Gli scafi erano proposti agli armatori "pronti alla boa" fatto inconsueto per l'epoca.

Il disegno, ispirato al ben noto Dorade del 1934, rappresentava anche il meglio di Stormy Weather, ed era anche molto simile ad un ipotetico 6 m. S.I., ingrandito e con attitudine alla crociera.

Il piano velico realizzato da Ratsey & Laphorn era congeniale alle idee degli Stephens, con prevalenza della randa, rispetto alla vela

di prua, (quest'ultima armata a sette ottavi) anche per motivi di praticità.

Minor frequenza e necessità di andare a prora per cambiare i fiocchi, possibilità di gestirla facilmente in caso di vento forte, maneggevolezza per le manovre in porto con questa sola vela a riva.

Alcune delle 20 imbarcazioni erano previste per adottare un armamento a yawl.

Sezioni dello scafo assai affilate con forte insistenza sulla riduzione della superficie bagnata e di conseguenza linee molto assottigliate sotto la linea del galleggiamento e particolarmente in corrispondenza delle uscite di poppa e prua.

Questo fa sì che il motore ausiliario sia collocato in posizione insolitamente elevata e l'uscita dell'asse dell'elica è laterale, anche



Sirius (all'epoca Away) alla Miami-Nassau del 1947



Questa e le altre foto di Sirius, Amorita e Cholita, per la cortesia di Francesco Rastrelli

per non influire sulla efficienza del timone, che è di conseguenza privo di lunetta per il passaggio dell'elica.

L'interno è inconsueto, vi si accede dalla parte superiore della tuga, non sull'asse del pozzetto ed è assai spazioso e razionale.

L'autorevole rivista The Rudder, in un articolo apparso poco dopo l'impostazione del progetto, ipotizzava che il disegno fosse stato scelto anche sotto l'influenza delle prestazioni di Starlight, assai simile al N.Y. 32, che in quegli anni stava dominando nelle regate d'altura.

John Parkinson Jr. nel suo libro "Nowhere is Too Far" sostiene che la zavorra in chiglia fu incrementata dopo qualche tempo per aumentare la stabilità, e questo è stato successivamente confermato da Francis S. Kinnéy un disegnatore a lungo associato a S & S.

Nel suo fondamentale volume "Choice Yacht Designs" Richard Henderson ha definito il N.Y. 32 "an all time classic" definizione decisamente molto calzante

GLI ALTRI PROGETTI

Il disegno proposto da Belknap & Paine era leggermente più grande di quello richiesto dal Comitato, 47 piedi (ovvero 14,32 m. di lunghezza) e poco più di 11 (3,35 m.) di larghezza, allo scopo di rendere l'imbarcazione più comoda e più adatta all'altura, con un moderato cavallino ed una superficie velica leggermente minore

Quello di Luders prevedeva una lunghezza e larghezza leggermente minori rispetto al progetto vincente.

Interessante la sistemazione del motore, anche in questo caso posto lateralmente, che permetteva grande spazio interno nella cabina, e facile accessibilità.

Il disegno di Ford & Payne e W.J. Rouè era praticamente equivalente al modello vincente, sia per la lunghezza fuori tutto che per la larghezza, ma leggermente minore (9,54 m. rispetto a 9,75 m.) al galleggiamento e con chiglia più profonda.

La superficie velica risultava leggermente superiore.

Questo progetto rivelò ottime prestazioni in regata ed in crociera.

Le installazioni interne erano a loro volta assai ben concepite.

Questa serie di venti imbarcazioni ha avuto una vita fortunata e longeva; tutte eccetto una, andata perduta per incendio, hanno raggiunto indenni i nostri giorni.

In Italia ne sono attive due.



Sirius impegnato di bolina

ICE FIRE

E' la n° 3, varata nel 1936, nome originale Jewell.

Trasferito in Italia, tra il '93 ed il '97 è stato sottoposto a lavori di straordinaria manutenzione, piuttosto che di restauro, nel corso dei quali la coperta originale è stata rifatta in doghe di teck eliminando l'originale tela imbevuta.

