

A.I.V.E.

ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

CLASSE A

I SEI METRI SERIE NAZIONALE E LA VERSILIA

testo a cura di

Franco Belloni

con la collaborazione di Fernanda Giulini, Gianni Loffredo,
Giorgio Balestrero e Lorenzo Corsini

Genova 2004

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

CLASSE A
I SEI METRI SERIE NAZIONALE E LA VERSILIA

Testi:
Franco Belloni
con la collaborazione di Fernanda Giulini, Gianni Loffredo,
Giorgio Balestrero e Lorenzo Corsini

Fotografie:
Archivio Belloni, studio fotografico Fabbroni, archivio
Orlando, archivio Giulini.

PREFAZIONE

È difficile che una barca a vela da diporto si identifichi con una costa o addirittura un territorio.

È successo con il Dinghy 12" nelle rade della costa dell'Inghilterra del Sud; con il Wianno senior nelle acque basse del New England; poi non mi viene in mente altro, anzi sì, il Classe A nella Versilia.

Non so chi lo abbia portato lì per primo, anche perché non è una barca facile in quei fondali abbastanza infidi di buche e sabbia, con venti di traversia che alzano subito l'onda, però l'iconografia classica del litorale a memoria, ha sempre avuto sullo sfondo la grande vela della Classe A.

C'è una via degli Ammiragli: Mimbelli, Goretti de Flamini, Paladini; forse loro ancora da giovani tenenti per movimentare la vita di spiaggia, o forse casa Agnelli che, se ricordo bene, ne aveva ben quattro, ordinati sui rulli pronti sempre all'uscita.

Rivedere oggi il Classe A che regata in Versilia è una gioia ed, anche per noi, che non abbiamo la vocazione delle derive, serve a mantenere vivo il ricordo di un certo modo di andar per mare e sfidarsi con eleganza, perfino davanti ad una grande spiaggia bianca.

Un ringraziamento all'Ente per le Ville Versiliesi che ha contribuito alla realizzazione di questa pubblicazione che si aggiunge alla collana dei nostri libri.

Luglio 2004

Gianni Loffredo
Presidente A.I.V.E.

LA VERSILIA E LA CLASSE A

FERNANDA GIULINI



Nelle pagine precedenti:
una regata in Versilia negli
anni '50.

Nella pagina a fianco:
...perché l'artista possa avere
il marmo perfetto...

La Versilia è come un teatro aperto a mille rappresentazioni che hanno scenari sempre diversi: le montagne bianche di marmo riportano con l'immaginazione ai capolavori del Rinascimento e al lavoro dell'uomo che opera perché l'artista possa avere il marmo perfetto, le onde che si frangono in cerchi concentrici sulla spiaggia alla luce del tramonto, quando si passeggia sul mare ripetendo un rito antico, il Fiumetto, dipinto tante volte da Carrà, che sbocca nel mare con l'acqua limpida e le Apuane sullo sfondo, lo spettacolo dei pescatori che all'alba tirano le reti sulla spiaggia, il ponte dove si caricavano i marmi nel silenzio del mattino, il peschereccio sulla riva del mare, la mitica Capannina di Franceschi dove si passavano le notti che finivano con il chiarore dell'alba, la vita intellettuale al Quarto Platano, il luogo dove si ritrovavano gli artisti famosi per conversare forse su quella Versilia amata di cui Forte dei Marmi era un punto di riferimento importante.

Ogni tanto si vedevano passare i velieri maestosi, con le vele spiegate, tese con il vento di maestrale che aumenta il pomeriggio e si placa la sera.

In questo mondo fatto di montagne, di mare, di pineta e anche di sogni più o meno proibiti, si inseriscono le regate delle barche a vela della Classe A che tutte le domeniche d'estate andavano in mare per la gioia della competizione ed anche perché quando si alza il maestrale è impossibile restare a terra.

Chi conosce Forte dei Marmi e la Versilia sa che il mattino c'è un senso di attesa, nelle giornate di tempo bello, perché ad un certo momento imprecisato si alza il vento ed è un richiamo irresistibile.

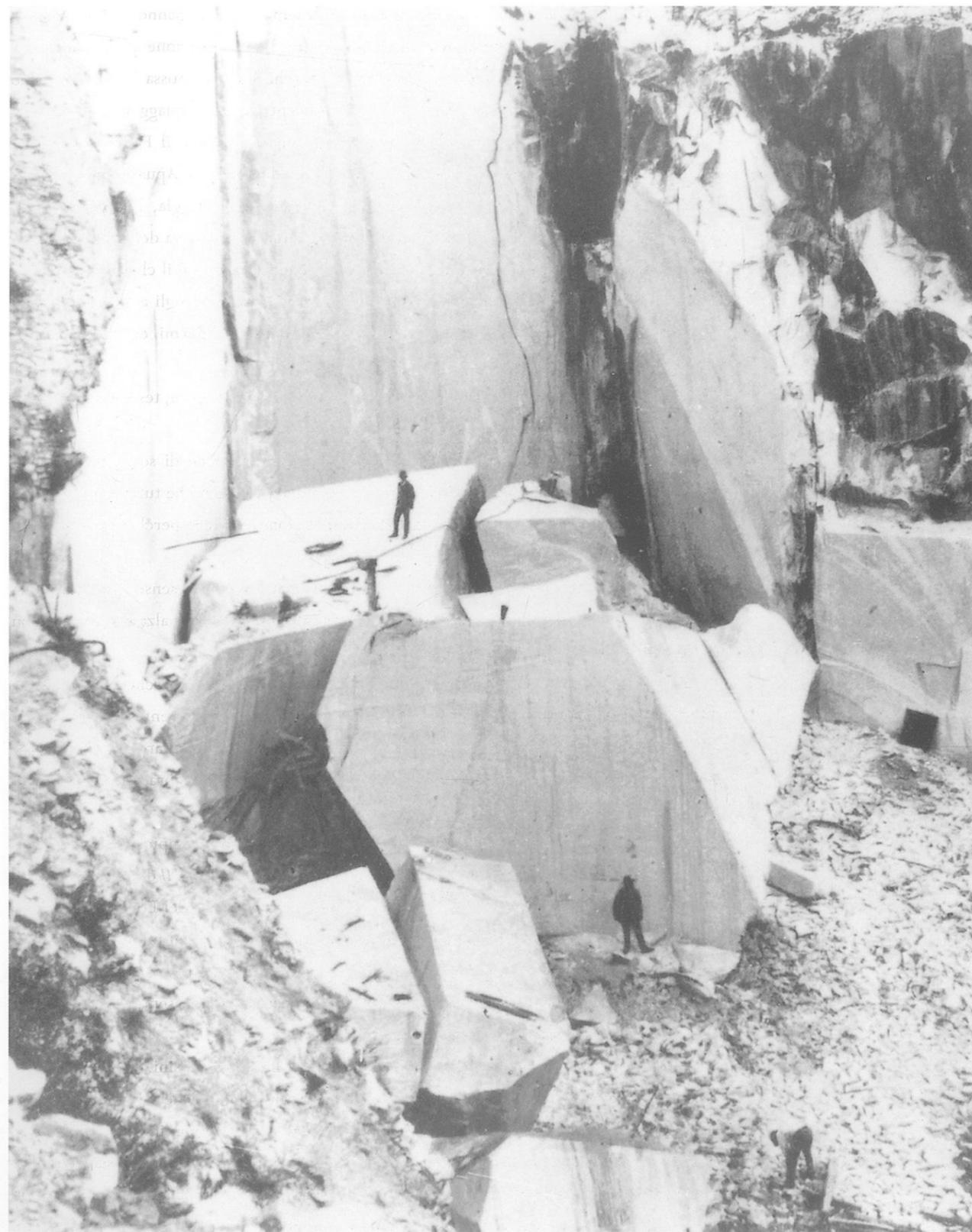
Si armano le barche e dalla spiaggia si salpa verso il mare, dove le barche a vela restano lontane sull'orizzonte per molte ore, sino a quando, prima che il vento cali, ritornano verso terra, con la prua verso la spiaggia e il vento in poppa, per arrivare a terra diritte e poi voltare all'ultimo momento la prua verso il mare e buttare l'ancora, pronte a salpare di nuovo al primo soffio di vento di maestrale.

Ed ecco una rara immagine di Classe A che sono state dei grandi campioni, A 132 è *Furia* del Dott. Cagli, A 125 è *Allah Ben Hur* di Gianni Agnelli e A 101 è *Sasà II* di Filippo Corsini. Le immagini diventano poi a colori con A 135, che era un tempo del Dott. Cagli e poi è diventata della mia famiglia, che naviga in una serena passeggiata nel mare azzurro e poi ancora le barche a vela di oggi nelle immagini di una regata.

Il passato è certo un riferimento importante, tanto più se non rappresenta un ricordo, ma è una realtà sempre attuale, ricca di tensioni emotive.

In questi anni vince spesso *Grifo*, la magnifica barca di Lorenzo Corsini, ma l'importante è essere in mare a gareggiare quando si alza il maestrale, attirando le vele verso le onde azzurre dove si dimentica tutto per vivere nel vento le ore di serena, intensa emozione.

L'Ente per le Ville Versiliesi opera a tutela del paesaggio e credo che non ci sia paesaggio più affascinante del mare azzurro, appena increspato, con le Apuane sullo sfondo e la pineta che crea una linea di verde tra il mare e i monti candidi.



...il Fiumetto, dipinto tante volte da Carrà...



...sulla spiaggia la luce del tramonto...



...i pescatori che all'alba tirano le reti sulla spiaggia...

...dove scaricavano i marmi nel silenzio del mattino...



...il peschereccio sulla riva del mare...



Un ringraziamento particolare va all'A.I.V.E. per aver voluto ridare alla Classe A la sua autenticità, riconoscendo l'originarietà di una barca da regata di ieri e di oggi, elegante e sobria con lo scafo di legno e le vele candide nel cielo azzurro d'estate.

...la Capannina di Franceschi...



...la vita intellettuale al Quarto Platano...



"Al quarto Platano" di Forte dei Marmi Pea attorniato affettuosamente da tutti gli amici poco prima della morte nel 1958. Si riconoscono Ines Carrà, Giuseppe De Robertis, Carrà, Vigevani, Maria Bellonci, Pea, Montale, Anna Banti Longhi, Fantuzzi, l'editore Fabbri, la figlia di Pea ed altri.

...le barche della Classe A di questa rara immagine sono state dei grandi campioni: A132 è *Furia* del dottor Cagli, A101 è *Allah Ben Hur*, di Gianni Agnelli e A101 è *Sazà II* già di Anna Corsini che lo ha regalato di recente al nipote Duccio. *Sazà II* appartiene da oltre 70 anni alla famiglia Corsini ed è indubbiamente il Classe A più famoso e dalle prestazioni più eclatanti...



...e poi è diventata della mia famiglia...(A135-*Tre Stelle* di Fernanda Giulini)...



D'ANNUNZIO E LA VELA

Argomentando di Versilia e di vela non si può dimenticare Gabriele D'Annunzio, che della Versilia fu pioniere e cantore e che dalla "Capponcina" usciva a cavalcare lungo la spiaggia seguito dalla muta degli amati levrieri...

Egli molto ha scritto del mare e per la mariniera. Pensiamo, tra l'altro, a *La Nave* che canta della nascita di Venezia e gli valse l'alloro in Campidoglio.

Alla *Beffa di Buccari* "... siamo trenta di una sorte e trentuno con la morte.."

Alla *Torpediniera in Adriatico* "... naviglio d'acciajo, veloce, diritto, guizzante, bello come un'arme nuda, vivo, palpitante..."

Alla splendida descrizione dell'onda, ispirata e resa poesia dal testo del Guglielmotti...

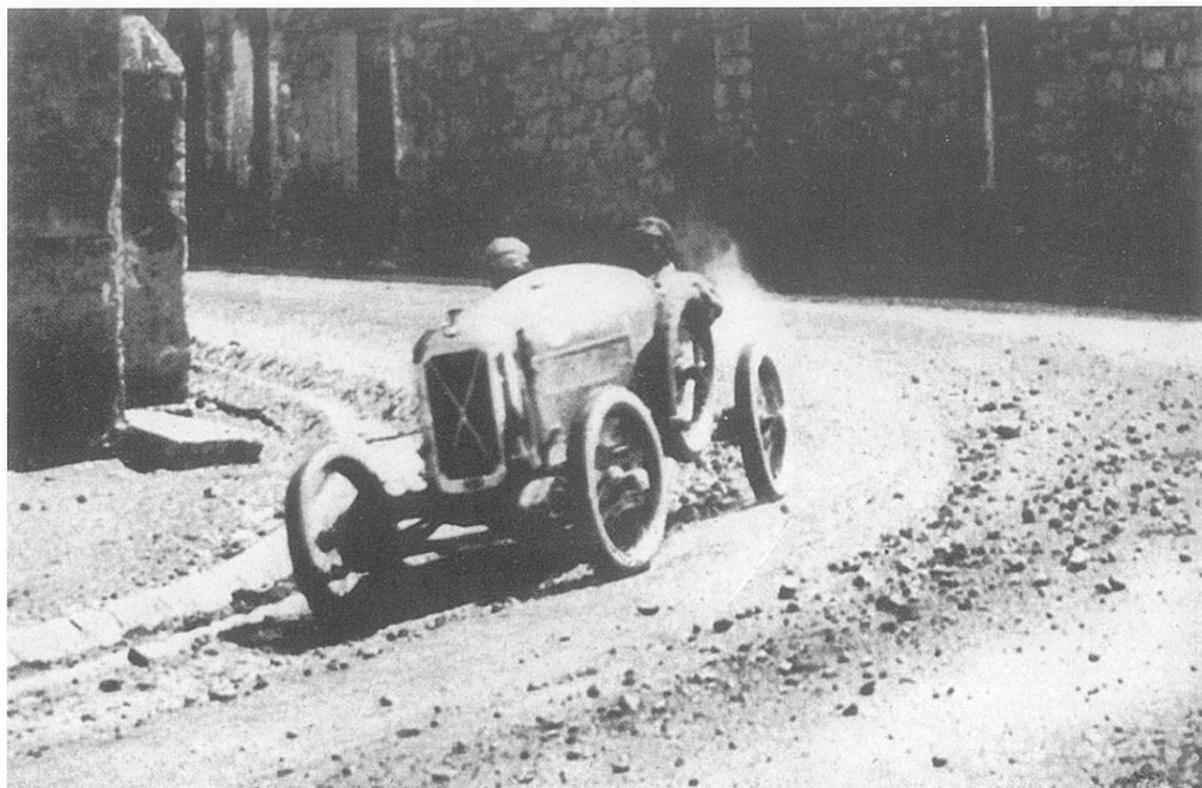
Così Egli descrive la vela, con lessico tecnico impeccabile:

"il legno gemeva cricchiava
rombava; la verga bicorne
strideva alla trozza;
la forte ralinga batteva
l'aere qual furia impennata
di libertà sotto pugni
di ghermitori tenaci;
sinchè contra l'albero a pioppo
ghindata fu tra fondo
e testiera, ordita la scotta
al paranco. E l'aurica vela
fu gonfia d'un alito immenso,
più bella di tutte le cose
d'intorno apparite
più di noi che l'aprimmo
libera, più pura e innocente
del cielo, una vergine forza,
un desiderio pudico,
un arco acceso d'amore
pel suo segno, un candido spirto
tra il duplice Azzurro tutt'ala"
(LAUS VITAE – La Vela)



OMBO I...
IN...
STRERO

H. Juan Palasturo
Alv. J. J.



Nelle pagine precedenti:
Renato Balestrero in azione
nella seconda edizione della
Coppa di Camaiore.

In questa pagina:
Baconin Borzacchini,
vincitore della prima
edizione della Coppa di
Camaiore.

Nella Versilia degli anni ruggenti e nei nobili paesi che le fanno corona, non poteva mancare, oltre alla mondanità, all'eleganza ed al fascino di una vacanza elitaria, la presenza dello sport. Questo era praticato dai residenti e dagli ospiti nelle sue forme più congeniali: il tennis, l'equitazione, la bici, la vela, ma vi è stato anche il momento emozionante dell'automobile.

Nei primi anni del secolo XX e tra le due guerre, le automobili e specialmente quelle da corsa, costituivano una attrazione irresistibile, oltre che oggetto di desiderio. Per l'uomo della strada erano cose mai viste, prodigiosi frutti dell'ingegno teso a "future sorti e progressive...". Perfettamente compatibili con l'atmosfera e le visioni del "Gran ballo Excelsior" del maestro Marengo...!

Complice la stampa, che nei suoi *reportage* (i termini stranieri e specialmente francesi erano di rigore) attribuiva a macchine e piloti gesta sovrumane e memorabili in una prosa oltremodo retorica. La velocità era impressionante, i motori un mistero rombante e vibrante, che meccanici, simili a demiurghi, sapevano dominare, i piloti superuomini inebriati di velocità.

La Versilia non poteva restare estranea a questo forte richiamo e dalla metà degli anni Venti, a Camaiore si tenne per tre anni consecutivi un importante circuito, con la partecipazione di alcuni dei maggiori assi del momento.

Della prima Coppa di Camaiore, disputata nel luglio 1926, abbiamo una breve presentazione tratta dal "Nuovo Giornale".

Clemente Biondetti vincitore
della terza edizione della
Coppa di Camaiore.

