



vin t a g e YACHTS

Il lavoro del Project Manager

Enrico Zaccagni

Se la storia umana è la traccia di documenti e artefatti lasciati ai posteri, quella dell'architettura navale è un esempio di grave sconfitta inflitta dal tempo, con la complicità del mare.

Il risultato è che non esiste più un'imbarcazione a galla che risalga alle civiltà del passato; non una nave fenicia, una delle nere navi dei greci, nessuna trireme o quinquereme romana. Che ne è delle navi che fecero la potenza delle Repubbliche Marinare? E di quelle che furono il mezzo essenziale delle scoperte geografiche? Sono tutte a fondo, collassate o distrutte dall'ambiente per il quale erano state progettate. Anche l'Invincibile Armada fu sconfitta dal mare e dal tempo; resta la *Victory* a Portsmouth, l'ammiraglia della flotta di Nelson che fece grande l'Inghilterra, curata amorosamente e con militare efficienza nell'arsenale navale inglese.

Gli scafi che rispondono ancora ai requisiti essenziali del progetto, come galleggiabilità e capacità di navigare, risalgono a poco tempo fa; il resto è archeologia dell'architettura navale, che va ricercata sul fondo di mari, laghi e fiumi, e protetta da sabbia, fango, limo e dalla continua aggressione dell'acqua. Quindi una barca d'epoca non sarà mai antica come una fratina del '500 o un quadro del Rinascimento: è comunque una costruzione moderna. Infatti si dichiara Classica una barca costruita tra il 1951 e il 1975, d'Epoca se è anteriore agli anni Cinquanta, d'Alta Epoca se è ante anni Trenta, Rara se precedente al 1900. Si contano sulle dita di una mano le barche costruite prima del 1850 ancora galleggianti, ma sono poche anche quelle dello stesso periodo sopravvissute a guerre, tempeste, incidenti, incuria, oltre al naturale degrado. E questo, naturalmente, ne aumenta il valore.

“Historia, guerra illustre contro il tempo”

Alessandro Manzoni

“History, an illustrious war against time”

Alessandro Manzoni

If the history of man is the trace left by the documents and artefacts that have been passed down to us by our descendants, the history of naval architecture is an example where many, if not all, of these traces have been defeated by time and the complicity of the seas. The result is that there no longer exists a ship afloat that dates to past civilizations; no Phoenician ships, not one of the black Greek vessels, not even a Roman trireme or quinquereme. What has become of the ships that made the Maritime Republics great? And those that made the great new geographical discoveries? They are all on the sea bed, broken up or destroyed by the environment for which they were made. The Invincibile Armada was beaten by the sea and the weather; *Victory*, Nelson's flag ship of the fleet which made England great, is lovingly cared for with military efficiency in a dockyard in Portsmouth.

Boats that still have the requirements necessary to be classified as such, for example, they float and are seaworthy, therefore date to more recent times. The rest is naval archaeology whose the traces are sought at the bottom of our seas, lakes and rivers. A vintage yacht will never be as old as a 16th-century convent table or a Renaissance painting and is therefore a modern artefact. A boat is considered Classic if it was built between 1951 and 1975, Vintage if it dates to before the 1950's, Antique if its construction was prior to the 1930's, and Rare if it was made before 1900. You can count on one hand the boats that were built before 1850 and which are still afloat, but there are also a few from the same period that have survived wars, storms, accidents, neglect, as well as natural deterioration. This increases their value.



Enrico Zaccagni

Studi di Ingegneria Meccanica Navale, esperto di meteorologia, in particolare modo di quella tropicale, storico dello yachting tanto da tenere un corso come docente esterno di “Storia dello Yachting e Restauro di Imbarcazioni d'Epoca” presso la Facoltà di Architettura di Firenze, Enrico “Chicco” Zaccagni ha anche numerose regate e traversate oceaniche alle spalle. Ma soprattutto ha una profonda conoscenza di tutto quanto attiene alle barche d'epoca, maturata in oltre 20 anni di charter sulla barca di famiglia *Alzavola*, con la quale tra l'altro ha vinto nel 1993 la Antigua Classic Week. Tornato in Italia, la sua Zacboats opera con successo dal '99 nel restauro e brokeraggio di barche d'epoca, classiche e tradizionali. Ha ottenuto riconoscimenti per il miglior restauro di barche d'epoca per *Windswept* (settembre 2002), per *Alzavola* (maggio 2004) e per *Mopi* (maggio 2005).