Fatto che, senza stravolgere più di tanto la struttura originale e la distribuzione dei pesi, ha contribuito ad accrescere l'eleganza dell'insieme.

Le qualità agonistiche non ne hanno risentito, l'imbarcazione lo



Dettaglio della tuga del N.Y. 32

ha dimostrato ampiamente nelle regate di barche d'epoca alle quali ha partecipato.

Provati addetti ai lavori che sono stati a bordo in regata, ne esaltano la velocità ed anche la capacità di competere onorevolmente contro progetti ben più moderni, degli anni '70 ed '80.

Attualmente si trova in Adriatico, dopo una breve stagione nel mar Tirreno.

SIRIUS

Delle venti costruzioni, Sirius è la n° 19 e di essa abbiamo molte notizie.

In origine si chiamava Dolphin, di proprietà di Henry S. Morgan, facente parte della celebre famiglia di banchieri.

Nel 1947 il Lloyd's Register la riporta col nome di Away attribuendone la proprietà a Harlow W. Davock.

Questi in seguito diverrà commodoro del Lauderdale Y.C.

Corre numerose volte la Miami Nassau Race e la Lipton Race.



Sirius al cospetto dell'Isola del Tino

Nel '54 nel corso di un trasferimento dalle Bahamas a Fort Lauderdale, con a bordo oltre all'armatore, il famoso timoniere Skip Gmeiners (memoria storica della classe) e le rispettive consorti, incappò in una terribile tempesta con venti ad oltre 100 nodi.

La barca disalbera, l'equipaggio riesce a disfarsi dell'albero rotto e grazie al provvidenziale aiuto di un mercantile tedesco lungo oltre 100 metri, che gli fa scudo contro le onde ed il vento, riesce a salvarsi.

Nel '56 altro cambio di proprietà.

Le viene attribuito l'attuale nome di Sirius dal nuovo armatore, Henry C. Boschen.

Questi era stato presidente di una grande impresa per la costruzione di basi navali in Pacifico durante la guerra.

La nave appoggio che collegava i cantieri tra le Hawaii e Midway era la USS Sirius, alla quale si riferì per il nuovo nome da darle.

Fino al '69 Sirius partecipò a molte regate d'altura, vincendone più d'una, tra queste la N.Y.Y.C. Cruise.

Nel '69 Sirius venne riarmata in testa d'albero con l'aggiunta di un piccolo bompreso metallico e donata alla U.S. Merchant Marine Academy di King's Point (NY)

Nel '70 è presente a molte regate.

Dopo un'altro passaggio di proprietà, venne acquisita nel '70 da E. Kenneth Hiller di Greenwich.

Dopo la scomparsa prematura del figlio, nell'82, questi la cedette ad una associazione, la Full Sea Inc. ed alla fine dello stesso anno fu comprata da John Ruzika .

Questi fece ripristinare l'armamento originale ed effettuare un completo refitting sotto la diretta sorveglianza della S & S.

Ruzika ha vissuto a lungo a bordo di Sirius conservandone assai bene gli interni ed accettò di vendere la barca, dietro assicurazione da parte del presidente della S & S, che una volta giunta in Mediterraneo, questa avrebbe preso parte attiva alle regate per le imbarcazioni d'epoca

Nel 2004 la vendita venne perfezionata e il ricavato donato in beneficenza.

Sirius portata in Italia a Civitavecchia via nave, è stata sottoposta ad un attento restauro dapprima presso i Cantieri Navali dell'Adriatico, in seguito presso il Cantiere Navale dell'Argentario, cominciando poi la sua nuova vita.