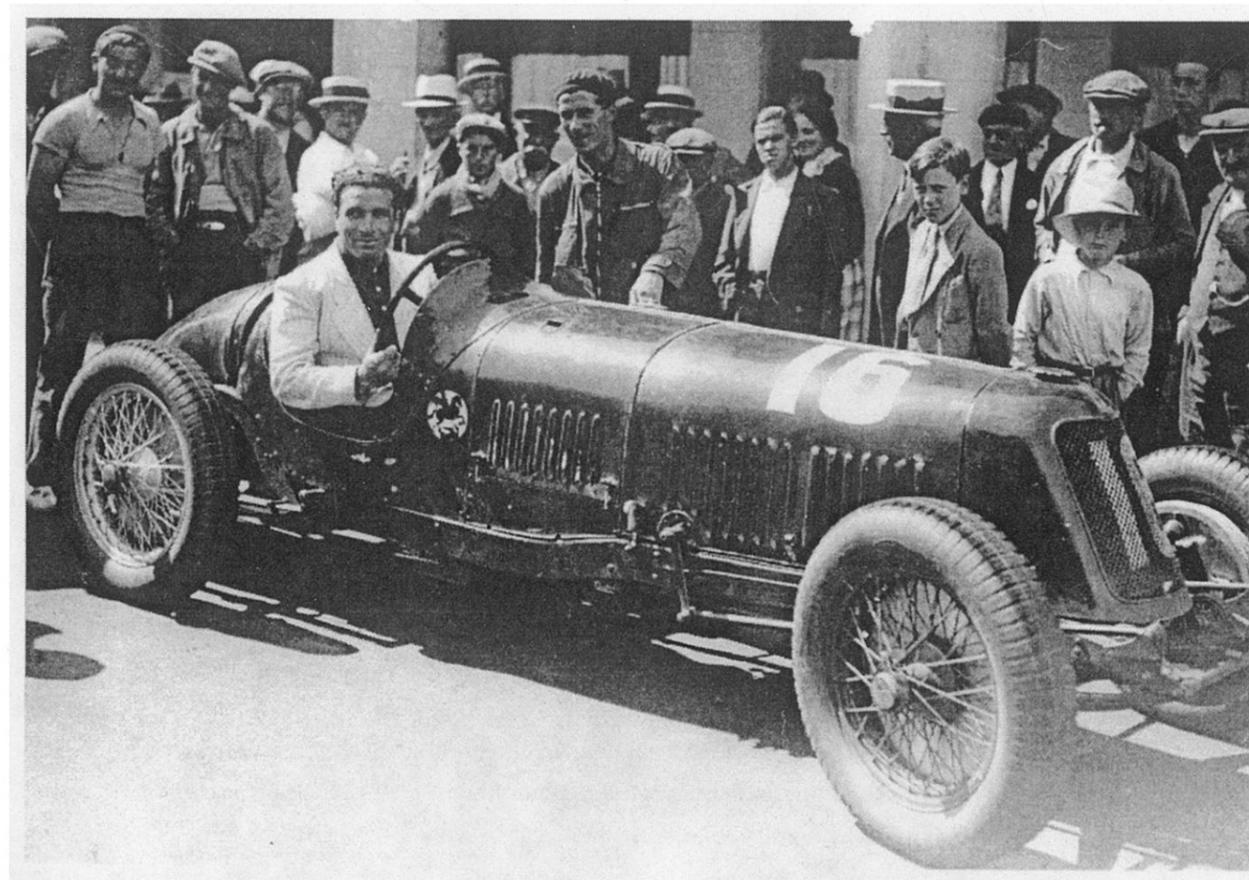
"... Il lindo e civettuolo paese di Camaiore ha in questi giorni l'aspetto delle grandi occasioni, per le strade che da Lucca, Spezia e Viareggio conducono qua è un continuo rombo di motori, una fila interminabile di macchine che si snoda sul bianco manto stradale. Stamani appena terminate le prove abbiamo voluto percorrere il circuito dove si svolgerà Domenica la Prima Coppa di Camaiore.

Percorsi appena pochi chilometri, abbiamo subito l'impressione della perfetta organizzazione della gara e dell'interessamento di tutti, soci dell'Auto Moto Club, o semplici abitanti di questa bella regione, che viene a torto troppo trascurata.

I lavori di riadattamento e manutenzione stradale sono terminati ed hanno concluso col ridurre questa strada un vero biliardo. Si ha l'impressione di viaggiare su una strada in asfalto.

Il percorso si svolge in circuito chiuso Camaiore, Ponte di Sasso, Massarosa, Monte Magno, Camaiore e comprende numerosi rettilinei che permetteranno le velocità più fantastiche, come pure è ricco di dislivelli e curve, che tanto in salita quanto in discesa metteranno a dura prova le macchine.

I fortunati che Domenica potranno assistere nei vari tratti del Circuito a questa gara, potranno anche apprezzare quale ridente regione sia questa, ricca di splendidi panorami marini e



montani che variando ad ogni svolta di strada ricreano l'occhio e lo spirito....".

È facile immaginare come a quei tempi una gara automobilistica potesse essere tanto coinvolgente ed entusiasmante.

La prima edizione fu vinta dal ternano Borzacchini, che il padre socialista aveva chiamato Baconin in onore del rivoluzionario russo Bakunin.

Fin da piccolo Borzacchini lavorò in officine meccaniche, fece la guerra tra gli automobilisti e dal '25 si dedicò alle corse con la Salmson G.P. ottenendo subito numerosi successi, tra i quali Camaioere.

Negli anni seguenti la fama di Borzacchini andò crescendo di pari passo con le sempre maggiori affermazioni, facendone uno dei più grandi assi del volante; fu anche ad Indianapolis. Morì a Monza nel 1933 nell'incidente plurimo che funestò quella corsa.

La seconda edizione fu vinta da Renato Balestrero, di famiglia genovese, ma cresciuto a Lucca presso gli zii.

Come Borzacchini, fin dalla prima gioventù crebbe in mezzo ai motori ed ai pneumatici (lo zio aveva un'officina di vulcanizzazione), come lui partecipò alla guerra negli autieri per poi iniziare a correre nel '22 con successo.

La sua fu una carriera tutta particolare svolta da indipendente e senza legami con scuderie o case automobilistiche: la macchina era sua, si gestiva, viveva per le corse e delle corse, che erano il suo lavoro paziente e libero. Continuò così sino al 1948 quando fu investito ed ucciso da un'auto (della "Gazzetta dello Sport") mentre era fermo, a piedi, ad un casello dell'autostrada Torino-Milano.

Quell'anno vinse a Camaioere al volante di una Bugatti due litri.

Il terzo vincitore nel '30 fu Clemente Biondetti, nato in Sardegna, ma versiliese e fiorentino per residenza e origine familiare.

Biondetti si affermò definitivamente nella seconda metà degli anni '30 quando entrò a far parte della squadra Alfa Romeo; è stato un grande pilota su strada con le quattro vittorie alla Mille Miglia ottenute nel '38 - '47 - '48 e '49.

I tre piloti hanno molto in comune; gli avvisi alla carriera molto simili dei primi due; la loro presenza insieme a Monza, quando Borzacchini morì e Balestrero si salvò e vinse, la partecipazione di Biondetti al "Gruppo San Giorgio", che Balestrero aveva organizzato nel '34, '35; di entrambi la grande capacità nelle corse su strada.

Della seconda Coppa Camaioere abbiamo rinvenuto un gustoso resoconto giornalistico, che si sofferma sulle difficoltà superate per organizzare la gara e sulle previdenze prese per la sicurezza del pubblico ad opera del Podestà dott. Cav. Francesconi.

"... Ciò nonostante - così recita il cronista nella prosa tipica dell'epoca - noi recandoci a Camaioere abbiamo trovato tutto a posto e tutto pronto, come cortese e cordiale per noi e per la stampa tutta, l'accoglienza e la premura.

Questa prova del fuoco così bene superata è conferma sicura dell'avvenire che si apre alla bella competizione automobilistica promossa e voluta da Camaioere con larghezza di intenti e di vedute.

Il percorso si stende tra amene colline e paesaggi ridenti e presenta difficoltà atte a chiamare e provare potenza e regolarità del mezzo meccanico e soprattutto l'abilità dei guidatori...."

Poi il cronista si dilunga a descrivere la gara giro per giro, con i tempi di tutti i concorrenti (questi erano partiti intervallati ad un minuto uno dall'altro), descrivendo meticolosamente incidenti, guasti e accadimenti vari, compresa la protesta del vincitore, che lamenta aver perso oltre un minuto per superare (tra nubi di polvere) un ritardatario che non dava strada....

Erano spettacoli appassionanti; lo dimostrano le fotografie che riproduciamo, nelle quali oltre alle auto, è in bella mostra un campionario di varia umanità, interessato all'evento, ma anche alla macchina del fotografo.

L'eredità culturale di quei lontani avvenimenti non è andata perduta.

Col patrocinio delle Provincie e dei Comuni interessati e per iniziativa di Tiziano Rossi (Open Idea e poi Memory) coadiuvato dalla Balestrero auto d'epoca di Lucca, a partire da 1998 si celebra ogni anno in estate la rievocazione della storica corsa, alla quale partecipano auto d'epoca di grande pregio rigorosamente anni '20 '30, che rinnovano sugli stessi luoghi, quelle lontane suggestioni ed emozioni.

CLASSE A
SEI METRI
SERIE NAZIONALE
FRANCO BELLONI



Nelle pagine precedenti:
Monotipi di Capodistria
costruiti all'inizio degli anni
Venti su progetto d'Arnaldo
de Maiti.
Questa Classe da origine alla
Yole di 6 Metri dell'Adriatico
e successivamente al 6 Metri
Nazionale.

I primi Sei Metri

A metà degli anni Venti le classi esistenti in Italia, ad eccezione di quelle metriche internazionali, non permettono confronti in località diverse da quelle d'origine e, pertanto, l'istituzione di una classe Nazionale è più volte sollecitata. Il Regio Yacht Club Italiano (R.Y.C.I.) di Genova – il 4 maggio 1908 ha promosso una “Classe speciale Nazionale” di 6,50 metri e l'8 maggio 1910 una di 5,50 metri entrambe, di fatto, con una diffusione ligure – è, come vedremo più avanti, il promotore di una nuova classe Nazionale.

Monotipo di Capodistria

Nel 1921 nel Vallone di Capodistria un gruppo d'appassionati fa costruire 15 derive monotipo dal Cantiere Navale di Capodistria disegnate da Arnaldo de Maiti. Lunghi 6,00 metri, con una superficie velica (randa e fiocco) di 25,00 metri quadrati, sono l'evoluzione di una deriva di 5,00 metri con una velatura di 17,00 metri quadrati, costruita a Capodistria subito dopo l'Armistizio. Venne chiamato inizialmente “Monotipo 6 Metri Capodistria” ed anche “Jole Adriatica” (da cui la lettera “A” sulla vela quale distintivo di classe. L'armo era all'inizio aurico, ma ben presto venne convertito in Marconi. Fin dall'inizio questi monotipi si dimostrano molto agili, veloci e relativamente comodi.

Il 7 agosto 1921 la Sezione di Capodistria della Lega Navale Italiana, con la collaborazione del Reale Circolo Canottieri “Libertas”, organizza anche per questa classe, presumibilmente la prima, una regata: “...si disputarono la vittoria dodici yoles monotipi da sei metri, e precisamente la *Falena* (proprietario e comandante Bruno Pangrazi), l'*Iris* (proprietario e comandante l'ing. G. de Madonizzafi), *Toy* (proprietario e comandante l'avv. G.L. Gallo), *Garda* del consigliere dott. Nulli, guidata da Gino Paulin, *Alga* di Andrea Apollonio e dallo stesso condotta, *Pia* di Terenzio Della Santa con a bordo Antonio Busan, *Pellegrina* di Carlo Depangher, condotta da Giovanni de Madonizza, *Novello* del dott. Guido Mann, *Ardito* di Sebastiano Barbich, *Airone* di Massimo Poduie, condotta dall'ing. Ettore Fonda, *Lido* del consigliere dott. Silvio Tujach e *Grillo* di Carlo de Manzini”. (*Cronaca delle sezioni – Capodistria*, “L'Italia Marinara”, ottobre 1921). *Toy*, *Garda* e *Ardito* arrivano nell'ordine.

Yole di 6 Metri dell'Adriatico

L'agonismo invoglia i proprietari dei Monotipi di Capodistria ad apportare delle modifiche e le loro barche sono più competitive, ma cessano di essere... monotipi. Per far fronte a questa “deviazione” nel 1924 il Reale Circolo Canottieri “Libertas” di Capodistria e il Reale Yacht Club Adriatico di Trieste nominano una Commissione per studiare un nuovo Regolamento della classe, la Yole di 6 Metri dell'Adriatico, derivata dai Monotipi di Capodistria.

Riprendiamo dal “Bollettino Mensile” del Reale Yacht Club Adriatico la Relazione della Commissione e il regolamento proposto:

“L'ottimo risultato conseguito dai primi 15 monotipi ‘Capodistria’ costruiti in serie nel 1921 doveva portare per conseguenza la costruzione di numerose altre imbarcazioni di questo

genere, leggermente modificate e migliorate in quelle lievi imperfezioni che erano risultate palesi sin dai primi esperimenti.

La cura che i singoli proprietari hanno rivolto a perfezionare le proprie barche, ha servito a renderle superiori alle altre in modo da creare a queste ultime quasi una aureola di invincibilità, non dovuta ad altro però che alla intelligente perizia di valorizzazione dei piccoli particolari.

Giunti così al massimo del rendimento, era naturale che altri, non trovando più innovazioni da portare alle barche esistenti, cercassero in nuove costruzioni ulteriori perfezionamenti. Si è giunti alla trasformazione radicale dell'attrezzatura ed alla modifica dello scafo e se a questo punto non si ponesse immediatamente un limite, fra qualche tempo le barche di vecchia costruzione non potrebbero più competere con le nuove.

Le direzioni del R.Y.C.A. e del R. C. C. L., preoccupate di questa situazione, hanno nominato una Commissione composta di 2 soci di ciascuna società allo scopo di stabilire se non sia il caso di imporre la continuazione del tipo esistente senza alcuna variante o di lasciare ampia facoltà ai costruttori, pur rimanendo entro certi limiti, in modo che le barche risultanti non abbiano a differenziare nelle caratteristiche principali da quelle esistenti.

È prevalsa la seconda tesi e la Commissione ha cercato perciò di dettare delle norme restrittive, imponendo dei limiti e nelle dimensioni principali e nella velatura ed in certi particolari, ma ha cercato in pari tempo di non vincolare la iniziativa del costruttore ma anzi di indurlo a far tesoro delle esperienze fatte.

È stata conseguentemente abbandonata l'idea del disegno unico [monotipo] per non dover adottare una barca passibile certamente di miglioramenti e soggetta coll'andar del tempo a continue ed inevitabili trasformazioni.

“Non vi è dubbio che le barche più vecchie si troveranno alquanto a disagio nelle competizioni con quelle di nuova costruzione, ma è parere della Commissione che ciò non costituirà che uno sprone a portare tutti i possibili perfezionamenti alle barche esistenti ed a dare incremento alla costruzione di nuove.

Il regolamento per la costruzione delle nuove imbarcazioni che la Commissione intende di sottoporre alle sanzioni delle Direzioni, cerca di fissare dei capisaldi, ai quali i costruttori dovrebbero attenersi affinché l'intera classe resti omogenea. Si sono fissate così le dimensioni principali che dovranno essere rigorosamente rispettate ma si è lasciata invece libertà per quanto riguarda la qualità e le dimensioni dei materiali da impiegare. È prevalso in altri termini il criterio che una barca di lusso, costruita con materiale scelto, possa misurarsi senza alcun grado di inferiorità con un'altra di materiale più scadente e conseguentemente più leggera.

In tutti i casi gli scafi dovranno essere conformi alle buone regole della costruzione da diporto, restando in caso diverso facoltà ai collaudatori di negare il certificato di stazza.

Per l'attrezzatura si è fissata soltanto la superficie, lasciando libera la forma e la disposizione delle vele, nell'intento che possa essere cercata ed adottata l'attrezzatura più efficiente.

Le altre restrizioni imposte dalla Commissione sono tutte ispirate a criteri di sicurezza, solidità, praticità e carattere sportivo che l'esperienza di quattro anni ha suggerito.

Il nuovo regolamento dovrebbe entrare in vigore col 1° gennaio 1925, e tutte le barche esistenti o in costruzione dovrebbero ottenere il certificato di stazza comprovante la piena corrispondenza a tutte le norme dello stesso contemplate per poter prendere parte a regate bandite dalle due predette società". ("Bollettino Mensile" del Reale Yacht Club Adriaco, ottobre 1924)

Regolamento proposto dalla Commissione e approvato dalla Direzione del Reale Yacht Club Adriaco e del Reale Circolo Canottieri di Capodistria.

Regolamento per la costruzione delle Yole di 6 Metri

- 1 - Lunghezza massima dello scafo m 6.
- 2 - Lunghezza massima fuori fasciame (escluso il cordoncino) m 1,80.
- 3 - Superficie velica (randa più triangolo prodiero) m² 25.
- 4 - È ammesso qualsiasi tipo di attrezzatura, purché la superficie totale non sia superiore a m² 25.
- 5 - È ammesso lo spinnaker, con bastone della lunghezza eguale alla distanza dell'albero all'attacco dello straglio di prua.
- 6 - Peso massimo della deriva mobile kg 90.
- 7 - Superficie massima immersa della deriva m² 1.
- 8 - Bordo libero minimo m 0,35.
- 9 - Immersione massima dello scafo (esclusa la chiglia fissa) m 0,40.
- 10 - È proibita qualsiasi sporgenza della chiglia oltre il fasciame ad eccezione della pinna in corrispondenza del timone della superficie massima di m² 0,40.
- 11 - Non è ammesso il bompresso.
- 12 - Il timone deve essere esterno (dietro la poppa) e facilmente levabile. Ne è libera la forma e la struttura.
- 13 - La barca deve essere coperta in legno per non più di metà e non meno di un quarto della superficie della coperta. Il corridoio dovrà avere una larghezza di non meno di 15 cm e non più di 35 cm.
- 14 - La deriva mobile deve essere facilmente levabile senza bisogno di tirare a terra la barca. Deve pure essere completamente rientrabile con facilità in navigazione.
- 15 - Non è ammesso alcun peso aggiunto sulla deriva mobile, ma questa deve essere di materiale e spessore omogeneo.
- 16 - Gli alberi ed i pennoni potranno essere anche costituiti di più pezzi ed essere cavi.
- 17 - Non sarà ammesso l'uso di buttafuori allo scopo di maggiormente allontanare dal piano di simmetria il peso dei componenti l'equipaggio.
- 18 - La barca in pieno assetto di regata, in virtù della leggerezza dei materiali impiegati oppure di cassoni d'aria o sugheri aggiunti, dovrà risultare insommergibile.
- 19 - L'ossatura dovrà essere formata di ordinate curve al ginocchio (sono esclusi gli scafi a spigolo).
- 20 - Le barche dovranno avere le caratteristiche di estetici scafi da diporto, qualità nautiche adatte alle condizioni del nostro mare e particolari di attrezzature corrispondenti.

21 - È obbligo di adoperare per la costruzione degli scafi materiali adatti per le parti strutturali più importanti interessanti la resistenza longitudinale (chiglia, dritti, trincarino, cinta, dormienti e serrette) e rinforzi trasversali convenienti (madiere, continui estesi fino al ginocchio, costole e bagli robusti in corrispondenza dell'albero, braccioli verticali). È obbligo pure di curare la costruzione del cassone per la deriva mobile.

22 - Barche eccessivamente leggere, costruite al solo scopo di regata e che perciò non presentino una solidità tale da garantire una certa durata, potranno essere escluse dalle gare dagli incaricati del collaudo.

23 - Le barche dovranno essere munite di un certificato di stazza che comprovi sieno queste corrispondenti al presente regolamento. Sarà in facoltà della giuria banditrice di eseguire a mezzo di propri incaricati prima e dopo la gara ulteriori verifiche.

Regole speciali di regata per le Yole di 6 Metri

- 1 - Le barche dovranno essere munite di certificato di stazza in vigore.
- 2 - Non è permesso di imbarcare alcuna zavorra fissa o mobile, oltre l'ordinario arredamento della barca.
- 3 - È obbligo di portare a bordo durante la gara un'ancora di peso non inferiore a 10 kg e non superiore a 30 kg e relativo cavo di canape della lunghezza di 20 a 30 metri.
- 4 - Ogni barca deve essere corredata di 2 remi e relativi schermi (i remi dovranno avere almeno 2,50 metri di lunghezza).
- 5 - L'equipaggio di regata sarà formato di 3 persone, salvo disposizioni speciali del bando di regata.
- 6 - Non è permesso di sbarcare i paglioli.
- 7 - Per quanto non specificato nelle presenti regole vale il regolamento di regata del R.Y.C.I. ("Bollettino Mensile" del Reale Yacht Club Adriaco, ottobre 1924)

A Trieste, nelle regate organizzate nel 1925 dal Reale Yacht Club Adriaco, i 6 metri – Monotipo di Capodistria e Yole dell'Adriatico – sono divisi in due distinte categorie: stazza del 1920 e stazza del 1924. Suddivisione necessaria perché le successive modifiche ed i continui perfezionamenti apportati alle più recenti costruzioni di questa fortunata serie di barche togliessero ormai alle unità più anziane qualsiasi chance di successo.

Sei Metri del Golfo della Spezia

Le riviste nautiche degli anni Venti pubblicano poche notizie riguardanti i 6 metri del Golfo, una classe attiva alla Spezia, dove nel 1919 è fondata la Società "Vela". Su "Italia Marinara" dell'aprile 1923 si legge: "... per merito del suo valoroso consiglio direttivo presieduto da quell'energico e meraviglioso organizzatore ch'è il dott. Pietro Tornabuoni, ha saputo in breve tempo mirabilmente imporsi all'attenzione della gioventù spezzina, ed a tutta in genere la popolazione dimorante lungo le incantevoli costiere del golfo pittoresco...". E ancora: "Nell'estate dello scorso anno [1922] la Società "Vela" fece disputare le sue prime regate regolamentari, e le corse ebbero luogo con una formula di stazza appositamente studiata dalla Commissione tecnica del Club, e che venne denominata Stazza del Golfo della Spezia. In base

Benita dell'ingegner Riccardo de Haag, presidente della Società Triestina della Vela.

a questa formula tutte le imbarcazioni del Golfo erano state misurate e classificate in quattro distinte categorie, e durante la stagione si ebbero 5 giornate di gare, svoltesi tutte con ottimo risultato...".

Le categorie sono: "A" 5 metri, "B" 6 metri, "C" 7 metri e "D" 8 metri. I 6 metri possono rientrare nel 1925 nella nuova classe Nazionale "A" e i 5 metri nel 1934 nella classe Nazionale "B" di 5,25 metri della Federazione Italiana della Vela. Per la Serie del Golfo di 7 e 8 metri nel 1935, per iniziativa della Società "Vela" della Spezia e dell'Unione Sportiva Viareggio, si riunisce un gruppo di proprietari di queste barche e di 6,50 metri del R.Y.C.I. che decidono di adottare una formula unica per queste classi chiamando la nuova categoria Derive della Serie del Tirreno da m 7, con due gabbiani ad ali spiegate come contrassegno.

In una regata organizzata il 17 giugno 1924 dalla Società "Vela" per i 6 metri Stazza del Golfo partecipano cinque barche: *Alchimia* di Carlo Ruocco, *Anna* di Evardo Botto, *Minnie* (ex *Clea*) e *Mimmino* di Pietro Tornabuoni, *Narvalo* di Ceretti e *Nysia* di Casagrande. Si afferma *Minnie* con al timone Angelo Maioli.

Serie Nazionale 6 Metri

A Genova, 18 maggio 1924, nella riunione delle società aderenti al Regio Yacht Club Italiano, il Vice Presidente marchese Paolo Pallavicino invita i presenti, con lo scopo di coordinare tutte le iniziative locali per l'istituzione di classi minori nazionali rispetto a quelle internazionali, a studiare il problema, portando ad una delle prossime sedute le loro conclusioni e idee. "Un referendum – come scrive Gino Vaelli pseudonimo di Francesco Giovanelli – per una serie nazionali di yacht che costituisca il primo gradino dell'yachting; quello su cui si sale per lanciarsi verso le alte vette dello yachting internazionale". (Gino Vaelli, *"Della necessità di un definitivo assetto delle Serie nazionali"*, *Le barche a vela vanno a vela*).

Aderiscono liberamente al Regio Yacht Club Italiano le associazioni come, per esempio il Reale Yacht Club Adriaco e la Società "Vela" della Spezia, che adottano per le loro regate o, comunque, da disputarsi sotto il loro patronato il regolamento e le norme stabilite dal R.Y.C.I., acquisendo il diritto di avere un loro rappresentante nella Commissione per lo studio dei calendari e dei programmi di regata.

Il R.Y.C.I. invia successivamente una circolare alle società aderenti con l'invito a presentare il progetto per la creazione di una nuova serie. Un invito ripreso dalla "Rivista Nautica – Italia Navale" con: "Esortiamo anche noi tutte le società nazionali di vela, nonché i costruttori navali e gli appassionati più competenti dei diversi centri sportivi, a volersi fervidamente cooperare per la miglior riuscita di questa iniziativa, che non esitiamo a giudicare importantissima per l'avvenire del nostro yachting".

Il Reale Yacht Club Adriaco aderisce all'invito mandando al R.Y.C.I. copia del regolamento e dei piani della Yole dell'Adriatico, regolamento già adottato, oltreché dai promotori della classe, Reale Yacht Club Adriaco e Reale Club Canottieri "Libertas", anche dalla Compagnia della Vela di Venezia, dalla Società Filonautica di Trieste, l'attuale Società Triestina della Vela, e





Walchiria II, ex Rondine III, di Paolo Mitis costruito da Nicolò Depangher di Capodistria.

dalla Società Nautica Pietas Julia di Pola.

La sera di giovedì 25 giugno 1925 nasce a Genova il 6 metri Nazionale. Carlo Strena, uno dei promotori delle Yole dell'Adriatico, scrive:

“È nel 1925 che il R. Yacht Club Italiano, quale decano degli Yacht Club d'Italia, fungendo da collegamento fra i Club delle diverse regioni d'Italia, prese l'encomiabilissima iniziativa di convocare i rappresentanti di tutta Liguria, Napoli, Trieste, Venezia ed i Laghi, per discutere sull'istituzione di una classe Nazionale unica adattabile per tutte le spiagge d'Italia, siano esse in Liguria, Tirreno, Mediterraneo, Jonio, Adriatico oppure sui laghi e fiumi.

Dopo lungo vagliare dei tecnici e sportivi convenuti a Genova, la scelta cadde su un tipo economico e marino d'imbarcazione già esistente nelle forme principali nel Golfo di La Spezia (il 6 m del Golfo) ed in quello di Trieste (il 6 m S.N. Adriatico già monotipo Capodistria) in tutto una trentina di imbarcazioni che corrispondevano già in parte alle idee e desideri dei convenuti rappresentanti di tutte le regioni d'Italia occupantesi della Vela”. (Carlo Strena, 1922-1932, *il 6 m Stazza Nazionale in Italia. In dieci anni più di cento costruzioni*, “Motonautica. La Vela e il Motore”, gennaio 1933)

Le misure principali della nuova classe sono: lunghezza fuori tutto 6,00 metri, larghezza massima 2,10 metri, superficie velica (randa e fiocco) 25,00 metri quadrati, equipaggio 3 persone. Attrezzatura prevalentemente Marconi a partire dal 1924 con l'ex Yole dell'Adriatico *Gipsy*.

Regolamento del 1925

Regolamento per una classe speciale di imbarcazioni da diporto e da regata denominata Serie Nazionale derivate di sei metri, approvato nella riunione di Genova:

Nell'intento di favorire maggiormente lo sviluppo e la diffusione della piccola navigazione da diporto lungo le coste italiane, il R.Y.C.I., d'accordo colle società aderenti, ha istituito una classe speciale Nazionale retta dal seguente regolamento. Per essa saranno riservate particolari gare nelle future riunioni di regata.

Tale classe speciale comprende imbarcazioni da diporto e regata con chiglia mobile di deriva, insommergibili, di facile alaggio sulle spiagge, e rispondenti in tutto alle seguenti prescrizioni:

Lunghezza. - La lunghezza massima dello scafo non dovrà essere superiore a metri 6. Questa lunghezza viene misurata fuori tutto, cioè fuori dritto di prora e fuori poppa nei punti di maggiore sviluppo.

Larghezza. - La larghezza dello scafo dovrà essere compresa fra metri 1,75 e metri 2,10. Questa larghezza viene misurata fuori fasciame, suola e bordini esclusi, nel punto di maggior sezione trasversale. La larghezza in coperta alla distanza di m 0,50 dal dritto di prora non potrà essere superiore ai m 1,20 ed i bordi dovranno convergere sul dritto con linee avviate.

Altezza. - L'altezza non dovrà essere inferiore a m 0,50. Questa viene misurata in corrispondenza della larghezza massima dello scafo, dal punto d'incontro del fasciame colla fascia inferiore della suola al punto esterno più profondo del fasciame lateralmente alla chiglia.

Insellatura. - La linea d'insellatura del ponte dovrà essere una linea avviate e di forma concava.

Chiglia. - È prescritta una chiglia fissa di legno sporgente dal fasciame per tutta la lunghezza dello scafo

A fianco: piano velico e piano delle linee di un 6 Metri di un Classe A Serie Nazionale.

a proravia della faccia anteriore dell'asse del timone. Le dimensioni di detta chiglia non dovranno essere inferiori a mm 120x25 per un tratto di almeno m 2 al centro, mm 40x15 ad un metro a proravia di detti due metri, e mm 60x15 all'estremità addietro.

Coperta. - L'apertura della coperta non dovrà essere superiore a m2 1,50 e la sua larghezza non superiore a m 0,75.

Peso. - Il peso minimo dello scafo nudo, escluse cioè tutte le parti mobili, (deriva, timone, vele, alberatura, attrezzatura, paglioli, panchine, apparecchi di insommergibilità, ecc.) non dovrà essere inferiore a kg 225.

Zavorra. - È proibita ogni sorta di zavorra fissa e mobile.

Chiglia di deriva. - La chiglia di deriva dovrà essere metallica e di materiale omogeneo, e del peso massimo di kg 75. Essa dovrà poter essere issata completamente entro lo scafo.

Timone. - Il timone dovrà essere sistemato o sulla poppa o con pozzo, in modo da potersi mettere e togliere facilmente da bordo senza filarlo.

Velatura. - La superficie della velatura non potrà essere superiore a m² 25. La misurazione sarà fatta secondo il sistema dell'I.Y.R.U. coll'eccezione che il triangolo avanti sarà calcolato per il 100 per cento e non per l'85 per cento.

Stecche. - Le stecche della randa dovranno dividere la balumina in parti approssimativamente uguali; il loro numero non potrà essere superiore a quattro e le loro lunghezze non dovranno essere superiori alle seguenti:

stecca alta e bassa metri 0,90

stecche mediane metri 1,25

Tavolette delle vele triangolari. - Le tavolette applicate alle vele triangolari non devono, quando misurate in qualsiasi direzione, essere superiori a mm 120.

Insommergibilità. - L'insommergibilità dovrà essere assicurata mediante casse d'aria di almeno 200 litri di capacità. Queste casse dovranno avere un tappo a vite per l'ispezione che sarà fatta annualmente.

Regole di regata

Tutte le imbarcazioni di questa serie dovranno essere iscritte al R.Y.C.I. oppure ad una delle Società Aderenti.

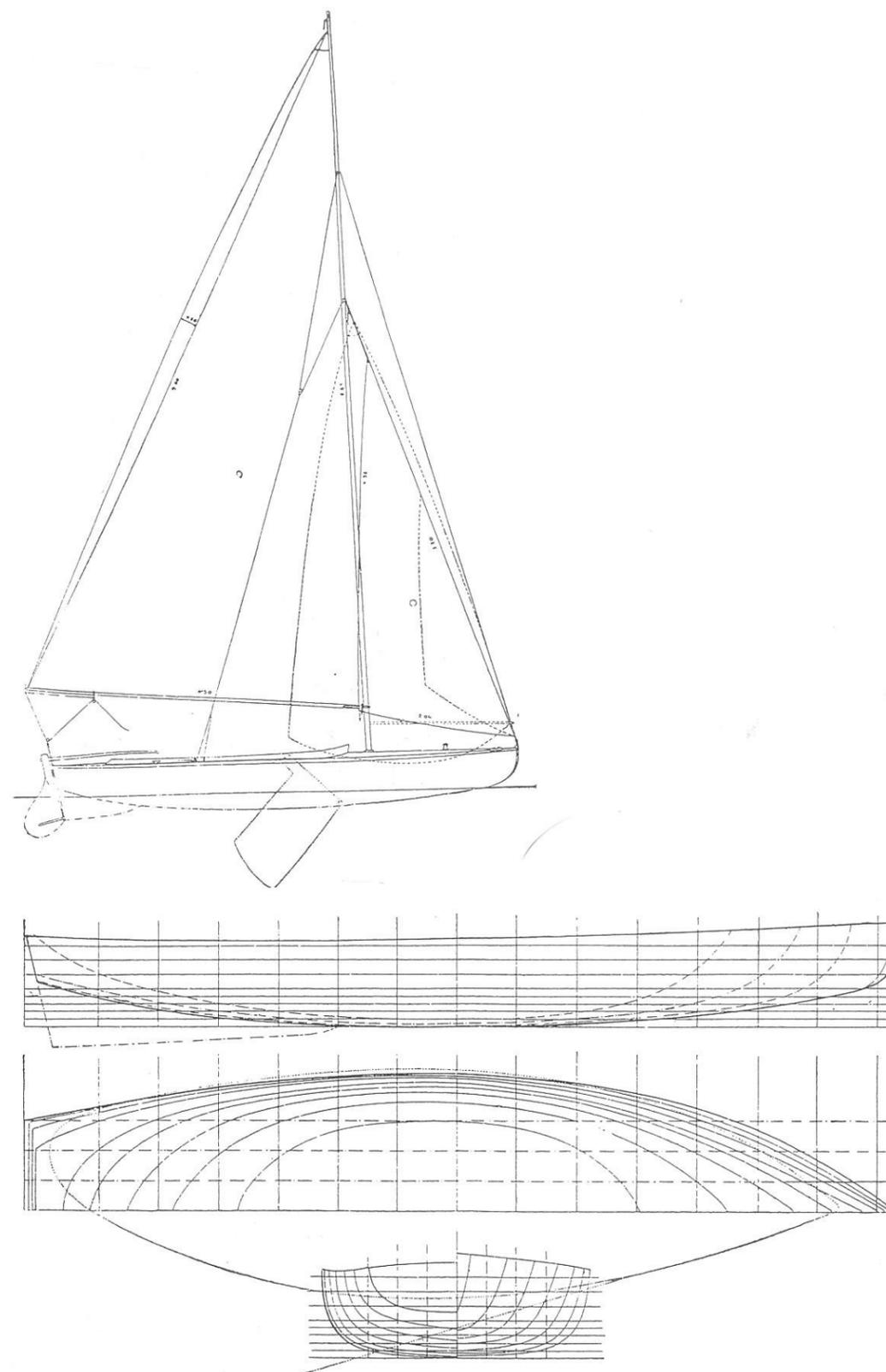
Ogni imbarcazione sarà munita di uno speciale certificato d'iscrizione, nel quale saranno dettagliatamente indicate misure e dati rilevati dal perito del R.Y.C.I. comprovanti che l'imbarcazione corrisponde al presente regolamento.

In regata è obbligatorio portare a bordo un'ancora di peso non inferiore ai 5 kg e non superiore ai 15, con relativo cavo di almeno 20 m, due remi con relative scalmiere ed un salvagente. L'equipaggio è limitato a quattro persone.

Per quanto non specificato vale il regolamento dell'I.Y.R.U.

Disposizioni transitorie

Per gli yachts già costruiti (6 metri della Spezia e 6 metri dell'Adriatico) od in costruzione alla data di pubblicazione del presente regolamento valgono le seguenti disposizioni transitorie:



6 Metri in regata Trieste.
Si notano da sinistra a destra
Oronzo (A-59),
Livio (A-90),
Onda II A-63,
Rondone (A-93)
e Carnaro (A-112).

- 1) La larghezza potrà essere di m 1,70 invece della minima prescritta di m 1,75.
 - 2) L'apertura della coperta potrà essere di m2 3,40 invece della massima prescritta di m2 1,50.
- (Regolamento Serie Nazionali Derive di 6 metri, "Rivista Nautica - Italia Navale", agosto 1925).

Nel *Regolamento* pubblicato dal Regio Yacht Club Italiano il 3 febbraio 1926, vi sono alcune modifiche: riguardanti l'apertura della coperta portata a m² 2, il volume delle casse d'aria da 200 a 120 litri e nelle *Disposizioni transitorie* non vi sono limitazioni della larghezza dell'apertura della coperta.

Il 13 aprile 1927 è fondata con sede a Genova, su delibera del Comitato Olimpico Nazionale Italiano (C.O.N.I.), la Federazione Italiana della Vela. Il Comitato Tecnico Centrale (C.T.C.) della Federazione, istituito il 1° giugno 1932 con Paolo Pallavicino presidente, dopo il riconoscimento della classe, ne assume la regolamentazione.

In previsione del riesame del regolamento della classe interviene Arnaldo de Maiti, progettista del monotipo di Capodistria. Scrive de Maiti:

"Il tipo di barca che questo regolamento ha creato ha incontrato molte simpatie, tanto è vero che in breve volger di tempo ne sono state costruite oltre una settantina che si trovano ripartite fra i porti di Venezia, Monfalcone, Trieste, Capodistria, Umago, Parenzo, Abbazia, Fiume, Zara, Palermo, Napoli, Livorno, Spezia, Forte dei Marmi e Marina di Pisa, mentre altre ancora sono attualmente in costruzione.