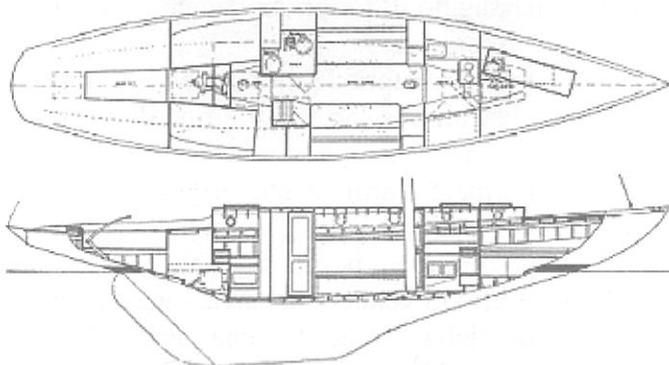
Nella stagione 2006 si è comportata con onore nei principali raduni e nel 2007 ha raccolto numerosi successi, in particolare imponendosi, nelle regate d'altura, La Spezia – P.to Santo Stefano e La Maddalena – Cannes a conferma, se ce ne fosse bisogno, della indovinata definizione data alla classe, di "an all time classic".

CALIFORNIA 32

L'iniziativa del N.Y.Y.C ed il successo di ordini conseguito, naturalmente erano stati esaminati ed apprezzati e quindi trovarono immediatamente imitatori sulla costa occidentale in California.

Cinque armatori, soci del San Diego Yacht Club, guidati da Donald Douglas, (proprietario di un 6 m e di un classe M) fondarono la "California 32 foot One Design Association"

Il progetto di questa nuova serie di cinque imbarcazioni, cui in seguito se ne aggiunsero altre due, fu affidato direttamente a Nicholas Potter e se pur simile nelle dimensioni generali, presenta significative differenze rispetto al N.Y.



NICHOLAS POTTER

Anche indicato come "l'Herreshoff of the West".

Potter "era nato a Providence nel 1897 ed aveva conseguito esperienza lavorando presso la Herreshoff Manufacturing Company a Bristol.

Sebbene avesse poi collaborato con Burgess ed anche con Swasey e Paine, a Boston, i suoi progetti erano elaborazioni e raffinamenti, ispirati allo stile del suo grande maestro.

Rimase, per tutta la vita legato da grande amicizia con L. Frances Herreshoff

Si era trasferito nella West Coast nei tardi anni venti.

Al suo attivo parecchi yacht vincenti e tra questi l'8 m stazza internazionale. Angelita, che nel '32 guadagnò l'oro alle olimpiadi di Los Angeles.

Fu suo il progetto del classe M. Serenade (costruito per il famoso violinista Jascha Heifetz), suoi anche alcuni 6 m. stazza internazionale di notevole successo.

Certamente la vittoria di Angelita influì sulla scelta da parte dell'Associazione, scelta fortunata, per lui e per i committenti.

Nick Potter resta ai nostri giorni relativamente poco conosciuto e ben pochi dei suoi disegni purtroppo sopravvivono, essendo stati distrutti per sua disposizione dopo la sua prematura scomparsa.

I Californian 32 furono soltanto sette, perché i soci del San Diego Yacht Club erano molto meno numerosi di quelli del grande Circolo della costa Orientale.

Probabilmente hanno anche influito negativamente sulla sua



Altamar in una foto del 1937

diffusione i venti di guerra che già cominciavano ad agitare le acque del Pacifico.

In seguito, ma leggermente ingrandita e quindi non del tutto conforme ai piani originali, fu costruita a Hong Kong Pegasus.

I DETTAGLI

La produzione delle imbarcazioni, iniziata nel 1937, fu affidata al cantiere Fellows & Stewart di Wilmington, sotto la diretta sorveglianza di Potter.

Le regole per la realizzazione dettate dall'associazione, furono estremamente rigorose, addirittura più severe rispetto a quelle già abbastanza restrittive stabilite per i NY 32.

Queste le misure: 14,13 m. fuoritutto, 9,75 m. al galleggiamento, 3,32 m. di baglio e 2,10 di pescaggio, con dislocamento di t. 12,5, e superficie velica di 80 mq. (risultante quindi inferiore a quella del NY32 di circa il 10 %).

Tutti gli yacht sono stati costruiti a scafo rovesciato (per la prima volta in California) per mezzo di un'unica matrice, utilizzando gli stessi identici materiali, lo stesso motore Universal da 20 cavalli e vele prodotte da un unico fornitore (Ratsey).



Amorita in azione

Per lo scafo è stato usato fasciame in pino Oregon, per chiglia e dritti iroko, coniugando leggerezza e robustezza.

Tutte le sistemazioni interne sono state pensate e realizzate con dotazioni assolutamente identiche.

Armamento, uguale per tutte, a sloop bermudiano.

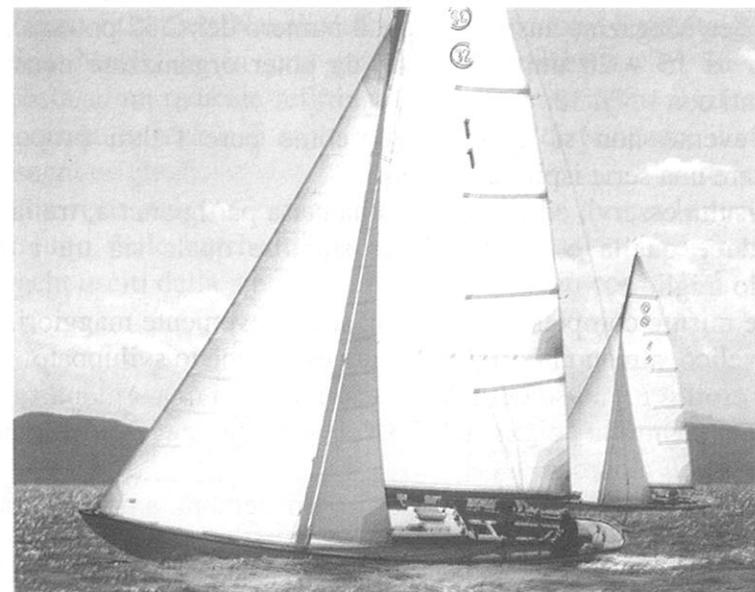
Costruzione di ottima fattura e materiali di prima scelta.

I nomi loro assegnati dai proprietari furono: Cholita, Altamar, Tempest, Escapade, Amorita e per gli ultimi due, costruiti dopo la guerra Atorante ed Andale.

LA BARCA DA BATTERE

Tutte si rivelarono estremamente competitive, maneggevoli, ben bilanciate sia con vento leggero, che in condizioni difficili, riportando numerosissimi successi nelle regate della costa orientale essendo in ogni circostanza le barche da battere e restando tali fino all'avvento dei nuovi progetti semi plananti di Bill Lapworth, i Cal 40.

Si distinguevano nelle regate di altura, anche su lunghissime



Cholita ed, in secondo piano, Amorita

distanze, come in quelle costiere di triangolo.

Risulta che esse erano in grado di reggere degnamente il confronto con gli 8 m stazza internazionale, più lunghi e potenti.

In regate di circa 12 miglia nelle acque di San Diego, limitavano il distacco in tempo reale, nei confronti di questi, normalmente a meno di tre minuti.

E' importante sottolineare che anche le regole di utilizzo in regata erano minuziose: numero dei membri d'equipaggio, numero degli alaggi per far carenaggio e vele da utilizzare per almeno due stagioni

Sono ora attive, Cholita, Amorita ed Andale, questa proprio quest'anno approdata a Marsiglia e già presente in regata a Cannes.

Altamar in piena forma sino alla fine degli anni '80 è in restauro a San Diego.

Atorante è affondata, Escapade è alle Hawaii e sembra ormai irrecuperabile.

Il Pegasus è a Sausalito in California.

In un esaustivo saggio di raffronto tra le due serie, il già menzionato Patrick Matthiesen riporta, tra l'altro, che, nel 1945 la rivista Sea Magazine auspicava che il numero dei C.32 potesse essere portato a 15 - 20 unità in modo da poter organizzare consistenti confronti con i NY 32.

L'evento non si materializzò, come pure l'altra proposta di realizzare una serie ispirata a Pegaso.

Risulta esservi, ed è naturale, una certa partigianeria, tra la costa orientale e quella occidentale, per stabilire quale sia tra i due il modello migliore.

Le misure complessive del C.32 sono lievemente maggiori, ma il piano velico, almeno in origine, risulta essere meno sviluppato.