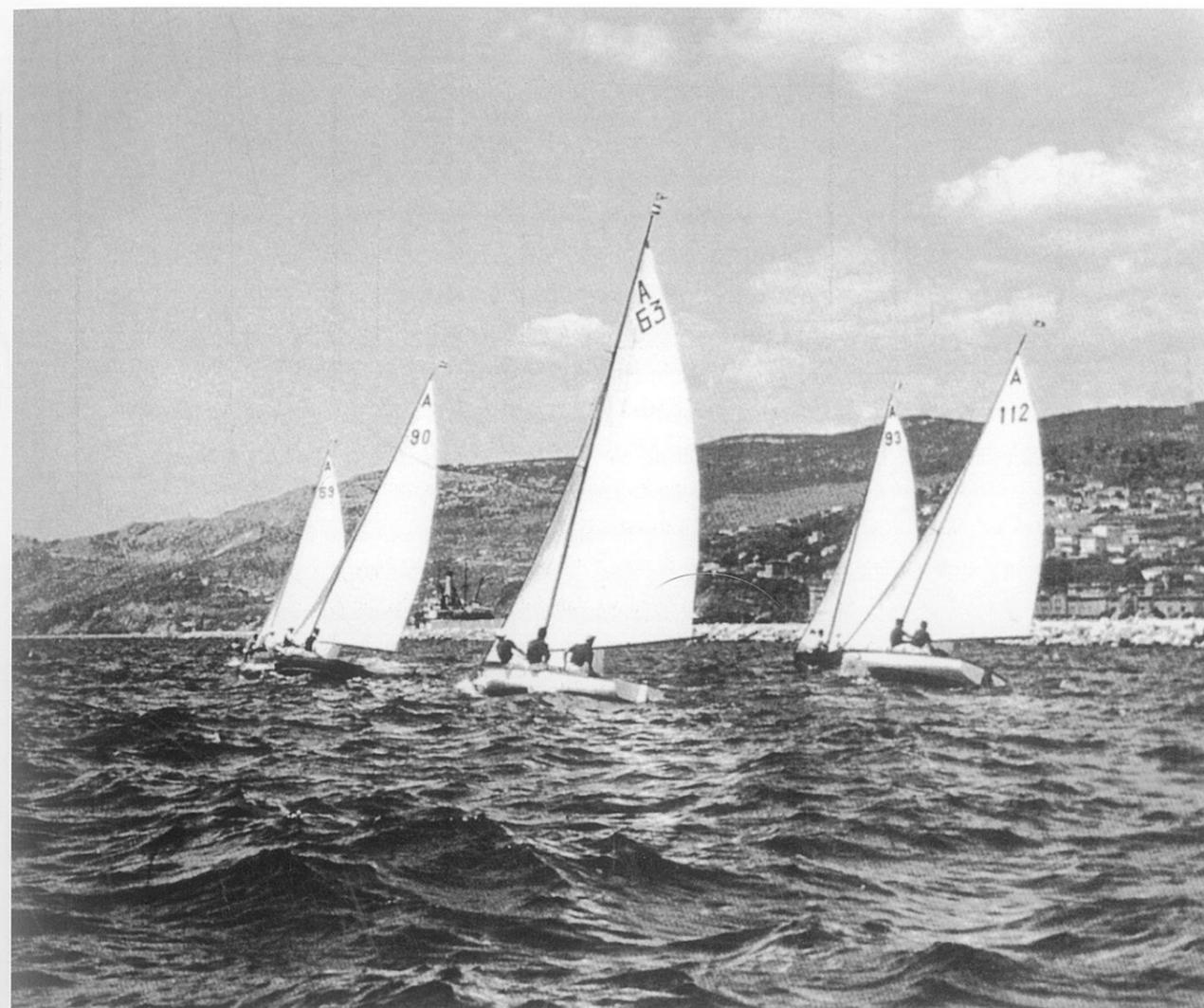
Anche la Lega Navale ha riconosciuto la classe e le conferisce tutto il suo autorevole appoggio. Perciò si può facilmente pronosticare che se anche non arriveremo alle molte centinaia di barche della 'Star Class' americana o delle 'Renn-Yollen' germanica pure in breve anche in Italia verrà raggiunto il centinaio di queste barche e si potrà disputare un campionato Nazionale in cui dovrà emergere soprattutto il migliore equipaggio.

Per arrivare a ciò bisognerà che le modifiche che verranno apportate al regolamento cerchino di restringere sempre più i margini entro cui le barche possono differenziarsi, senza però eliminare dai campi di regata tutte le barche esistenti. Bisognerebbe quindi limitarsi a quelle modifiche cui potranno sottostare facilmente anche le barche esistenti e colmare quella lacuna che è risultata evidente. Nei limiti del possibile bisognerà anche tener conto che la deriva nazionale ha precipuamente lo scopo di popolarizzare lo sport della vela anche fra i non ricchi e che questi non possono costruirsi una barca nuova ogni anno né tenere una barca che non sia adoperabile che esclusivamente per correre in regata.

Bisogna tendere dunque a costruire barche piuttosto stabili perché siano adoperate anche con venti un po' freschi, robuste perché abbiano una certa durata e possibilmente comode perché non venga la voglia di tornare troppo presto in porto per governarsi le ossa.

Ciò premesso, sarebbe mio parere che, fermo restando tutto il resto al regolamento debbano venir apportate solo le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Peso. Il peso dello scafo nudo, senza le parti mobili, non dovrà essere inferiore a chili 275 (Il



limite attuale è di chili 225, ma le barche di questo peso sono troppo... mandolini).

Larghezza. Questa non potrà essere inferiore a metri 1,80 né superiore a metri 2.

Apertura del pozzo. Non potrà essere più lunga di metri 2,50 né più larga della metà della larghezza massima della barca.

Taglio della chiglia. Il taglio della chiglia per il passaggio della pinna di deriva non potrà essere più lungo di metri 2.

Perno della pinna di deriva. Il perno della pinna dovrà esser fisso e non spostabile in senso longitudinale.

Chiglia di alaggio. Ferme le prescrizioni attuali, è permesso soltanto di arrotondarne gli spigoli vivi.

Solieri. È obbligatorio attorno al pozzo, ad eccezione del lato verso poppa, un soliere dell'altezza di almeno 6 cent.

Paglioli. La barca dovrà esser provvista di paglioli almeno per due terzi della sua lunghezza.

Albero. Questo non potrà essere più alto di 10 metri dalla coperta.

Equipaggio di regata. Sarà sempre composto di 3 persone a meno che il bando di regata non fissi un altro numero, sempre però uguale per tutte le barche.

“Queste sono le modifiche che l’esperienza di questi anni mi hanno suggerito. Forse in questo periodo altri avrà fatto più esperimenti di me con le derive e potrà perciò meglio di me avanzare altre proposte per migliorare sempre più la classe Nazionale”. (Arnaldo de Maiti, *Il Regolamento delle derive nazionali*, “La Vela e il Motore”, ottobre 1929).

Modifiche al Regolamento dal 1930

A Roma, nella riunione del 30 gennaio 1930, il Direttorio della Federazione approva le nuove disposizioni e modifiche al Regolamento della classe, dove è stato tenuto conto dei suggerimenti di Arnaldo de Maiti. Le modifiche:

Peso: il peso dello scafo, nudo, senza le parti mobili, non dovrà essere inferiore a chilogrammi 275 (duecentosettantacinque).

Larghezza: non potrà essere inferiore a metri 1,90 (uno e novanta) né superiore a metri due (due).

Apertura del pozzo: non potrà essere più lunga di metri 2,50 (due e cinquanta) né più larga della metà della larghezza massima della barca.

Paglioli: la copertura del fondo con pagliuoli dovrà corrispondere in dimensioni almeno alla luce del pozzo.

Taglio della chiglia: il taglio della chiglia fissa per il passaggio della chiglia di deriva non potrà essere più lungo di metri 2 (due).

Grandezza della chiglia di deriva: questa dovrà rientrare completamente entro il cassone della deriva, in modo da non sporgere fuori dalla chiglia fissa.

Cassone della deriva: l’altezza del cassone dovrà essere uguale al bolzone del baglio.

Perno della chiglia di deriva: il perno della chiglia di deriva dovrà essere fisso e non spostabile.

Madieri, ordinate e bagli principali: sono obbligatori tre ordini completi con una sezione minima di cm 3,50 per 2,50 (da misurarsi all’incastro). Saranno posti uno a proravia e uno a poppavia dell’albero ed il terzo alla fine del pozzo verso poppa.

Soliera: libero.

Albero: non potrà essere più alto di metri 10 dalla coperta.

Ancora e cavo: è obbligatorio portare a bordo un’ancora del peso non inferiore ai kg 10 e non superiore ai 15 con relativo cavo di almeno metri 30.

Equipaggio: l’equipaggio sarà composto sempre di tre persone (gentlemen). Sono esclusi i marinai professionisti. (La III Seduta del Direttorio della Federazione Italiana della Vela – 6 m Stazza Nazionale, “La Vela e il Motore”, febbraio 1930).

In vista di altre programmate modifiche al regolamento, Pietro Tornabuoni, presidente della Società “Vela” della Spezia, scrive:

“Si parla di abolizione del 6 metri stazza Nazionale per approvare invece, come tipo d’imbarcazione Nazionale da regata, una nuova ideazione *monotipo*.”

Si afferma che ciò sia necessario per unificare e per avvantaggiare lo sport Nazionale della vela. Se la flotta dei 6 metri di stazza Nazionale non fosse già in vita dal 1925 e non avesse dato prove provate della sua quasi perfezione; se già a Spezia, a Trieste, a Genova, a Napoli non avessero avuto luogo importantissime gare con partecipazione di molti concorrenti; se le imbarcazioni 6 metri s.n. non fossero già così numerose ed in via di pieno, grande, meraviglioso sviluppo; se, per ultimo, non fossimo già col nostro 6 metri s.n. quasi per raggiungere la meta invocata dai sostenitori della necessità di rivolgersi al monotipo, io sottoscriverei con animo lieto.

Ma frustare ora, con una decisione assoluta, tutte le fatiche sostenute per creare, lanciare ed imporre quella meravigliosa creazione che è il 6 metri s.n., mi sembra ingiusto, anche in nome dell’intenzione di voler unificare finalmente in un tipo tutte le attività dello sport nazionale. Bisognava pensare al monotipo subito dopo la guerra, o per lo meno pensarvi nel 1925, quando, per opera della ‘Vela’ di Spezia e dei suoi collaboratori, per opera del marchese Pallavicino vice presidente del R.Y.C.I., del comm. Giovanelli, dell’ingegnere del Genio Navale Gagnotto, dei costruttori Baglietto e Cozzani e del Sig. Carlo Strena, nell’intento esclusivamente di migliorare l’imbarcazione e di divulgare lo sport della vela fu prescelto il 6 metri di stazza Nazionale.

L’autorità, in fatto di sport nautici, dei predetti signori, è indice che la scelta di quel tipo di imbarcazione non fu fatta alla leggera, ma dietro ponderato esame degli elementi tecnici e, diciamo così, morali della questione.

Infatti le costruzioni dei 6 metri nazionali posteriori al 1925, risultarono veloci, insommergibili, eleganti, leggerissime e quindi facilmente alabili, marine quasi oltre ogni richiesta e speranza, economiche al massimo grado.

Furono adibite al diporto sulle spiagge tirrene e nel Golfo di Spezia (che fu, si può dire senza tema di errore o smentita, la culla dei 6 metri) e furono adibite ottimamente alle regate.

Dopo il 1925 le costruzioni, dovendo obbedire strettamente ad una stringata formula di stazza, risultarono tali da raggiungere tra loro una così perfetta uguaglianza che è da reputarsi perfettamente analoga all’uguaglianza che si potrebbe ottenere creando ed imponendo un *monotipo*.

Infatti, a me che ho presenti, dinanzi agli occhi vigili e aperti della mia passione marinara, i dati statistici del passato, non sfugge il fatto sintomatico e persuasivo che in una lunga serie di regate dal 1925 a oggi i primi, secondi e terzi premi furono vinti a parità fra tutti i concorrenti.

Stando le cose come stanno, ed essendosi ottenuto un tipo già standardizzato al massimo desiderabile, proporrei che i signori Commissari della F.I.V. esplicassero i loro maggiori sforzi per confermare la necessità di mantenere il 6 metri a deriva quale tipo unico per le manifestazioni di carattere nazionale.

In ciò si racchiude il segreto della marcia in avanti!

Se dovessimo riattaccare da capo con nuove serie, prima di rivedere alla partenza 10, 12 o 15

imbarcazioni, come alle regate di Trieste, Genova e Napoli, se ne passerebbero certamente altri cinque anni!

Occorre quindi confermare il 6 metri Nazionale secondo la nuova formula che si dovrebbe proclamare il 20 giugno a Napoli, e, contro tutto e contro tutti, procedere fermamente verso il migliore avvenire del piccolo yachting Nazionale!

Così, esclusa definitivamente la possibilità di discussioni, il tipo di imbarcazione per le regate ufficiali nazionali rimarrà il 6 metri a deriva, e chiunque a queste regate vorrà partecipare sarà costretto finalmente ad obbedire!

Oh santa obbedienza, che ci porterà in breve volger di tempo a godere il meraviglioso spettacolo di gare con un numero sempre crescente di partecipanti.

A conclusione di quanto precede, nell'interesse dello sport nazionale noi vivamente ci auguriamo che i Commissari della F.I.V. vorranno nelle loro imminenti decisioni ispirarsi al programma comune: popolarizzare lo sport della vela!". (Piero Tornabuoni, *Per il 6 metri di Stazza Nazionale*. "L'Italia Marinara", 1° - 15 luglio 1930).

Alla fine del 1930 la Federazione, constatato che il Regolamento del 1925, nonostante le modifiche apportate nel gennaio, concede "una ancor troppo grande elasticità di costruzione dannosissima per maggior sviluppo della fiorente classe", convoca a Roma il 24 novembre 1930 una Commissione di tecnici composta dall'ingegnere Vincenzo Vittorio Baglietto, presidente, Zelindo Cozzani (Alto Tirreno), Arnaldo de Maiti (Adriatico) e l'ingegnere Placido de Sangro di Fondi (Basso Tirreno) per studiare con il segretario e commissario federale per la Classe dei 6 metri S.N. Carlo Str ena un "maggiore imbrigliamento della classe stessa".

Nuovo Regolamento del 1931

Regolamento della classe Nazionale derive di 6 metri in vigore dal 1° gennaio 1931:

Le imbarcazioni di questa classe dovranno essere completamente costruite e le vele confezionate in Italia con tessuto nazionale od estero.

Lunghezza: la lunghezza massima dello scafo non dovrà essere superiore a metri 6. — Questa lunghezza viene misurata fuori tutto, cioè fuori dritto di prora e fuori poppa nei punti di maggior sviluppo.

Larghezza: la larghezza dello scafo dovrà essere compresa fra metri 1,90 e 2. — Questa larghezza viene misurata fuori fasciame, suola e bordini esclusi, nel punto di maggior sezione trasversale. La larghezza in coperta alla distanza di metri 0,50 dal dritto di prora non potrà essere superiore a metri 0,90 ed i bordi dovranno convergere sul dritto con linee avviate.

Altezza: l'altezza non dovrà essere inferiore a metri 0,50 né superiore a metri 0,55. — Questa viene misurata in corrispondenza della larghezza massima dello scafo, dal punto d'incontro del fasciame colla faccia inferiore della suola (trincarino) al punto esterno più profondo del fasciame lateralmente alla chiglia.

Catena: la catena minima dovrà essere non inferiore a metri 1,15. Questa viene misurata dall'incrocio del fasciame con la chiglia sporgente, sino all'incontro del fasciame colla faccia inferiore della suola

(trincarino) nel punto della massima larghezza dello scafo.

Insellatura: la linea d'insellatura del ponte dovrà essere una linea avviata e di forma concava.

Chiglia: è prescritta una chiglia fissa di legno sporgente dal fasciame per tutta la lunghezza dello scafo a proravia della faccia anteriore dell'asse del timone. Le dimensioni di detta chiglia non dovranno essere inferiori a mm 120x25 per un tratto di almeno due metri al centro, mm 40x15 ad 1 metro a proravia di detti metri e mm 60x15 alla estremità addietro. Gli spigoli vivi potranno venir arrotondati per diminuirne la resistenza all'avanzamento nell'acqua.

Apertura del pozzo: non potrà essere più larga di metri 1,00 né più lunga di metri 2,50.

Peso: il peso minimo dello scafo nudo, escluse cioè tutte le parti mobili (deriva, timone, attrezzatura, pagliuoli, panchine, apparecchi di insommergibilità ecc.) non dovrà essere inferiore a kg 250.

Pagliuoli: la copertura del fondo con pagliuoli dovrà corrispondere in dimensioni almeno alla luce del pozzo.

Chiglia di deriva: la chiglia di deriva dovrà essere di materiale e spessore omogeneo e del peso massimo di 75 chili. Dovrà rientrare completamente nel cassone della deriva in modo di non sporger fuori dalla chiglia fissa. — I margini potranno venir assottigliati per diminuirne la resistenza all'avanzamento nell'acqua.

Cassone della deriva: il cassone dovrà avere un'altezza di almeno 25 cm sopra la linea di galleggiamento misurata con tre persone a bordo.

Perno della chiglia di deriva: il perno della chiglia di deriva dovrà esser fisso e non spostabile.

Taglio della chiglia: il taglio della chiglia fissa per il passaggio della deriva mobile non potrà essere più lungo di metri due.

Timone: il timone dovrà essere sistemato o sulla poppa o con pozzo in modo da potersi mettere e togliere facilmente da bordo senza girarlo né filarlo. - Ne è libera la forma e la struttura. La superficie della parte immersa del timone non potrà essere superiore a m2 0,40. La misurazione dovrà essere fatta sempre con tre persone a bordo in posizione normale.

Fasciame: lo spessore del fasciame dovrà essere di almeno 12 mm. Nelle barche a doppio fasciame con tela interposta, la tela conta per 1 mm.

Ordinate: la sezione delle ordinate dovrà essere non inferiore a 150 mm quadrati e la loro equidistanza non superiore a 10 centimetri. Tre ordinate nella regione dell'albero dovranno essere rinforzate facendole di sezione doppia: oppure si sistemeranno altre tre ordinate della sezione delle altre intercalate in modo da ridurre l'equidistanza massima a 5 cm. — Nella sezione dell'albero dovranno inoltre venir sistemati 3 madieri di almeno 20 mm di larghezza e dell'altezza netta di 40 mm ed il cui braccio dovrà essere lungo non meno di 30 centimetri.

Spessore della coperta: lo spessore della coperta dovrà essere di almeno 10 mm. La coperta potrà venir ricoperta con tela.

Bagli coperta: i bagli della coperta avranno una equidistanza massima di 25 centimetri. La loro larghezza minima dovrà essere di almeno 15 mm, la minima altezza al centro non meno di 45 mm, alle estremità non meno di 25 mm.

Soliera: libero.

Ganci: ogni barca dovrà essere munita di due ganci ad occhi coi quali si possa sospenderla completamente attrezzata.

Zavorra: è proibita ogni sorta di zavorra fissa o mobile.

Insommergibilità: l'insommergibilità dovrà venir assicurata mediante casse d'aria di almeno 120 litri di capacità. Queste dovranno avere un tappo a vite per l'ispezione, che sarà fatta annualmente.

Alberatura: l'albero non potrà essere più alto di metri 10 dalla coperta. — Tanto l'albero che i pennoni potranno esser cavi e costruiti anche in più pezzi.

Velatura: la superficie della velatura non potrà esser superiore a metri quadrati 25. — La misurazione della velatura sarà fatta col sistema del I.Y.R.U. colla sola eccezione che il triangolo prodiero verrà calcolato per il 100% e non con l'85%.

Stecche: le stecche della randa dovranno dividere la balumina in parti uguali: il loro numero non potrà essere superiore a quattro e le loro lunghezze non potranno essere superiori alle seguenti:

Stecca alta e bassa metri 0,90

Stecche mediane metri 1,15.

Tavolette delle vele triangolari: le tavolette applicate alle vele triangolari non devono essere, quando misurate in qualsiasi direzione, superiori a mm 120.

Regole di Regata

L'equipaggio di regata sarà sempre composto di tre persone dilettanti (gentlemen). Sono esclusi i marinai professionisti.

Ogni imbarcazione dovrà esser munita di un certificato di stazza comprovante che corrisponde alle prescrizioni del presente regolamento.

In regata è proibito l'uso di buttafuori allo scopo di maggiormente allontanare dall'asse della barca il peso dei componenti l'equipaggio.

Ogni barca in regata dovrà portare a bordo un'ancora del peso da 5 a 15 chili con relativo cavo di almeno 30 metri; due remi della lunghezza di almeno due metri con relative scalmiere, un salvagente ed un buliolo.