Il profilo immerso del NY 32 si sviluppa in una armoniosa curva continua, mentre la chiglia del C.32 presenta un leggero dente poco a poppavia dell'albero.

Nel raffronto valutando le prestazioni, sembra, a parere di alcuni tecnici, doversi affermare che il C.32 sia leggermente più veloce.

Non a caso, era stata definita "boat to beat"

Due di questi yacht prestigiosi sono ora in Italia, ma un vero confronto diretto col New Yorker ad armi pari non si è ancora verificato.

Le vele possono fare la differenza e così anche gli equipaggi, se composti da professionisti, quando contrapposti a pur bravi dilettanti.

CHOLITA

E' stata la prima ad essere costruita ed anche a giungere nel nostro Paese.

Era virtualmente abbandonata a Tiburon nei pressi di San Francisco tenuta in secca per anni, cotta dal sole e in pessime condizioni.

Nelle regate in California fino agli anni '60 si era distinta con vittorie prestigiose.

Presso i Cantieri Navali dell'Argentario, sotto l'attenta guida di Federico Nardi, fu in una prima fase riassetata ed in seguito sottoposta ad un radicale refitting, comprendente anche il rifacimento della coperta in teak e di molti altri dettagli, disponendo, il cantiere, dei disegni originali.

Una volta rimessa in acqua, Cholita mise in mostra le sue qualità nel circuito delle barche d'epoca, distinguendosi nel confronto con altri yacht usciti dalla matita di progettisti ben più conosciuti.



Amorita e Cholita all'Argentario nel 2007

Rifacendomi a quanto scrive di essa il Prof. Pier Maria Giusteschi Conti, ora la sua lunghezza al galleggiamento risulta essere 34 piedi, pari a m 10,38, come del resto si verifica anche per i NY 32 passati da una lunghezza teorica di m 9,75 ad una effettiva attuale, oscillante tra m 10,15 e 10,55.

Se ne deduce che quasi tutte queste barche, di entrambe le serie, nel corso degli anni sono state appesantite, per l'adozione di nuovi motori e apparati ausiliari, per la sostituzione del fasciame con essenze più forti e quindi più pesanti di quelle originali ed infine per l'aumento della zavorra, al fine di guadagnare stabilità ed incrementare la superficie velica.

Cholita è abitualmente presente a molte regate per barche d'epoca, e nel 2004 ha partecipato anche ad una Giraglia, (stazzata IMS al pari delle barche moderne), comportandosi assai bene.

Nel circuito ha fatto registrare una lunga serie di vittorie, aggiudicandosi sia Trofei Prada che una Challenge Panerai.

AMORITA

Amorita è la costruzione n° 5.

Segnalata navigante ed in buone condizioni (conserva ancora l'albero originale) è stata trasportata via nave in Italia, a sua volta restaurata presso i Cantieri Navali dell'Argentario e consegnata nel 2007.

Si è subito immessa nel circuito delle imbarcazioni d'epoca, rivelandosi particolarmente veloce partecipando con successo e numerose vittorie alle regate della stagione 2007 (prima assoluta nella Challenge Panerai) e continua a mettersi in luce quella attuale.

Paolo Maccione in un interessante articolo pubblicato su Yacht Digest, dedicato ai due C.32 ora italiani, riporta a proposito di Amorita il seguente commento dell'armatore.

"E' un'imbarcazione dalle qualità marine eccezionali, di concezione moderna per l'epoca in cui è stata costruita.

Di bolina supera i 7 nodi di velocità, mentre in poppa nelle Bocche di Bonifacio sono stati raggiunti i 12,5 nodi.

Dopo 15 anni di regate d'altura, mi sono innamorato della vela d'epoca".

Entrambe, praticamente identiche, hanno destato unanime ammirazione in tutte le località, sedi del circuito Panerai, nelle quali sono state presenti.

L'A.I.V.E. ha chiesto a Patrick Matthiesen di inviarle un estratto di un suo lungo ed esaustivo saggio che mette a confronto le due serie.

Egli ha gentilmente acconsentito .

Si ritiene opportuno presentarlo in lingua originale

COMPARISONS BETWEEN THE NY 32 AND THE C 32

When I was a young man I was much attracted to the aesthetic qualities, always foremost in my mind, of the international 8 metre class and I very nearly bought a 1926 Milne design.

Many years later when already middle-aged I again almost fell victim to temptation flirting with restoring the Bjarne Aas designed 8 K-29.

Apart from the expense of a total reconstruction my enthusiasm waned when the then owner told me how his wife had had a special set of cooking spoons with shortened handles so that they did not catch the deckhead when she sat crouched on the floor of the galley in the forepeak!

A requirement for creature comfort seemed a necessity of life as years advanced!

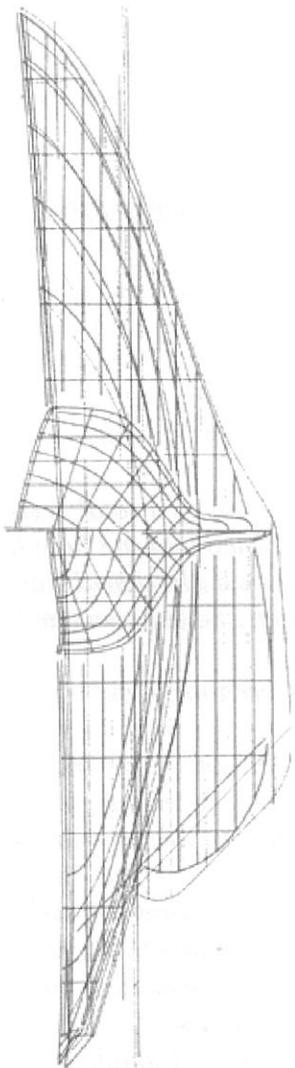
I then turned my search for aesthetic+performance+comfort to the celebrated New York 32 and negotiated for "Gentian" only to have my offer which later turned out to be 5 times the eventual selling price refused.

It was about this time that I read about the history of the California 32s, legendry boat on the West Coast of America by a designer I had never before heard of, Nicholas Potter also known as "the Herreshoff of the West".

Over the following years I studied the Design at first hand and visited "Altamar, Andale, Amorita, Cholita and Tempest" in their native America, trying to buy several of the boats, but always frusted

by either owning another boat under restoration or personal family circumstances.

It was clear that the Cal 32 combined an almost unique blend of fine and simple construction, grace, aesthetic appeal but above all performance.



I profili sovrapposti del N.Y. e del Cal.

Questo è di poco più lungo, la deriva è più profonda ed il timone più sviluppato

Nick Potter remains to this day a relatively unknown character with a sketchy biography.

Potter had directed that all his drawings be destroyed upon his death, a real tragedy.

Very few of his designs survive, the C 32 being the most notable, as well as a couple of "double ender" canoe stern eight metres, "Yucca, Angelita and Marin" as well as a shapely cruising yacht or two and the M class "Serenade" (Jascha Heifetz's yacht) and some successful six metres.

The 1930s eights, which preceded the C 32, were of great interest, winning the 1932 Olympics and often successfully challenging the very best of their time including designs by Olin such as "Prelude".

Potter, who apparently may have spent a very brief spell at S & S as a draftsman, worked at the Herreshoff Manufacturing Company in Bristol and it was really there that his style and design formula was evolved.

Although he also worked at Burgess, Swasey and Paine in Boston, in effect his boats are in many ways refinements of earlier Herreshoff designs and bear the marked influence of the "Newport 29, Bar Harbor 31, the New York 30 and the Fisher Island 31 of 1926", a boat Potter may well have had first hand experience of.

Indeed he remained a lifelong friend of L. Frances Herreshoff.

Potter moved to the West Coast in the late 1929s and his construction methods, as carried out on the west coast by Fellows and Stewart or the South Coast Company of Newport Harbour, were almost identical to Herreshoff's and this is particularly noticeable in the lightly planked keelsons and the way the frame ends and chainplates were treated.