Per quanto non specificato vale il Regolamento dell'I.Y.R.U. (ed. ital. R.Y.C.I.).

Durata del Regolamento

Il Regolamento ha la durata di cinque anni ed è rinnovabile. L'eventuale disdetta dovrà effettuarsi almeno due anni prima dell'espri del quinquennio. In difetto di questa si riterrà rinnovata per altri cinque anni. (Comunicati della Reale Federazione Italiana della Vela — Disposizioni per le Serie Nazionali, "Motonautica — La Vela e il Motore", giugno 1938).

Nel gennaio 1933 il Direttorio Generale della Federazione incarica il Comitato Tecnico Centrale di studiare la "fusione" della deriva di metri 5,50 dell'Unione Ligure Piccolo Yachting (U.L.P.Y.) con il 6 metri. L'idea è, però, abbandonata nel corso dell'anno.

Il 6 agosto 1934 il Comitato Tecnico Centrale della Federazione delibera "... che il Regolamento di stazza per imbarcazioni della Serie Nazionale Derive m 6, pubblicato in data

3 febbraio 1926, modificato in data 1° gennaio 1931 e stampato ultimamente nel 1933-XI a cura del C.T.C., sia applicato integralmente senza ammettere varianti di sorta. Le disposizioni transitorie contemplate nel suddetto regolamento di stazza cesseranno di avere vigore col 31 dicembre 1935-XIV".

Contrario alla perentoria decisione di far cessare le "Disposizioni Transitorie" in breve tempo e, quindi, in difesa delle vecchie barche, interviene polemicamente Maurizio Del Santo con un lungo articolo, sorprende che sia stato pubblicato, che riteniamo interessante riportare. Scrive Maurizio Del Santo:

"Provvedimenti recenti, presi dal Comitato Tecnico della R.F.I.V. stabiliscono che, con il prossimo anno, decadranno tutte le regole transitorie che il regolamento di stazza 1931 ammetteva per le imbarcazioni costruite in base al regolamento del 1926.

Mentre ammettiamo che, dal lato tecnico, la deliberazione ha una indiscutibile benefica importanza sulla disciplina e regolamentazione della stazza; troviamo, però, prematura la draconianità con la quale è stato preso il provvedimento e preghiamo il Comitato Tecnico di considerare le nostre modeste ragioni.

Prima di tutto esaminiamo la questione sportiva: cioè il numero dei 6 metri che vengono esclusi dalla serie e quindi la diminuita importanza delle competizioni che, per certe Zone, si ridurrà a non aver più alcuna imbarcazione del tipo che possa partecipare alle regate! Infatti vi sono in Italia 110 (circa) 6 m S.N. Di questi i primi 80 sono costruiti in base al regolamento 1926 che aveva unificato le stazze di Capo d'Istria e Golfo de La Spezia. Togliamo dai 30 rimanenti di nuova costruzione qualche imbarcazione che non prende parte attiva alle competizioni e diverse altre che, applicato rigidamente il nuovo regolamento, dovranno essere scartate, ridurremo la più numerosa e battagliera nostra serie Nazionale a una ventina di 6 metri, in tutta Italia!

E le gare? E il campionato? E tutti gli appassionati dove vanno a finire?

Per fare sviluppare uno sport, specialmente il nostro sport, è necessario che le manifestazioni abbiano successo. E questo si ottiene solo con la forza del numero. Una o due barche che bordeggiano non danno uno spettacolo sufficientemente appassionante ed è vano pensare che così si possa propagandare e divulgare il nostro sport. È il numero che chiama la folla; è dalla folla che esce il nuovo appassionato. Sperare di potenziare le nostre Società e quindi la nostra Federazione senza dare l'impressione della nostra forza, ci sembra, oggi in pieno 900, un controsenso. A meno che si desideri non diventare una forza! Restiamo in famiglia, allora, e non se ne parli più.

Noi però siamo per il numero e quanto questo è più rilevante tanto meglio. Vorremmo vedere non cento 6 metri, ma mille e più ancora.

Per questo troviamo prematuro il provvedimento, per lo meno nella forma attuale. Scartare, a priori, dalle nostre gare coloro che tutto hanno dato alla nostra Serie e che per le loro modeste risorse finanziarie (nella maggioranza i proprietari di 6 Metri S.N. non sono ricchi)

il ricostruire un'altra imbarcazione rappresenta, oggi, problema insolubile, è voler uccidere la nostra belle flottiglia che ha bisogno invece di essere sostenuta, se non si vuole che la nostra tradizione sportiva marinara diventi un mito, proprio quando aveva trovato la via per riprendere il suo cammino.

Il successo ottenuto dal nostro 6 metri (non raggiunto ancora da nessun altro tipo, in Italia) non deve essere mutilato. Bisogna potenziarla la categoria, alimentare la passione di questi equipaggi opponendo ad essi altri competitori e non escludendone!

Rivediamo pure il regolamento di stazza e aboliamo in esso tutte le transitorie possibili (è bene farlo), ma lasciamo in vita anche più barche possibili, Procediamo per gradi.

È dimostrato dalle prove che i nuovi tipi vanno meglio. Nelle numerose regate che si sono fatte molto difficilmente le imbarcazioni di vecchia stazza si sono piazzate prima delle altre. Perché dunque escluderle dalle regate alle quali portano con il loro numero e con la loro combattività, la nota di vivacità e il contributo sportivo? Il Comitato Tecnico a questo a risposto: Modificare le imbarcazioni. Giusto. Giustissimo. E noi facciamo nostra questa ragione e invitiamo tutti i proprietari di 6 metri S.N. 1926 a modificare, secondo il nuovo regolamento, i loro cutter. Ma fin dove è possibile!

Come può entrare in una nuova stazza un cutter che ha il fasciame di 11 mm di spessore anziché di 12 e se la sezione o la distanza tra una ordinata e l'altra non è quella che esige il nuovo regolamento?

Sta bene allargare, alzare lo scafo, mettere i rinforzi nella regione dell'albero, modificare il pozzo, la cassa della deriva, ecc., ma lo spessore del fasciame come si può raggiungere?

Queste sono transitorie che bisogna assolutamente tollerare. Che una imbarcazione abbia un fasciame leggermente più fino non può influire, del resto, né sulla linea né sulla velocità né sulla stabilità dello scafo, quando il peso di questo, senza alcuna zavorra, raggiunga il peso degli altri. (Un cutter di picht-pine dello spessore di 10 mm ha la robustezza e il peso di un altro di fiandra o spruce di 12 mm di spessore o di uno di cedro o mogano che ne abbia 13).

Non essendo stata considerata la qualità del legno, per la costruzione, non vediamo perché non si possa mantenere almeno le due regole transitorie dello spessore e della equidistanza delle ordinate.

I cutter di vecchia stazza potranno così rientrare in campo, perché la spesa di modifica non sarà molta, e conserveremo alla categoria, oltre al maggior numero delle imbarcazioni, il contributo sportivo dei nostri migliori equipaggi e dei nostri appassionati.

Lasciate queste regole transitorie, che dovranno essere applicate, si intende, alle sole imbarcazioni esistenti, applichiamo pure il regolamento. Ma per amor del cielo non modifichiamolo più. Le continue modifiche nuocciono allo sviluppo della serie. Bisogna tener presente che i proprietari dei 6 metri S.N. sono dei modesti dilettanti che non si possono permettere il lusso di cambiare molto spesso le loro imbarcazioni. È già un lusso averne una! E che sacrifici! Soprattutto non arriviamo al monotipo. La bellezza del nostro 6 metri consiste appunto in quella leggera diversità che, pur restando nel regolamento, le imbarcazioni hanno

una dall'altra. (È poi caratteristica anche del 6 m S.I.). Chi è capace studi, progetti e costruisca. Noi non dobbiamo fare gli interessi commerciali di nessun costruttore o venditore di piani. A noi interessa soprattutto lo sport e coloro che con la propria iniziativa e capacità apportano nel nostro campo, con le loro creazioni, lo spirito di emulazione e quella cavalleresca combattività che è necessaria per migliorare i tipi e formare gli equipaggi. Degli altri, dei copiatori, degli inetti non ne abbiamo bisogno!

Lasciamo ora al Comitato Tecnico la decisione. Che venga presto però questa decisione, in tempo per poter permettere a tutti di prendere parte alle nuove competizioni". (Maurizio Del Santo, *Il Regolamento di stazza del 6 m S.N.*, "Motonautica - La Vela e il Motore", novembre 1934).

Commissione speciale per il Regolamento

Nel gennaio 1935 la Federazione comunica: "D'incarico della Presidenza federale il Comandante del I Gruppo di Zona cav. uff. Giovanelli ha nominato una commissione speciale per lo studio e compilazione delle 'Disposizioni Transitorie' per le imbarcazioni della classe 6 m S.N. costruite prima del 1° gennaio 1931. Tale Commissione è composta dai seguenti signori: presidente: cav. uff. Guido Giovanelli; membri: E. Reggio, ing. V. Baglietto, A. Costaguta, Z. Cozzani; segretario: G. Odetti. Rimane già fin d'ora stabilito che le imbarcazioni che usufruiranno delle 'Disposizioni Transitorie' potranno partecipare solamente a regate locali o di zona nei limiti della zona alla quale appartengono". (*Regolamento di stazza 6 m S.N.*, "Motonautica - La Vela e il Motore", gennaio 1935).

Senza entrare in merito alla competenza dei componenti della Commissione, non si può non rilevare che, ad eccezione di Zelindo Cozzani della Spezia, la conoscenza degli altri commissari è, per quanto riguarda i 6 Metri, relativa. L'inserimento nella Commissione di un rappresentante dell'Adriatico sarebbe stato auspicabile.

Disposizioni transitorie del 1935

Il Comitato Tecnico Centrale della Federazione approva il 6 marzo 1935 le seguenti Disposizioni transitorie:

Per le imbarcazioni della classe 6 m Stazza Nazionale costruite o che erano in costruzione al 10 gennaio 1931 valgono le seguenti Disposizioni transitorie:

- 1 - La larghezza nel punto di maggior sezione trasversale potrà essere di m 1,70 come minimo;
- 2 - Potrà non essere tenuto conto del minimo di catena prescritto (m 2,30);
- 3 - L'apertura del pozzo potrà raggiungere m² 3,50 come massimo senza limitazione di lunghezza o di larghezza;
- 4 - Lo spessore minimo del fasciame dovrà essere di almeno mm 10 e non verrà tenuto conto della sezione e della equidistanza delle ordinate e dei bagli;
- 5 - Il peso minimo (kg 250) potrà essere raggiunto mediante l'applicazione di rinforzi di legno, fissi ed immovibili, ripartiti razionalmente nello scafo;

6 - Le imbarcazioni che si valgono delle disposizioni N. 1, 2, 3 o di qualcuna di esse potranno solamente partecipare a regate locali o di zona entro i limiti della zona a cui appartengono;

7 - Ai certificati di stazza, relativi ad imbarcazioni che usufruiscono delle presenti disposizioni verrà apposto, dal Comitato Tecnico Centrale un timbro ben visibile portante la seguente dicitura: il presente certificato è rilasciato in conformità alle Disposizioni transitorie N... ed è valido sino al 31 dicembre 1936-XIV;

8 - Alle imbarcazioni che si avvalgono della sola disposizione N. 4 per essere in tutto conformi al regolamento di stazza 1931 salvo quel che riguarda la sezione del fasciame o l'equidistanza e la sezione delle ordinate e dei bagli verrà rilasciato un certificato regolare e saranno considerate definitivamente come facenti parte della classe;

9 - Le sopra elencate Disposizioni transitorie annullano tutte le precedenti e rimarranno in vigore fino al 31 dicembre 1936 e non oltre, ad eccezione della disposizione N. 4 che rimane definitiva. (Il Regolamento di stazza per i 6 m S.N., "Motonautica - La Vela e il Motore", maggio 1935).

Limitazione dei fiocchi delle derive

Il 17 novembre 1937 sono stabilite delle limitazioni dei fiocchi delle quattro Serie Nazionali.

Il Comitato Tecnico Centrale della R.F.I.V. ha deciso che a partire dall'anno XVI le Serie Nazionali 6 m, 5,25 m, 4,50 m e 4 m dovranno attenersi alla seguente modifica del regolamento di stazza: Il punto maggiormente poppiero, sul quale fissare il passascotte della vela di prua, non dovrà sorpassare una lunghezza uguale al 0,20 del numero esprimente la stazza, lunghezza misurata dalla faccia anteriore dell'albero verso poppavia. Tale punto dovrà risultare ben definito da un segnale di stazza applicato sulla coperta. Le galloce, tranne quelle a poppavia, per paranco della randa, non potranno oltrepassare il detto segnale di stazza. Gli spinnaker dovranno essere esclusivamente assicurati alle galloce prodiera. In conseguenza delle precedenti disposizioni, la distanza più a poppavia, alla quale è consentito fissare il passascotte e le galloce delle vele di prua risulta, per le singole serie, stabilito come appresso: distanze misurate dalla faccia prodiera dell'albero a poppavia, 6 m a m 1,20; 5,25 m a m 1,05; 4,50 m a m 0,90; 4 m a m 0,80". (Limitazione dei fiocchi delle serie di Stazza Nazionale, "Motonautica - La Vela e il Motore", dicembre 1937).

Armamento delle Serie Nazionali

Il Comitato Tecnico Centrale della Federazione Italiana della vela emette nel 1938 nuove disposizioni sull'armamento delle Serie Nazionali A - 6 m, B - 5,25 m, C - 4,50 m e D - 4,00 m:

Nelle barche delle Serie Nazionali l'attacco (bugna) di scotta della più grande vela di prua, non dovrà estendersi oltre i limiti appresso elencati, misurati verso poppavia a partire dalla linea tangente la parte prodiera dell'albero: Serie A (6 m) m 1,20; Serie B (m 5,25) m 1,05; Serie C (m 4,50) m 0,90; Serie D (4 m) m 0,80.

La misura verrà presa quando la vela è nuova,alzata regolarmente a suo posto sulla barca con prora al vento, tesata a mano attraverso il rispettivo passascotte. Nessun fiocco dovrà avere mazze curvate, o aste, o più di una scotta, o di altri accorgimenti aventi lo scopo di estendere la vela in altri modi che non sia quello della figura triangolare.

Sulla vela così misurata e risultata conforme lo Stazzatore apporrà la propria firma, ed il Comando di Zona applicherà il suo timbro segnando altresì il numero di regata della barca a cui la vela appartiene.

La lunghezza della parte utile dell'asta dello "Spinnaker" non dovrà superare la lunghezza della base del triangolo di prora. Vale a dire, che, qualunque sia la posizione dell'asta quando in funzione, la distanza fra l'attacco dello "Spinnaker" e l'albero non dovrà mai essere maggiore della base del triangolo di prora. È vietato l'uso dello "Spinnaker" non fissato sulla rispettiva asta. È vietato fissare l'asta presso l'attacco dei fiocchi e sugli stragli o comunque porre con qualsiasi sistema lo "Spinnaker" in condizioni di poter essere usato a guisa di fiocco.

Nessuna deformazione dell'albero o altro mezzo tendente con palese artificio ad infirmare la portata delle sopraannunciate regole verrà tollerata.

Disposizioni transitorie: in relazione al fatto che i Campionati Europei derive vengono corsi, all'estero, sulla classe dei "22 mq" la quale non impone alcuna limitazione ai fiocchi si è ritenuto opportuno che i nostri atleti della classe più simile ai "22 mq" siano abituati al maneggio dei fiocchi di una certa ampiezza. Per tale ragione è concesso alla Serie A (6 m) un incrocio dei fiocchi eguale a m 2. Tale concessione resterà in vigore fino al 28 ottobre 1940-XIX.

Tutte le disposizioni riportate entreranno in vigore con la data del 15 giugno XVI ed in tale data s'intendono revocate le disposizioni comunicate in data 17 novembre 1937-XVI. (Comunicati della Reale Federazione della Vela - Disposizioni per le Serie Nazionali, "Motonautica - La Vela e il Motore", giugno 1938).

Agevolazioni, costi e materiali

Nel 1931 la Federazione, per incrementare e facilitare la costruzione delle barche della classe, ottiene dall'Istituto Nazionale della Previdenza e Credito sulle Comunicazioni un finanziamento di 8000 lire per i 6 metri restituibili in 30 rate con l'interesse del 4,5 per cento. Inoltre, assegna dei contributi per la costruzione di nuove barche. Anche il Reale Yacht Club Adriaco, oltre a mettere in palio alcune imbarcazioni, assegna dei premi di costruzione.

Quanto costa un 6 metri? In una riunione a Livorno, 26 agosto 1925, indetta da Giuseppe Orlando per una esame della situazione velica locale è sollevato anche l'aspetto economico per l'acquisto di un 6 metri. Orlando presenta un progetto di una barca da regata della Serie Nazionale 6 metri che, a suo parere, può essere costruita per circa 10.000 lire dai piccoli cantieri cittadini.

Nel 1930 il Cantiere Nicolò Depangher di Capodistria, "Specialista nella costruzione del 6 m Stazza Nazionale", così reclamizza la sua attività, propone tre versioni pronte a prendere il mare: "Tipo economico con fasciame di abete, albero pieno e vele di tela comune a 5750 lire; Tipo signorile con fasciame di larice, albero cavo e vele di tela makò a 7300 lire e Tipo lusso con fasciame di cedro, albero di silverspruce e velatura di tele makò speciale a 12.000 lire".

NICOLÒ DEPANGHER - CAPODISTRIA

Lavoratorio per costruzioni, riparazioni e attrezzi di imbarcazioni da diporto



A 61 „Rondine IV“, 6 m. S. N. del R. C. C. Libertas di Capodistria, proprietario e costruttore Nicolò Depangher (smalti e vernici RYLAND - vele Guadagni) detentore 1929 della „Coppa delle Signore“ del R. Y. C. Adriaco
Fot. dott. B. Pangrazi

Specialista nella costruzione dei 6 m. Stazza Nazionale

Prezzi di costruzione di imbarcazioni „6 m. S. N.“ pronte a prendere il mare:

TIPO ECONOMICO	TIPO SIGNORILE	TIPO LUSSO
Fasciame : abete	Fasciame : larice	Fasciame : cedro
Fittura : rame	Fittura : rame	Fittura : rame
Albero : abete pieno	Albero : abete cavo	Albero : silverspruce cavo
Guarnizione : ferro zincato	Guarnizione : ferro zincato	Guarnizione : ottone e bronzo
Velatura : tela comune	Velatura : tela maccò	Velatura : tela maccò spec.
Lit. 5.750	Lit. 7.300	Lit. 12.000 1331-XII-30

Soci! Preferite i nostri inserzionisti.

Alla Spezia e a Forte dei Marmi i cantieri locali usano per la costruzione dei 6 metri queste qualità di legname: cedro del Libano per il fasciame, sostituito durante la guerra con il pino, bello alla vista, ma con scarsi risultati; quercia per la chiglia, il dritto di prua i prestantini (la parte del paramezzale che si incurva leggermente in corrispondenza della ruota di prora e del dritto di poppa), eccetera; acacia per le costole anche se raramente è usato il frassino; pioppo per i bagli; abete per l'albero e il boma e acero per il bordino. Chiodatura di rame con chiodi ribaditi con trinci e viti e bulloneria di ottone.