In this they were totally different from the east coast constructional methods of say a Nevins or Minnefords.

Early on the apocryphal story grew up that the California 32 was a "rip off" of the New York 32 for which a drawing had appeared under the title of "The Perfect 32" in "The Sportsman" as early as March 1936 and hull # 1 was launched by Nevins on May 9th of the same year.

Certainly they appeared on the scene almost simultaneously within months of each other and equally they share similar dimensions, but that is almost certainly coincidence and the two hull forms are entirely different as an examination of the surviving drawings clearly shows.

A NY 32 measures 45'4" x 32' x 10' 7" x 6'6" with 950 sq.ft. of sail area, whereas the California 32 measures 46' on deck, 32' waterline, 10' 09" beam and 6' 9" draft with 857 sq.ft. of sail area.

It is thus interesting to note that the easily driven hull of the C 32 carries almost 10% less working sail.

Thus the C 32 boats are just a little longer, wider and deeper than the NY 32.

The C 32 class arose by total coincidence as the result of several friendly yachtsmen led by Donald Douglas (who already owned a 6 metre and an M class!) seeing a Potter "one off" proposal for one of their associates, Edmond Locke, of Balboa.

They wanted one too! So the "one off" became a class with five boats being built before World War II and two boat after, followed by one slightly scaled up cruiser/ racer derivative which is not a real Cal 32 built in Hong Kong (named Pegaso) making for a total of eight.

Of these "Cholita" and "Amorita" have been fully restored at the Cantiere dell'Argentario and "Andale" remains in god shape having been purchased and shipped to Marseilles in 2008.

"Altamar" still actively sailing at the end of the 1980s is now undergoing a total rebuild by Doug Jones in San Diego.

The enlarged boat "Pegaso" is well looked after as a liveaboard at Sausalito and two boats have been lost, one "Atorante" having perished after being holed at sea in 1975, and "Escapade" failed to make it back from Hawaii and after being abandoned there was apparently chain sawed.

As late as 1945 "Sea Magazine" reported that it was hoped that the class would grow to 15 or even 20 maybe with a view to matching the NY 32s, but the orders never materialised and a further attempt to build the enlarged and more powerful "Pegaso" in glass as a class of one designs also foundered.

The Cal 32s were a true one-design class and were all built Herreshoff style upside down over a master mould.

The class rules were strict and stipulated precisely gear to be carried right down to the number of blankets, the intervals between hauling for scrubbingoff and that sails could not be renewed more frequently than once every two seasons.

Right from their launch the C 32s enjoyed unrivalled success in Southern California and across the Pacific.

Before even shaking down "Altamar" participated in the "Cross Channel race" in southern California and beat the whole fleet of Southern Californian's fastest schooners, cutters, sloops, yawls and ketches.

"Cholita" shortly afterwards won a 90 mile race outright trouncing the opposition on elapsed time by 1 hour and 24 minutes and corrected time by 1 hour and 7 minutes!

It was noted in the yachting press at the time that the cotton sails of boats had not yet been properly stretched.

The C 32 Escapade won the 1941 Honolulu race.

They have a near legendary turn of speed, are well balanced, relatively easy to handle with a small fore triangle and held the reputation as being the boat to beat in any West Coast offshore and inshore racing, light or heavy air, for almost 25 years, which must be a near record.

In 1937 it was noted that the boats were so fast "that over a twelve miles course they regularly only lost by three minutes to the local eight metres" a phenomenal result as the eight are longer and narrower.

Indeed they were still winning races against all comers until the advent of Bill Lapworth's seminal semi-planing semi-light displacement canoe hull around 1960 – the renowned CAL 40 .

The C 32 apparently is such a pleasure to sail that there is a temptation to drive her too hard too windward in a blow.

I was told that it was, I believe "Andale" , then owned by the late Doug Smith, that was once driven to windward so hard from Los Angeles to San Francisco without reefing that in the vicious seas there she cracked all the ribs forward of the mast.

A brief comparison between the NY 32 and C 32 lines drawing, as far as they exist for the C 32, revealing and may help readers decide and lay bets as to which they think wil win this historic series.