Regate dei 6 Metri Nazionali

Campionato d'Europa Derive

Nel 1933 l'International Yacht Racing Association (I.Y.R.U.) promuove un campionato d'Europa per le derive con due o tre persone d'equipaggio. Il primo campionato è organizzato a Balatonfüred (Ungheria) con imbarcazioni della Classe Jole 22 m² e vi partecipano otto concorrenti di quattro nazioni. Il campionato è vinto da A. Blanckenfeld e Hans von Reclam (Germania). L'Italia è assente.

Alla seconda edizione, organizzata con lo stesso tipo di derive sul Wörther See (Austria) nel 1934, la partecipazione è più numerosa: dodici concorrenti di sei nazioni. L'Italia è presente con Riccardo Paulin che si classifica terzo preceduto da Ditz Angerer (Austria) e da Carl Schäfer (Svizzera).

Il terzo campionato, organizzato dal Reale Yacht Club Adriaco a Trieste dal 21 al 28 luglio 1935, è disputato con le barche della classe 6 metri a rotazione, messe a disposizione dei concorrenti dagli organizzatori grazie alla collaborazione dei proprietari soci dei circoli giuliani. Al campionato partecipano 14 concorrenti di 7 Nazioni ed è vinto dall'Italia con Tito Nordio, timoniere, Gino Paulin, Egone Jachin e Aldo Moscovita.

Il quarto campionato è disputato nel 1937 sul lago di Zurigo (Svizzera) con le Jole 22 m² con la presenza di sette concorrenti di altrettante nazioni. Il campionato è vinto da Willy Pieper (Svizzera) e il nostro Giuseppe Fago, noto timoniere dei 6 m S.N., è secondo. È l'ultimo campionato disputato prima della Seconda guerra mondiale. Sarà ripreso nel 1952 con altre classi.

Campionati nazionali

La Federazione Italiana della Vela, per un confronto nazionale tra i velisti organizza nel 1928 un campionato italiano, il primo, e sceglie per l'omogeneità delle costruzioni e la diffusione il 6 metri S.N., affidando l'organizzazione al Reale Yacht Club Adriaco, che quell'anno festeggia il Venticinquesimo anniversario della sua fondazione.

1928 - Trieste - 12 concorrenti - *Minnie* (A-51), timoniere Angelo Maioli della Spezia.

1929 - Venezia - 18-20 luglio - 7 concorrenti - *Benita* (A-40), timoniere Luca Stuparich di Trieste. Partecipano barche di Trieste (3), Venezia (3) e Napoli (1).

1930 - Napoli - 11 concorrenti - *Nino* (A-65), timoniere Antonio Martera della Spezia.

1931 - Abbazia - 14-16 agosto - 10 concorrenti - *Oronzo II* (A-59), Tito Nordio, timoniere, Giuseppe Lucatelli e Massimo Affatati di Trieste. È organizzato dalla Sezione del Carnaro del

Campionati nazionali a Rapallo nel 1934.

Da sinistra a destra:
Lucidalba II (A-108),
Falco (A-94)
e *Avvoltoio* (A-110).

Reale Yacht Club Adriaco. Secondo classificato Vittorio Postiglione di Napoli con *Ibis*, terzo Ducci Paulin di Trieste con *Walchiria II*, quarto Massimo Draghi di Ancona con *Anna Maria* e quinto Antonio Martera della Spezia con *Nino*. Interessante il confronto tra i 6 metri di Depangher di Capodistria (*A Noi*, ex *Falena II*, *Oronzo II*, *Refolo* e *Walchiria II*, ex *Rondine III*) e quelli di Antonio Martera della Spezia (*Nino*), di Merani di Porto Potenza Picena (*Anna Maria*), di Zelindo Cozzani della Spezia (*Ibis*) e di Stuparich di Trieste (*Mirella II ex Benita*).

1932 - Napoli - 21-23 giugno - 12 concorrenti - *Franco* (A-86), timoniere Zelindo Cozzani della Spezia. Al campionato, che si disputa su tre prove con un percorso di circa nove miglia, possono partecipare tutte le imbarcazioni di proprietà di privati e d'Enti costruite da un cantiere italiano con equipaggi composti di dilettanti di nazionalità italiana. Le tre prove, organizzate dai Circoli napoletani, sono vinte da Franco (timoniere Zelindo Cozzani), *Nino* (Antonio Martera) e *Falco* (Vittorio Postiglione). In classifica generale i primi tre sono: *Franco*, *Falco* a pari merito con *Nino*. Nel commento al campionato si legge: "La palma, pertanto, quest'anno è passata dalla sponda adriatica a quella tirrenica; le derive spezzine si sono dimostrato barche di miglior rendimento nella gran parte dei casi. Le coste italiane sono in maggior parte caratterizzate da venti medi: ecco dunque che le barche dei tipi capodistriani, favorite con vento abitualmente fresco, si trovano il più delle volte in condizioni di inferiorità di fronte a quelle di Spezia. Le derive spezzine hanno un nettissimo vantaggio con venti medi e leggeri, ma anche con venti pesanti, ben terzarolate e pilotate dai loro equipaggi spezzini i quali sanno compiere, ove occorra, vere acrobazie sulle murate dei leggeri scafi equilibrandoli anche con vento tesissimo, esse non sono inferiori a quelle del Depangher". (Augusto Cesareo, *Il campionato italiano derive 6 m naz.*, "Motonautica - La Vela e il Motore", luglio 1932).

1933 - Trieste-Sistiana - 23-26 luglio - 17 concorrenti - *Sasà II* (A-101), timoniere Zelindo Cozzani della Spezia. Le tre prove sono disputate in due campi di regata diversi: la prima davanti alla Diga Vecchia del porto di Trieste e le altre due nella Baia di Sistiana e sotto il Castello di Duino. Nell'Albo d'oro dei campionati nazionali è quello con il maggior numero di partecipanti e, inoltre, con la presenza dei vincitori di quattro titoli: *Mirella II* (ex *Benita*), *Oronzo II*, *Nino* e *Franco*. Animata la lotta tra *Sasà II* con Zelindo Cozzani, vincitore di due prove e del titolo, *Oronzo II* con Tito Nordio primo nella terza prova e secondo in classifica, *Franco* con Angelo Maioli terzo e *Falco* con Vittorio Postiglione quarto.

1934 - Rapallo - 12-15 agosto - 4 concorrenti - *Augusta* (A-104), Nello Stratta, timoniere, Vincenzo Pisani e Renato Galantini della Spezia. Al campionato organizzato dalla Sezione di Rapallo della Lega Navale Italiana può partecipare una imbarcazione per zona. Ciò spiega il ridotto numero di partecipanti che, con un campionato libero, potevano essere di più. Due affermazioni di *Augusta*, meritata vincitrice del titolo, e una di Franco con Vittorio Postiglione di Napoli che si classifica secondo seguito da *Lucidalba* con Zelindo Cozzani della Spezia e *Avvoltoio* con Riccardo de Sangro di Fondi di Napoli.

1935 - La Spezia - 23-25 agosto - 4 concorrenti - *Giorgio* (A-111), timoniere Giuseppe Fago della Spezia.



1936 - Riccione - 24-26 agosto - 4 concorrenti - *Rudy* (A-113), A. Bertagna, timoniere, Paganini e Rangoni della Spezia. I concorrenti rappresentano soltanto il I Gruppo di Zona (due imbarcazioni della Spezia) ed il V Gruppo (una imbarcazione di Ancona e una di Trieste). Al secondo posto, dopo *Rudy* di Rudy Ghironi, *Tonina* di Barucchello di Ancona, seguita da *Giorgio* di Giuseppe Fortunato della Spezia e da *Demoghela* di Giuseppe Maritati di Trieste.

1937 - La Spezia - 6-8 agosto - 5 concorrenti - *Giorgio* (A-111), timoniere Giuseppe Fago della Spezia. Ancora restrizioni per la partecipazione: un concorrente per zona e il titolo assegnato alla barca. Il risultato? Solo cinque concorrenti. Inoltre, è stabilita in 2,5 miglia l'ora in almeno una prova la velocità minima del primo arrivato. In difetto si disputa una quarta regata.

1938 - La Spezia - 23-26 luglio - 5 concorrenti - *Franco* (A-86), Nello Stratta, timoniere, Eugenio Martera e Guido Maioli della Spezia. Il numero dei concorrenti è lo stesso dello scorso anno, nonostante la Federazione abbia previsto contributi per la partecipazione che è libera a tutti i 6 metri con regolare certificato di stazza.

1939 - Forte dei Marmi - 15-19 luglio - 5 concorrenti - *Franco* (A-86), Nello Stratta, timoniere, Eugenio Martera e Guido Maioli della Spezia. Poche righe sulle riviste nautiche per questo campionato, il minimo per ricordarlo.

1940 - In programma a Genova-Sturla non è effettuato.

1941 - La Spezia - 4 concorrenti - *Bona* (A-142), timoniere Elia Zarri della Spezia.

« BONA »
6 m. St. Nazionale



EQUIPAGGIO: Elia Zarri (timon.)
Luigi Polacci - Ferdinando De Santi



Nelle pagine precedenti:
Bona di Paolo Orlando
vincitore del Campionato
Nazionale 1941.

1942 - Viareggio - 12-13 settembre - 13 concorrenti - *Giorgio* (A-111), timoniere Nello Stratta della Spezia. Finalmente una partecipazione numerosa anche se solo di barche della Versilia e del Golfo della Spezia, per l'ultimo campionato della classe, organizzato dal Circolo Velico della Lega Navale Italiana di Viareggio con la collaborazione della Sezione Velica di Forte dei Marmi. Il "Canto dei cigno". I 6 Metri pronosticati per il titolo e con uno "stato di servizio" non comune sono: *Bona*, campione del 1942, *Giorgio* collezionista di coppe e trofei e Franco con al suo attivo il maggior numero di campionati nazionali. Una squalifica toglie a *Franco* dalla lotta per il titolo e dopo il vincitore si classificano *Bona* con Edo Polacci, a pari punti con il vincitore, *Nana* con Alenaro Barberi, *Furia II* con Umberto Cagli, *Giovanna* con Luigi Orlando, *Franco* con Gaetano Polacci e, via via, gli altri.

1943 - In programma a Viareggio, 11-12 settembre, è annullato dalla Federazione. Doveva essere, comunque, l'ultimo campionato della classe. In questi ultimi anni risultando più importanti le classi Star e Jole Olimpica, i maggiori centri della vela italiana come Napoli, Trieste e Venezia si disinteressano del 6 M S.N., che diventata di fatto una classe regionale. Risulta chiaramente dai Campionati nazionali degli ultimi sei anni ai quali partecipano solo le barche del Golfo della Spezia. La Reale Federazione Italiana della Vela revoca l'assegnazione del titolo "Nazionale" alla classe con la fine dell'anno XXI.

Regate in Italia

Osservando l'elenco dei 6 Metri pubblicato in Appendice si ha un'idea delle località dove la classe con il passare degli anni si diffonde e, conseguentemente, dove sono organizzate le regate. Fino a metà degli anni Trenta il Golfo di Trieste e il Quarnaro sono il campo delle grandi regate dei 6 Metri e dove a Trieste nel 1928 è organizzato il primo campionato Nazionale con dodici concorrenti. Nel 1928 il Reale Yacht Club Adriaco organizza in più prove e in diverse località il primo campionato del Golfo di Trieste vinto da *Benita*. Diversi Monotipi di Capodistria diventano Yole dell'Adriatico e poi 6 Metri Nazionali. C'è per la classe interesse e non mancano le nuove costruzioni e tra i cantieri si distinguono Nicolò Depangher di Capodistria e Santo Piccini di Monfalcone. Fra i timonieri che si mettono in luce c'è Tito Nordio, diventerà un affermato timoniere delle Star dove nel 1947 vince il campionato d'Europa. L'esempio di Nordio è seguito da Gino Paulin, Egone Jachin, Bruno Pangrazi e Aldo Moscovita che passano ad altre classi. A rendere le regate dei 6 Metri nel Golfo di Trieste sempre meno numerose è anche il passaggio dei timonieri ai Dinghy 12 piedi, evidentemente se si passa da una barca con tre persone d'equipaggio al singolo c'è difficoltà per trovare gli equipaggi, alle Star e alle Jole Olimpiche.

Alcune barche triestine "emigrano" in Romagna e in Puglia, dove la partecipazione alle regate non è numerosa. A Bari, all'inizio degli anni Trenta, due 6 Metri sono le prime barche da regata della Società della Vela, l'attuale Circolo della Vela. Livio Merani di Porto Potenza Picena e Roberto Carlini di Rimini costruiscono alcuni 6 Metri.

A Napoli, il 6 Metri incontra il favore degli agguerriti timonieri partenopei e nel libro del

Centenario del Circolo della Vela e del Remo "Italia", curato da Donatella Trotta, si legge: "... arrivò a Napoli alla fine degli anni Venti [la prima regata, con in palio la 'Coppa della Lega Navale Italiana', è organizzata nel 1929 con la partecipazione di quattro barche dove si afferma *Pettiroso* con Riccardo di Sangro di Fondi], il 6 metri stazza Nazionale. Era una bella barca da regata, assai impegnativa, con deriva mobile ed ampia velatura: una ricca randa armata a Marconi ed un bel fiocco. Equipaggio composto da timoniere e due manovratori. Questo 6 Metri ebbe largo successo ed i Circoli fecero a gara per dotarsene. Emersero subito ottimi skipper ed uno stuolo di bravi manovratori che avrebbero costituito le basi della eccellente marineria agonistica napoletana. Nostro pilota, vessillifero del guidone rosso-blu [circolo 'Italia'], fu Riccardo de Sangro Fondi, vittorioso in tante regate che non è possibile qui nemmeno accennarne. A lui si affiancarono valorosi piloti. Quante battaglie per mare con le nostre barche *Picchio Blu*, *Picchio Bianco* e *Picchio Rosso*! Quanti bordo a bordo con Giannini e de Zerbi del 'Savoia'! Oppure i fratelli Postiglione, Vittorio della 'Vela' e Guido del 'Napoli'! Ma anche quante discussioni dopo le regate, una volta a terra!" E le discussioni vertono anche sulle qualità degli scafi costruiti da Basilio Postiglione in una grotta a Posillipo rispetto a quelli "forestieri". Qualche regata occasionale ad Anzio, soprattutto per la presenza dei velisti napoletani.

A Palermo, 13 luglio 1930, una regata con otto 6 Metri, di cui cinque napoletani, organizzata dal Reale Club Canottieri "Roggero di Lauria", dà inizio all'attività velica nel Golfo.

Le riviste nautiche che, tra le due guerre mondiali, inizialmente dedicano ampio spazio alle regate della classe, incominciano a poco a poco ad occuparsene sempre meno. Dell'attività svolta in Versilia e alla Spezia, basta guardare l'Albo d'oro dei campionati nazionali per rilevarne l'importanza, le riviste ne parlano poco. A Trieste c'è Carlo Strena, infaticabile dirigente del Reale Yacht Club Adriaco e fondatore della rivista "La Vela e il Motore", si fonderà poi con la milanese "Motonautica", e a Napoli c'è Augusto Cesareo, il velista-giornalista tra l'altro autore della nota canzone *Luna Caprese*, ed entrambi non perdono l'occasione per illustrare le regate organizzate nella loro regione. Alla Spezia e in Versilia, purtroppo le notizie dell'attività sono sporadiche.

L'Albo d'oro dei Campionati nazionali è eloquente. Su quattordici campionati effettuati ben dodici sono vinti dai velisti di questa zona. Sono popolari i nomi di Angelo Maioli, Antonio Martera, Nello Stratta e Giuseppe Fago. Ma qui ci sono validi costruttori: Elia Zarri, Zelindo Cozzani, Livio Maggi e Virgilio Aliboni, talmente abili che alcuni dei loro scafi sono ancora oggi attivi in un *revival* in Versilia della classe.

Nel Golfo di Genova, nonostante un campionato organizzato a Rapallo nel 1934 e l'inclusione nel 1930 della classe in quelle della Settimana di Genova organizzata dal Regio Yacht Club Italiano, i 6 Metri non interessano. Sulla presenza dei 6 Metri a Genova per la prima volta Giuseppe Odetti scrive: "Alle regate organizzate dal R.Y.C.I. presero parte i 6 M S.N. venuti da Trieste e dalla Spezia, che furono osservati e discussi. La Serie, come serie non è dispiaciuta, anzi si convenne che stava di mezzo ai 5,50 U.L.P.Y. [Unione Ligure Piccolo Yachting] e i 6,50

R.Y.C.I., ormai di buona memoria. I tipi triestini assolutamente non piacquero, mentre gli spezzini furono giudicati molto più benevolmente, malgrado la loro attrezzatura a 'lugger', che è considerata come sorpassata. La ragione della preferenza ai secondi tipi sta nel fatto, che oltre ad avere una più accurata costruzione, sono più sul tipo canotto e fatti con criteri più affini a quelli praticati dai costruttori genovesi. Dei triestini piacquero assai le vele che portavano magnificamente, però non la forma delle vele stesse che risultano antiestetiche. Da ciò che si è visto bisogna constatare che a Trieste si fanno barche per scopi diversi mentre in Liguria [Golfo di Genova] si propende per il tipo assolutamente adatto per corsa". (Giuseppe Odetti, *Chiose sulla piccola vela*, "La Vela e il Motore", giugno 1930). Attilio Costaguta nel suo cantiere di Voltri (Genova) costruisce quattro 6 metri, tre sono per la Regia Marina Militare e uno per un velista napoletano.

L'esperimento di una classe Nazionale, dal punto di vista della diffusione nella penisola, non ha avuto il successo sperato e che sembrava arridere all'inizio.

Non bisogna, però, dimenticare che in Italia sono arrivate dall'estero altre classi – Dinghy 12 piedi SI nel 1929, Star nel 1933 e Jole Olimpica nel 1935 – e, inoltre, nel 1934 la Federazione promuove tre nuove classi nazionali: "B" 5,25 Metri, "C" 4,50 Metri e "D" 4,00 Metri.

La maggior parte delle barche, nonostante l'aggettivo "Nazionale", sono nel Golfo di Trieste e in quello della Spezia e in Versilia. Ad eccezione di Napoli con un buon numero di barche attive, nel resto dell'Italia sono pochi i 6 Metri. Per esempio, nel Golfo di Genova continuano le regate delle classi della Federazione Ligure Yachting Popolare-Unione Ligure Piccolo Yachting e, agli effetti della promozione, è ininfluente il campionato Nazionale organizzato a Rapallo nel 1934 e l'inclusione nel 1930 della classe fra quelle della Settimana di Genova del Regio Yacht Club Italiano.

Osservando in Appendice l'elenco dei 6 Metri si nota negli anni Trenta una graduale diminuzione delle barche costruite nei centri "storici" del Golfo di Trieste mentre aumentano quelle dell'altro centro "storico", il Golfo della Spezia e la Versilia.