The drawing reproduced below shows the two waterlines compared.



The waterline in blue are those of the California 32 whereas those superimposed in red are those of the New York 32.

I do not believe that they have ever been compared in this detailed way before.

The difference are immediately apparent.

The Cal is finer forward with a flattening, almost a slab sidedness to the topsides and bow and the echo of a Herreshoff hollow in the entry.

She carries her beam wider, further aft while at the same time having a "tight ass".

Interestingly the NY 32 has the legendary reputation of "squeezing" up to windward and this has been attributed in the past to the slim profile aft of the keel; that in her fineness aft that has been said to "squeeze" the water out behind her

However it is interesting to note that the C 32 is almost as fine and indeed in the "twist" to her after sections just above the keel actually appears finer than the NY 32 !

Unfortunately the full sectional drawing for the C 32 do not survive.

However a study of the profile is equally revealing and although the increased roundedness of the NY 32 may be considered prettier the fine C 32's bow is once apparent.

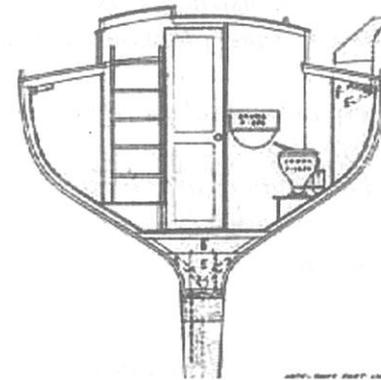
The keel, with 10,500 lbs of lead ballast, has slight "drag", a rather old fashioned feature also adopted by Alfred Mylne and

thought to cut resistance, but since the date of tank testing proven to be little benefit.

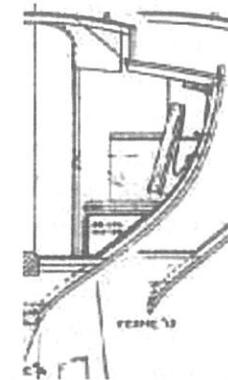
The increased toe to her keel, although increasing wetted area, gets the ballast low and may help separation flow.

Consulting with Olin Stephens the verdict was that a "toe" might give a slight advantage to windward.

What is equally clear is the C 32's fineness is not restricted to the almost metre boat bow profile which has a slenderer immersion



Cal 32 midsection



Cal 32 section taken at the mast



Cal 32 aft section at rudder



Cal 32 bow section

profile and more hollow forward – the turn of the bilge and the “belly” of the vassel is tucked a little higher up with steeper deadrise and if the redoutable Uffa Fox was commenting, he would remark on the flatness of the run aft leaving a particularly fair wake assumes

The California 32 is a very handsome yacht, even an eye turner.

Her narrow decks, the sweep forward to the fine bow and the “swung” companionway with runway all make her a product of her time, handsome, purposeful, eye catching.

The three cabin layout is simple and comfortable.

She was originally raced with rod rigging one of the earliest such examples.

Her heavy high quality teak centre line construction is balanced by the superb quality old growth Oregon Pine planking which is much lighter than mahogany.

Anyone who has occasion to closely examine the original spars will see that they are crafted works of art.

Sophisticated and very light; these alone are a significant advantage when compared to rod Stephens much heavier spars for the NY 32 and contemporary S & S designs.

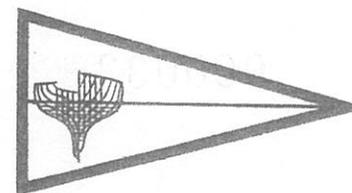
It is hard to fault the California 32.

Owners of New York 32 remain convinced to this day they can beat a C 32 but the race courses of the Mediterranean have proved otherwise and in discussing the design several times with the late Olin Stephens.

He finally admitted to me last year “that is one fast boat”.

What higher praise could one hope to achieve.

*Patrick Matthiesen
October 2008*



ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE d'EPOCA

Stampa a tiratura limitata
a cura del Poligrafico dell'Accademia Navale

Co~~pi~~⁰⁰⁰⁰³³ di 500



Copyright A.I.V.E