Cessa il riconoscimento

Con la Circolare N. 4 del 18 marzo 1942 la Federazione stabilisce: "Al termine dell'anno XXI [ottobre 1943] le imbarcazioni delle categorie m 6, 5,25, 4,50 e 4 non saranno più riconosciute da questa Federazione come serie Nazionali e di conseguenza sarà sospesa l'assegnazione dei numeri velici ed il rilascio dei certificati di stazza. Ciononostante le imbarcazioni in efficienza alla data predetta saranno ammesse, per un periodo di cinque anni, a disputare regate a carattere esclusivamente locale. La R.F.I.V. provvederà, a mezzo di un concorso aperto a tutti i suoi affiliati a prescegliere i nuovi tipi di imbarcazioni ai quali all'inizio dell'anno XXII [ottobre 1944], sarà riconosciuta la qualifica di Serie nazionali". (*Due circolari di vasta portata*, "Motonautica – La Vela e il Motore", marzo 1942). Le classi continuano, comunque, l'attività nel dopoguerra anche con nuove costruzioni.

La classe nel dopoguerra

Nel secondo dopoguerra, l'Unione Società Veliche Italiane-U.S.V.I., fondata a Venezia il 16 novembre 1946 in sostituzione della Reale Federazione Italiana della Vela, si trova con ben cinque classi di derive: una nazionale di nome e che effettivamente ai suoi bei tempi lo era stata (6 Metri), altre tre nazionali solo di nome (5,25, 4,50 e 4,00 Metri) ed una che desiderava il riconoscimento nazionale (5,50 metri veneziani).

La Commissione Tecnica dell'U.S.V.I. – Artù Chiggiato, presidente, Vincenzo Vittorio Baglietto, Vittorio Beltrami, Ugo Franco Costaguta, Vittorio Quaglino e Beppi Scarpa – il 15 marzo 1947, nella sua prima riunione dalla nomina: "... passando ad esaminare le derive da regata Serie Nazionali di m 6, 5,25, 4,50, 4,00 nonché le Derive di m 5,50 ed altre ancora esistenti in Italia, constata come dette imbarcazioni si siano sviluppate in ambiti solamente regionali e perciò ritiene che nessuna di queste classi possa essere considerata a carattere nazionale. In conseguenza i regolamenti di stazza esistenti sono di competenza dei circoli locali...". (*Prima riunione della Commissione Tecnica dell'U.S.V.I.*, "Yachting Italiano", febbraio-marzo 1946).

Alla seconda Assemblea della U.S.V.I., Como 14 dicembre 1947, è costituita una Sottocommissione tecnica, presieduta dall'ingegner Artù Chiggiato, noto fautore delle derive poco "invelate" e tra i promotori dei 5,50 veneziani, e di cui fanno parte l'ingegner Ugo Franco Costaguta (Liguria), Piero C. Colombo (Venezia), Arnaldo de Maiti (Venezia Giulia), Riccardo di Sangro di Fondi (Campania), Aurelio Gaetano Polacci (Versilia), Luigi Ponci (Laghi) e l'ingegner Mario Roberti (Emilia), con l'incarico di studiare uno o più tipi di derive nazionali con due e tre persone d'equipaggio.

L'U.S.V.I. con la collaborazione del Comitato Tecnico della Vela Ligure organizza a Genova il 3, 11 e 12 settembre 1948 un incontro triangolare con la partecipazione di tre barche dei 6 metri nazionali, 5,50 veneziani e del 5,25 liguri. "Alla stregua dei risultati bruti – scrive Bruno Bianchi, presidente della Giuria d'Appello della U.S.V.I. – il 6 Metri ha dato il risultato più brillante. Ed era logico così fosse, perché la maggior lunghezza, superficie velica, larghezza e peso, non potevano che dare questi risultati. E siccome gli equipaggi erano di primissimo ordine la prova pratica non ha fatto che confermare quanto in linea di tecnica pura già si era previsto. Conclusione? Tutte e tre le attuali serie non sono adeguate alla vera 'Serie Nazionale', tutte e tre presentano pregi notevoli e difetti ancora più notevoli, nessuna è suscettibile di divulgazione in tutta Italia. Dalle prime indiscrezioni sulla riunione della Sottocommissione tecnica incaricata di studiare le Serie Nazionali pare che anche questa sia arrivata alle stesse conclusioni, e sono convinto che uscirà qualche cosa di buono". (Bruno Bianchi, *Dall'incontro triangolare uscirà la nuova deriva nazionale?*, "Yachting Italiano", autunno 1948).

La Sottocommissione propone due classi, la "U" di 5,50 metri e la "S" di 4,50, approvate dapprima dalla Commissione Tecnica e dal Consiglio dell'U.S.V.I. e successivamente, 16 gennaio 1949, a Venezia dall'Assemblea delle società affiliate dopo non poche discussioni soprattutto per l'adozione dello spinnaker nella classe minore.

Lucidalba II (A-108) di Silvio Piccolomini.



La norma transitoria n. 1 del Regolamento di stazza della Classe Nazionale "U" stabilisce: "Le imbarcazioni delle esistenti classi nazionali derivate m 6, 5,50 e 5,25 costruite anteriormente al 16 gennaio 1949, potranno far parte della nuova Classe U fino al 31 dicembre 1951, purché adottino l'alberatura e il piano velico della Classe U". (Unione Società Veliche italiane, Regolamento di stazza delle classi nazionali U ed S derivate di metri 5,50 e 4,50, 1949).

L'U.S.V.I., per incoraggiare la trasformazione delle unità esistenti in quelle delle nuove classi nazionali assegna, circolare n. 1/1949 del 18 febbraio, per i 6 metri un contributo di 50.000 lire per la trasformazione e di 20.000 lire per la modifica dell'alberatura e del piano velico.

Ritornano in gara i 6 Metri

La Versilia ha sempre svolto anche in anni lontani una vivace attività velica con barche adatte alla regata o con classi organizzate ad incominciare dai 6 Metri S.N. Nella *Bibbia del Forte dei Marmi* leggiamo questa vivace e colorata narrazione di una regata del passato.

"Nel pomeriggio c'era la regata a vela: tre giri d'un triangolo di boe. In paese c'era molta ambizione di vincere cotesta regata, il che aveva prodotto la conseguenza di caricar di vele sproporzionatamente le barche locali, a scapito delle loro qualità nautiche. Non c'era più altro criterio fuor che quello di sciorinare al vento più vela possibile, e ogni anno per Sant'Ermete, se ne presentava uno con una vela più spropositata che mai, inaudita. Se il vento era fresco, due o tre si ribaltavano sempre... La colazione, ai deschi familiari, era stata già annaffiata; altro vino era corso all'osteria e in piazza dai caratelli delle mescite improvvisate sotto i frascati, accanto a piramidi immense di cocomeri. Ne mangiavano a strage; e l'umore che gemeva sotto il coltello del cocomeraio gocciolava per terra dalle tavole su cui si faceva a fette, formava pozzanghere e rivoli, tre le polveri di quell'umor dolcigno e verdigno del frutto. L'afa della giornata greve adiutava e stimolava il popolo chiassoso, roco, lustro e grondante di sudore. I concorrenti della regata s'imbarcavano e partivano con un congruo numero di fiaschi di vino, a guisa di zavorra dicevan loro. Ma il vento fiacco prometteva regata uggiosa. Bestemmiavano". Le regate paesane hanno avuto il merito di coinvolgere ed appassionare altre persone tanto da poter fondare nel 1926 la Compagnia della Vela e i nuovi velisti di gareggiare con le classi organizzate a incominciare dai 6 metri S.N. e poi via via alle altre classi dove i velisti della Versilia non mancarono di affermarsi.

Questi brevi ricordi del passato ci collegano idealmente all'iniziativa di alcuni appassionati locali di far rivivere le derivate della Classe A di cui esistevano diversi esemplari. Nel 1999, sotto la guida di Alessandro Pardini, titolare dell'omonimo cantiere che cura la manutenzione di un buon numero dei Classe A ancora attivi, si costituisce un'Associazione di classe. Essa organizza regate più o meno partecipate.

Sulla nuova attività della classe un appassionato proprietario delle derivate scrive:

"La Versilia — antica desinenza etrusca 'ilia' come testimonia l'etrusco re di Roma Numa Pompilio — ospita da undici anni a questa parte le barche della classe A Nazionale.

La costruzione di queste barche termina con la fine degli anni Quaranta e dei piccoli cantieri





Nelle pagine precedenti:
Regina di Stefano Biondetti e Gianluca Duranti (I-121, ma il numero velico non è della classe), *Tre Stelle* di Fernanda Giulini (A-135), *Spuma di Mare* e *Mormora* di Lorenzo Corsini (A-139 e A-142, ma il numero velico non corrisponde a quello della classe).



dell'Alto Tirreno, tra i tanti dell'epoca Cozzani in Liguria, Aliboni e Zarri in Versilia, ed oggi le poche barche superstiti – non più di una dozzina – si trovano in Versilia a seguito delle ricerche di Lorenzo Corsini che di queste barche è diventato il promotore.

La prima competizione tra queste barche è del 1993 con una sorta di match race fra *Tre Stelle* di Fernanda Giulini e *Grifo* di Lorenzo Corsini, vinta da *Tre Stelle*.

Successivamente, ogni estate, si sono svolte le regate con partecipanti sempre più numerosi e agguerriti fino al coinvolgimento dei Comuni litorali con la 'disfida' tra il Comune di Forte dei Marmi e quello di Pietrasanta per la vittoria in mare dei rispettivi 'portacolori'.

Nell'occasione della decima edizione di queste manifestazioni di vele d'epoca, l'Ente Ville Versiliesi, presieduta da Fernanda Giulini, ha organizzato una regata storica con il patrocinio dell'A.I.V.E. Lorenzo Corsini con *Spuma di Mare*, *Mormora* e *Grifo*, Fernanda Giulini con *Tre Stelle*, Stefano Biondetti, nipote del Biondetti pilota delle Mille Miglia, con *Regina*, Renzo Tofani con *Sapore di Mare* hanno sfilato davanti allo specchio di mare del Bagno Piero con il *sea show* delle loro barche dai legni di mogano, teak e sandalo e con equipaggi rigorosamente non professionisti.

Queste regate di classe A danno della Versilia e del suo mare uno spettacolo di rara emozione – come un quadro della Chaplin – e le vele bianche in lontananza sull'orizzonte di mare non consentono d'individuare la barca della vittoria perché le rotte sono diverse – non si marca come nel *match race* – e l'esito è incerto fino all'ultimo, come quando *Mormora* in una regata del 2001, in testa per tutta la regata fu battuta da *Regina* per mezzo scafo sul traguardo di poppa.

Versilia, terra etrusca tra i monti Apuani e il mare Tirreno, che non dimentica la natura toscana dell'esteta, le vele bianche di queste barche eleganti, memore di D'Annunzio e della Duse con i levrieri e i cavalli al galoppo senza freno sulle spiagge che oggi ospitano queste regate.

Versilia, terra scanzonata, dove la banalità del turista è subito castigata come quando, si dice, fu risposto ad un malcapitato cittadino che la pesca alla sciabica altro non era che un tiro alla fune tra la Versilia e la Corsica e che, a quanto pareva, la Versilia quella sera vinceva perché i corsi cedevano corda.

Versilia, terra feroce come Nevio Franceschi, il proprietario della Capannina, che per non perdere una disfida con una barca della Spezia, il premio del vincitore era la barca dello sconfitto, preferì far segare alla base l'albero della propria barca per giustificare, *force majeure*, l'abbandono della sfida. Insomma meglio sacrificare un albero e forse un po' d'onore piuttosto che un vero gioiello come è, appunto, il 6 metri classe A Nazionale.

Versilia infine, terra di barche e di mare, con *Giorgina* dei Giorgini, *Riccio* degli Agnelli, *Bona* degli Orlando e tante altre che, da sole, davano più lustro ai proprietari che le loro fabbriche. Insomma, Lei chi è? Sono Gianni Agnelli, il proprietario di *Riccio*, la Fiat è un corollario!"

APPENDICE

LA "FLOTTA" DEI SEI METRI

Manca, presso l'attuale Federazione Italiana Vela la documentazione riguardante la Classe ed è stata distrutta nell'immediato dopoguerra quella della Reale Federazione Italiana della Vela.

Il numero velico, il primo nome della barca e del proprietario sono fino al numero 100 ripresi da due elenchi compilati nel 1929 e nel 1932 dall'allora commissario federale della classe Carlo Strena e successivamente fino al numero 164 dai comunicati federali che intregano e completano gli elenchi.

Gli altri nomi delle barche e dei proprietari sono quelli riportati dalle riviste nautiche e no del periodo o segnalati da appassionati. L'anno è quello della modifica per rientrare nella classe o della costruzione della barca.

È stato un lungo lavoro di ricerca che non pretende, peraltro, di essere esaustivo. Sono i 6 Metri ex Monotipi di Capodistria o Yole dell'Adriatico.

1921

*A-1 – *Alga*, di Andrea Apollonio (Capodistria), R. Lazzaretto (Capodistria); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

*A-2 – *Pia*, di Terenzio Della Santa (Capodistria), Riccardo de Haag (Trieste), Walter Süssland (Trieste), Catelani (Trieste); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

*A-3 – *Ardito*, di Sebastiano Barbich (Parenzo); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

*A-4 – *Iris II*, di Giovanni de Madonizzafi (Capodistria); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

*A-5 – *Grillo*, di Carlo de Manzini (Capodistria), Oscar Gerchi (Trieste), Ballis (Trieste), Walter Süssland (Trieste); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

*A-6 – *Nella, Alea, Ira*, di Giuseppe Maritati (Trieste), Guido Becich (Parenzo), C. Rocco (Parenzo); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

*A-7 – *Tata, Antares, Yuzu*, di Anzulovich (Trieste), Reale Yacht Club Adriaco (Trieste), Dante Foresti (Trieste) e Wildauer (Trieste), Forwil (Trieste); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

*A-8 – *Toy, Spicco II*, di Gian Luigi Gallo (Trieste), Sergio Piccoli (Capodistria); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

*A-9 – *Lido*, di Silvio Tujach (Capodistria), Succi (Rimini); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

*A-10 – *Fabiolina*, di Marco Besti (Trieste); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

*A-11 – *Aiolis*, di Salvo Segré (Capodistria); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

*A-12 – *Orsa, Ira*, di Giorgio de Favento (Capodistria), C. Rocco (Parenzo); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

A-13 – Costruzione non terminata.

*A-14 – *Garda*, di C. Nulli (Capodistria); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

*A-15 – *Falena, Tabù*, di Bruno Pangrazi (Trieste), Franco Amoroso (Parenzo); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

*A-16 – *Duilio*, di Pallanza (Umago); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

1922

*A-17 – *Esperia*, di Routhier (Trieste); costruttore Cantiere Navale di Pirano.

A-18 – Sospesa la costruzione.

A-19 – Sospesa la costruzione.

1924

*A-20 – *Gipsy*, di A. Winterton (Trieste), G. Gulich (Trieste); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria). Primo 6 metri con armatura Marconi.

*A-21 – *Anthy*, di Massimo Poduie (Capodistria); costruttore Cantiere Navale di Capodistria.

1925

*A-22 – *Morbin*, di Lotario Sulzer (Trieste), Burkert (Praga); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

*A-23 – *Toy II, Eolo*, di Gian Luigi Gallo (Trieste), P. Morin (Muggia), G. Marin (Capodistria); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

*A-24 – *Cirro, Iris III*, di Pilade Basilio (Trieste), Giorgio de Favento (Capodistria), Giovanni de Madonizza (Capodistria); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

1926

A-25 – *Dolfin o Delfino*, della Reale Compagnia della Vela (Venezia), Alfonso Basile (Venezia); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-26 – *Squalo*, della Reale Compagnia della Vela (Venezia), Ferdinando Pasquali (Venezia); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-27 – *Falena II, A Noi*, di Bruno Pangrazi (Trieste), Società Canottieri Abbazia (Abbazia); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-28 – *Dorotea, R.Y.C.A.*, di N. Coluzzi (Pola), Reale Yacht Club Adriaco (Trieste); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-29 – *Sbarazin o Sbarazzino*, di G.B. Colombo (Venezia); costruttore G.B. Colombo (Venezia).

A-30 – *Nella II*, di Giuseppe Maritati (Trieste), Giulio Sandrini (Trieste); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-31 – *Eolo III, Igea II*, di Gino Treleani (Zara), Reale Club Canottieri "Roggero di Lauria" (Palermo); costruttore B. Treleani (Zara).

A-32 – *Doris*, di A. Grant Smith (Zara); costruttore Cattalini (Zara).

A-33 – *Zaratino*, di Ciani (Zara); costruttore Cattalini (Zara).

A-34 – *Itala II*, di F. Giovannelli o F. Giovannini (Ismailia); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-35 – *Oronzo, Antares II, Igea I*, di Giuseppe Lucatelli (Trieste), Reale Yacht Club Adriaco (Trieste), Reale Club Canottieri "Roggero di Lauria" (Palermo); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

1927

A-36 – *Orsa II*, di Giorgio de Favento (Capodistria); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

1928

A-37 – *Ruby*, di Roberto Vlahov (Zara); costruttore Cattalini (Zara).

A-38 – *Ety*, di Antonio Suni (Trieste); costruttore Santo Piccini (Monfalcone).

1927

A-39 – *Gigliola*, di M. Vittori (Fiume), Società Nautica Eneo (Fiume); costruttore A. Rajevich (Fiume).

1928

A-40 – *Benita, Mirella II*, di Luca Stuparich (Trieste), Gianni Stuparich (Trieste), Riccardo de Haag (Trieste); costruttore Mario Stuparich (Trieste). Campione Nazionale 1931 (Venezia).

1927

A-41 – *Marina I*, della Regia Marina Militare (La Spezia); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-42 – *Marina II*, della Regia Marina Militare (La Spezia); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-43 – *Marina III*, della Regia Marina Militare (La Spezia); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-44 – *Marina IV*, della Regia Marina Militare (La Spezia); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-45 – *Minnie, Nemo V*, di Pietro Tornabuoni (La Spezia), Carlo Giorgini (Marina di Massa); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-46 – *Alcione*, di Carlo Giorgini (Forte dei Marmi). Mario Giorgini (La Spezia); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-47 – *Giorgetto*, di Goffredo Del Santo (La Spezia); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-48 – *Anna*, di Evardo Botto (La Spezia); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-49 – *Jeanne, Astrea*, di Mei (La Spezia), Maurian Del Santo (La Spezia); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-50 – *Banzai*, di Cuturi (Marina di Massa); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-51 – *Minnie I*, di Pietro Tornabuoni (La Spezia), Bertoli (La Spezia), Goffredo Del Santo (La Spezia); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia). Campione Nazionale 1928 (Trieste).

1929

A-52 – *Minnie II, Mira*, di Zelindo Cozzani (La Spezia), Goffredo Del Santo (La Spezia), T. Cozzani (La Spezia); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-53 – *Onda*, di Santo Piccini (Monfalcone), Reale Club Canottieri “Roggero di Lauria” (Palermo); costruttore Santo Piccini (Monfalcone).

A-54 – *Pettiroso*, del Reale Circolo Canottieri “Italia” (Napoli); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-55 – *Picchio Bleu*, del Reale Circolo Canottieri “Italia” (Napoli), Riccardo de Sangro di Fondi (Napoli), Ubaldo de Sangro di Fondi (Napoli); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-56 – *Rondine*, di Massimo Arlotta (Napoli); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-57 – *Rondine III, Walchiria II*, di Nicolò Depangher (Capodistria), Paolo Mitis (Trieste); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-58 – *Falena III*, di Bruno Pangrazi (Trieste), Liverziani (Castiglioncello), Reale Circolo Canottieri Tevere Remo (Roma-Anzio); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-59 – *Oronzo II, Altair, Bobi*, di Giuseppe Lucatelli (Trieste), Enrico Marinangeli (Ancona); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria). Campione nazionale 1931 (Abbazia)..

A-60 – *Verdone, Picchio Verde, Strale*, del Reale Circolo Nautico (Napoli), Nazario Sanfelice di Bagnoli (Napoli), Mario Perretti (Napoli), Paolo Gaetani (Napoli); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-61 – *Rondine IV*, di Nicolò Depangher (Capodistria); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-62 – *Loly, Nibbio, Eolo IV*, di Faragona (Monfalcone), Nilo Forcessini (Monfalcone), A. Treleani (Zara); costruttore A. Treleani (Zara).

A-63 – *Onda II*, di Santo Piccini (Monfalcone), Dal Sogno o Dal Soglio; costruttore Santo Piccini (Monfalcone).

A-64 – *Falco*, di Martinelli (Napoli); costruttore Martinelli (Napoli).

1930

A-65 – *Nino*, di Antonio Martera (La Spezia); costruttore Antonio Martera (La Spezia). Campione Nazionale 1930 (Napoli).

A-66 – *Nadir*, di Enea Orsoni (La Spezia); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-67 – *Miss Spezia*, di Carlo Pregliasco o Pregliano (La Spezia); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-68 – *Miss Spezia I, Falco*, di Virgilio Merani (La Spezia), Gruppo Universitari Fascisti G.U.F. (Bari), Società della Vela,

l'attuale Circolo della Vela (Bari); costruttore F.lli Merani (La Spezia).

A-69 – *Nanà*, di Costantino Cutolo (Napoli); costruttore Basilio Postiglione (Napoli).

A-70 – *Nicla, Mirella, Micio*, dell’Opera Nazionale Dopolavoro Portuale (Trieste), Riccardo De Haag (Trieste), Gianni Bonnes (Trieste), Giorgio de Favento (Capodistria), L. Basilisco, Schnabel (Trieste); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-71 – *Santa Maria*, di C. Calici (Trieste), Rino Alessi (Ravenna); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-72 – *Ibis, Gibi*, di Luigi Compagna di Marsiconovo (Napoli), Costantino Cutolo (Napoli); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-73 – *Toy III*, di Gian Luigi Gallo (Trieste); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

1931

A-74 – *Nanà II*, di Costantino Cutolo (Napoli), Club Nautico (Napoli); costruttore Basilio Postiglione (Napoli).

A-75 – *Nimbo*, di O. De Carolis (Porto Recanati); costruttore Livio Merani (Porto Potenza Picena).

A-76 – *Squalo, Bibi II*, di Pietro Del Buono (Bari); costruttore Livio Merani (Porto Potenza Picena).

A-77 – *Picchio Bianco*, del Reale Circolo Canottieri “Italia” (Napoli); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).

A-78 – *Lodoletta*, del Reale Yacht Club Canottieri Savoia (Napoli); costruttore Basilio Postiglione (Napoli).

A-79 – *Velega*, del Club Nautico Giovinezza, l’attuale Circolo Nautico Posillipo (Napoli); costruttore Basilio Postiglione (Napoli).

A-80 – *Brezza*, del Reale Club Canottieri “Roggero di Lauria” (Palermo); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-81 – *Anna Maria, Bari I*, di Massimo Draghi (Ancona), F.lli Morea, Società della Vela, l’attuale Circolo della Vela (Bari); costruttore Livio Merani (Porto Potenza Picena).

A-82 – *Lucidalba*, di Silvio Piccolomini (Forte dei Marmi), Bellora (Forte dei Marmi); costruttore Elia Zarri (Forte dei Marmi).

A-83 – *Refola*, del Reale Club Canottieri “Roggero di Lauria” (Palermo); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

1932

A-84 – *Audax*, di Ugo Broccolo (Ancona); costruttore Livio Merani (Porto Potenza Picena).

A-85 – *Clara*, di Marcello Pane (Napoli); costruttore Attilio Costaguta (Genova-Voltri). Il primo dei quattro 6 Metri costruiti a Genova.

A-86 – *Franco*, di Enrico Landini (La Spezia), Aurelio Gaetano Polacci (Forte dei Marmi); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia). Campione Nazionale 1932 (Napoli), 1938 (La Spezia) e 1939 (La Spezia).

A-87 – *Marina V, Gabbiano*, del Circolo Marina Militare (Taranto); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-88 – *Marina VI, Albatros*, del Circolo Marina Militare (Taranto); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-89 – *Freccia*, di Livio Merani (Ancona); costruttore Livio Merani (Porto Potenza Picena). Nell’elenco pubblicato dalla rivista “Motonautica - La Vela e il Motore”, aprile 1931, risulta un 6 metri A-89 di Giuseppe Maritati (Trieste) costruito da Nicolò Depangher (Capodistria).

A-90 – *Livio*, di Giovanni Parovel (Trieste), Zanetti (Trieste), G. Marchesini (Trieste); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria).

A-91 – *Lily*, di Carlo Piccini (Monfalcone), U. Pulin (Trieste); costruttore Carlo

Piccini (Monfalcone).
A-92 – *Bianca*, di Federico Dapas (Monfalcone), Edo Cernischi (Monfalcone). U. Pulin (Trieste); costruttore Carlo Piccini (Monfalcone).
A-93 – *Rondone*, di Giovanni Bonifacio (Monfalcone), Giovanni Parovel (Trieste), Antonio Suni (Trieste), N. Marsi (Trieste), Bruno Cadalbert (Trieste); costruttore Carlo Piccini (Monfalcone).
A-94 *Falco*, di Francesco Ricciardi (Napoli), Reale Circolo della Vela (Napoli), Società della Vela, l'attuale Circolo della Vela (Bari); costruttore Basilio Postiglione (Napoli).
A-95 – *Miccia*, Delfino, di Massimo Draghi (Ancona), S. Delfino Parodi (Riccione); costruttore Livio Merani (Porto Potenza Picena).
A-96 – *X*; costruttore Carlo Piccini (Monfalcone).
A-97 – *Demoghela*, di Giuseppe Maritati (Trieste), Filippo Pancaldi (Rimini), Mario Roberti (Rimini); costruttore Nicolò Depangher (Capodistria). Progettata dai tedeschi Abeking & Rasmussen, Augusto Cesareo scrive: "... presenta le seguenti caratteristiche: deriva molto più piccola delle altre di tipo adriatico; timone anche più piccolo; lo scafo è assai più stretto sia dei tipi adriatici che di quelli spezzini. Demoghela si avvicina pertanto ai tipi delle imbarcazioni tedesche per lago, sia per il peso dello scafo, assai minore degli altri, sia per la differente attrezzatura". (Augusto Cesareo, *La riunione velica di Napoli*, "Motonautica – La Vela e il Motore", agosto 1933).
A-98 – *Marina VII*, Achernar, della Regia Marina Militare (Livorno); costruttore Attilio Costaguta (Genova-Voltri).
A-99 – *Marina VIII*, Alamach, della Regia Marina Militare (Livorno); costruttore Attilio Costaguta (Genova-Voltri).
A-100 – *Marina IX*, Albireo, della Regia

Marina Militare (Livorno); costruttore Attilio Costaguta (Genova-Voltri).
A-101 – *Sasà II*, di Saverio Vulpita (La Spezia), Pio Corsini (Forte dei Marmi), Anna Corsini (Forte dei Marmi); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia). Campione Nazionale 1933 (Trieste-Sistiana).
A-102
A-103
1933
A-104 – *Augusta*, di Abele Bertoni (La Spezia); costruttore G. Merani (La Spezia). Campione Nazionale 1934 (Rapallo).
A-105 – *Amelia*, Sperata, di Arrigo Tassi (Bologna), Ettore Rastelli Fagnani Pani (Rimini), N. Altobelli (Rimini); costruttore Livio Merani (Porto Potenza Picena).
A-106 – *Astro*, di Mario Santorini (Monfalcone); costruttore Carlo Piccini (Monfalcone).
A-107 – *Eleonora, Ilde*, di Rudy Ghironi (La Spezia), Peer; costruttore G. Merani (La Spezia).
1934
A-108 – *Lucidalba II*, di Silvio Piccolomini (Forte dei Marmi); costruttore Zelindo Cozzani (La Spezia).
A-109 – *Garbi*, di Giacomo Stuart (Ancona), Almagià (Ancona); costruttore Livio Merani (Porto Potenza Picena).
A-110 – *Avvoltoio*, Nella V, del Reale Circolo Canottieri "Italia" (Napoli), Giuseppe Maritati (Trieste); costruttore Basilio Postiglione (Napoli).
1935
A-111 – *Giorgio*, di Giuseppe Fortunato o Portunato (La Spezia), Grimoldi (Milano); costruttore Fortunato Michelini (La Spezia). Campione Nazionale 1935 (La Spezia), 1937 (La Spezia) e 1942 (Viareggio).
A-112 – *Carnaro*, di Giovanni Parovel (Trieste), E. e O. Camalich (Monfalcone); costruttore E. e O. Camalich (Monfalcone).

A-113 – *Rudy, Furiano*, di Rudy Ghironi (La Spezia), Giacomo Stuart (Ancona), Umberto Sibani (Riccione). Campione Nazionale 1936 (Riccione).
A-114 – *Edo*, di Edo Polacci (Forte dei Marmi).
A-115 – *Nelli*, di Nello Fagioli (Forte dei Marmi).
A-116 – *Tilde*, di O. Rossi (Forte dei Marmi).
A-117 – *Ardita A*, di Bruno Fonda (Pola).
A-118 – *Nike*, di Mario Bersellini (Riccione); costruttore Irmo Magnani (Riccione).
1936
A-119 – *Falco*, di Flavio (Riccione); costruttore Irmo Magnani (Riccione).
A-120 – *Billy*, di Mario Meriggiani (Riccione); costruttore Irmo Magnani (Riccione).
A-121 – *Tonina*, di Barucchello (Ancona); costruttore Livio Merani (Porto Potenza Picena).
A-122 – *Anna*, di Alberto Piani (Ancona); costruttore Livio Merani (Porto Potenza Picena).
A-123 – *Franca*, di Geo Ferrari (Riccione); costruttore Irmo Magnani (Riccione).
A-124 – *Vagabondo*, di Giulio Cerri (Riccione); costruttore Irmo Magnani (Riccione).
A-125 – *Allah Ben Hur*, di Giovanni Agnelli (Torino); costruttore Livio Maggi (Forte dei Marmi).
A-126 – *Rudy II*, Mormora, di Rudy Ghironi (La Spezia), Lorenzo Corsini (Forte dei Marmi); costruttore Athos Maggi (Forte dei Marmi).
A-127
A-128
A-129
A-130
A-131
A-132 – *Furia* di Calvi
A-133

A-134
A-135 – *Tre Stelle*, di Fernanda Giulini (Forte dei Marmi); costruttore Virgilio Aliboni (Forte dei Marmi).
A-136
A-137
A-138
1939
A-139 – *Bama, Spuma di Mare*, di Francesco de Luca (Forte dei Marmi), Lorenzo Corsini (Forte dei Marmi); costruttore Athos Maggi (Forte dei Marmi).
A-140 – *Cigno*, di Ilio Bertelli (Forte dei Marmi); costruttore Elia Zarri (Forte dei Marmi).
A-141 – *Ardea*, di Eugenio Minetti; costruttore Virgilio Aliboni (Forte dei Marmi).
1940
A-142 – *Bona*, di Paolo Orlando (Forte dei Marmi); costruttore Elia Zarri (Forte dei Marmi). Campione Nazionale 1941 (La Spezia).
A-143 – *Vally II*, di Livio Maggi (Forte dei Marmi); costruttore Athos Maggi (Forte dei Marmi).
A-144 – *Mauro II*, di Gustavo Palmentieri (Forte dei Marmi); costruttore Athos Maggi (Forte dei Marmi).
A-145 – *Beppino*, di Beppino Rimediotti (Forte dei Marmi); costruttore Virgilio Aliboni (Forte dei Marmi).
1941
A-146 – *Luna*, di Giancarlo Luzi (Rimini); costruttore Roberto Carlini (Rimini).
A-147 – *Riccio II*, di Giovanni Agnelli (Torino); costruttore Virgilio Aliboni (Forte dei Marmi).
A-148 – *Edo III*, di Edo Polacci (Forte dei Marmi); costruttore Virgilio Aliboni (Forte dei Marmi).
A-149 – *Fiume*, di Laura Maremmani (Forte dei Marmi); costruttore Livio Maggi (Forte dei Marmi).
A-150 – *Tre Bambini*, di Giuseppe

Rousseau; costruttore Elia Zarri (Forte dei Marmi).

A-151 – *Nana II*, di Renzo Chioyenda, Nadina Falconi; costruttore Elia Zarri (Forte dei Marmi).

A-152 – *Momi II*, di Ivo Novi (Rimini); costruttore Roberto Carlini (Rimini).

A-153 – *Ghibli*, di Ilio Bertelli (Forte dei Marmi); costruttore Elia Zarri (Forte dei Marmi).

1942

A-154 – *Auriga*, di Guido Lati; costruttore Virgilio Aliboni (Forte dei Marmi).

A-155 – *Ghibli*, di Giancarlo Tomasi; costruttore Elia Zarri (Forte dei Marmi).

A-156 – *Mabe*, di Bertaus e Benedetti (Viareggio), F.lli Benetti (Viareggio); costruttore Virgilio Aliboni (Forte dei Marmi)

A-157 – *Edo IV*, di Edo Polacci (Forte dei Marmi); costruttore Virgilio Aliboni (Forte dei Marmi).

A-158 – *Bianca II*, di Gherardo Manzi; costruttore Elia Zarri (Forte dei Marmi).

A-159 – *Monella*, di Livio Merani (Porto Civitanova); costruttore Livio Merani (Porto Civitanova).

A-160 – *Zeffiro*, di Ernesto Moizzi; costruttore Ernesto Cozzani (La Spezia).

A-161 – *Maria*, di Mario Orlando; costruttore Elia Zarri (Forte dei Marmi).

A-162 – *Furia III*, di Umbero Cagli; costruttore Elia Zarri (Forte dei Marmi).

1943

A-163 – *Rondine*, di T. Tonini (Forte dei Marmi); costruttore Athos Maggi (Forte dei Marmi).

A-164 – *X*, di G. Gardi; costruttore Roberto Carlini (Rimini). Assegnazione successivamente annullata dalla Federazione.

Nel Secondo dopoguerra i numeri velici possono essere assegnati dai Circoli interessati essendo la classe non più riconosciuta Nazionale anche dall'Unione Società Veliche Italiane.

A-167 – *Alep*, Grifo, di Lorenzo Corsini; costruttore Virgilio Aliboni, 1942 (Forte dei Marmi).

A-168 – *Mirabilissima*, di Carlo Pesanti, Guido Carli; costruttore Virgilio Aliboni (Forte dei Marmi).

A-169 – *Sirio*, Sapore di Sale (o Mare per Corsini), Bluda, Renzo Tofani (Forte dei Marmi), Renzo Tofani e Luciano Sommariva (Forte dei Marmi); costruttore Bergamini (Forte dei Marmi).

Hanno svolto attività, secondo quanto pubblicato dalle riviste nautiche e no, le seguenti imbarcazioni che, per la mancanza del numero velico, non sono classificabili. L'anno è quello della regata a cui hanno partecipato.

Albatros, di G. Ulisse, Ancona, 1931

Altair, del Dopolavoro R.A.N., Livorno, 1939

Ariel, Capodistria, 1939

Astrea, La Spezia, 1938

Balilla I, dell'Opera Nazionale Balilla, Bari, 1933

Bambi, di Corona (Forte dei Marmi),

Augusto Morelli (Forte dei Marmi); costruttore F.lli Maggi, 1937 (Forte dei Marmi)

Bambi, di Daniele Celot, 1945, costruttore Virgilio Aliboni (Da Pardini)

Carina, Anconai, 1939

Billy, tim. Magnani, Riccione

Carmesita, di L. Salvatori, A. Marsili (Da Pardini)

Cintia, di Giangiulio Buccellai, Forte dei Marmi e La Spezia, 1934

Crisie, di Lombardi, Forte dei Marmi, 1934

Drago, di Alessandro Pardini, 1937,

costruttore Zelindo Cozzani (Da Pardini)
Dux, di Edo Polacci, Forte dei Marmi, 1934

Fiamma, di Portunato o Fortunato, La Spezia e Portovenere, 1934

Franca, di Pisani, La Spezia, San Terenzo e Portovenere, 1953

Franco II, La Spezia, 1938

Furia II, di Umberto Cagli, Viareggio, Forte dei Marmi e La Spezia. Costruttore cantiere Conciani, 1938

Furia, di Umberto Cagli, Forte dei Marmi, 1938

Gerardo, di Ilio Bertelli, Forte dei Marmi, 1934

Giorgina, dei Giorgini (Forte dei Marmi) (Da Corsini)

Giovanna, di Luigi Orlando, Viareggio, 1942

Giovanna, La Spezia e Forte dei Marmi, 1938

Giulj, di Colò, La Spezia, San Terenzo e Portovenere, 1953

Hilde, La Spezia, 1938

Ibis, Viareggio, 1942

Italia, di Palucchini, Ancona, 1932

Jolanda, di Giulio Cozzani, La Spezia, 1934

Maja, Regina, di Giuseppe Navari, (Forte dei Marmi), Stefano Biondetti e Gianluca Duranti; costruttore Giuseppe Navari, 1947 (Forte dei Marmi)

Massimo, Viareggio, 1942

Mino, di Antonio Martera, La Spezia, 1937.

Minimo, Ancona, 1939

Mira, La Spezia, 1937.

Mike, Ancona, 1939

Monella, di Giacomo Stuart, Ancona, 1932

Nana, di Nevio Franceschi (Forte dei Marmi)

Nina, di Merani, Riccione e Rimini, 1937

Nino, di Morisani, Livorno, 1937, Forte dei Marmi, 1938.

Refoletta o Refolella, di Carlo Colonna, Napoli, 1933

Rina, di Godani, La Spezia, San Terenzo e Portovenere, 1953

Roby, di Lorenzoni,

La Spezia e San Terenzo, 1953

Rodi, di Bertagna, Rimini, 1937

Sasà, di Sagli, La Spezia, 1934-1937

Strale, di M. Marchetti, Ancona, 1937

Twins, di Bordoli, Forte dei Marmi, 1934

Vespa, di G. Vivencio, Genova, 1933