Enrico Zaccagni

Chicco studied Mechanical Engineering, is an expert in meteorology, particularly tropical weather systems, is a yachting historian and has even held a course entitled “The History of Yachting and the Restoration of Vintage Yachts” at the Faculty of Architecture in Florence. He has numerous regattas and ocean crossings to his name, but above all he has in-depth knowledge of everything to do vintage yachts which is the fruit of 20 years of chartering the family boat, *Alzavola*, with which, among other things, he won the the Antigua Classic Week in 1993. Since 1999, his company, Zacboats, has successfully dealt with the restoration and brokerage of vintage, classical and traditional boats. He received recognition for the best restoration of vintage yachts for *Windswept* (September 2002), *Alzavola* (May 2004) and for *Mopi* (May 2005).

Una petroliera deve essere grande per trasportare la maggior quantità possibile di petrolio, economica per minimizzare i costi di costruzione e di gestione, robusta, ma non necessariamente veloce (massimo rendimento a velocità economica), né bella, né maneggevole.

L'incrociatore deve essere robusto, molto veloce anche a scapito del consumo e dei costi: paga lo Stato.

Uno yacht destinato a vacanza, divertimento, ricreazione, a volte costruito per poter partecipare anche o esclusivamente a competizioni, deve invece assolvere a specifiche talvolta contrastanti. Deve essere sicuro, veloce, maneggevole, robusto, molto abitabile e possibilmente economico, o con un buon rapporto qualità/prezzo. Ma soprattutto deve essere bello.

Le forme del passato sono quelle più pure create dall'architettura navale, specie fin quando i costi non sono stati una componente importante nella progettazione, come non lo era l'inserimento del massimo numero di cuccette sottocoperta. Oggi le linee e il profumo delle barche non rispondono a questi requisiti. Per questo le barche d'epoca sono ancora più preziose.

Una volta si diceva: "Una bella barca è anche una buona barca". Infatti è bella la barca che sposa armonicamente l'onda creata e, se lo fa, significa che ha una buona carena. Forse è questo il motivo per cui si dedicano tante risorse al restauro; c'è, per fortuna, il desiderio di salvare opere di elevato contenuto storico - artistico e di rivalutare un patrimonio che, senza un intervento conservativo, andrebbe perso.

Ma perché scegliere di comprare una barca d'epoca invece di una comoda, facile imbarcazione moderna? La passione per il restauro e la ricostruzione filologica sono due componenti importanti, insieme al piacere ineguagliabile di navigare su una barca rara, spesso unica, assolutamente diversa da tutte le altre, con incomparabili caratteristiche di comportamento in mare. Identificare da lontano e in rada l'attrezzatura e le linee slanciate del proprio yacht antico è un piacere incommensurabile, secondo solo all'idea di possederlo.

A tanker has to be big in order to transport as much oil as possible, economic so as to minimize construction and running costs, and strong. However, it doesn't necessarily have to be fast (peak efficiency at economic speed), beautiful, or particularly easy to handle.

Military cruisers have to be strong and very fast, with little consideration for fuel consumption or costs: the state pays.

Instead, yachts used for vacations, enjoyment and recreation and built for exclusive or occasional participation in races have to meet specific, sometimes contrasting requirements. They must be safe, fast, easy to handle, strong, habitable and possibly economical, or offer good value for money. But, above all, they must be beautiful.

The lines of the past are the most pure created by naval architects, particularly until costs did not become an important consideration in the design and there was also not the need or wish to fit the maximum number of berths below deck. Today the lines and style of yachts do not answer these requirements and this is why vintage yachts are still so precious.

At one time it was said: "A beautiful boat is also a good boat". In fact, a boat is beautiful if rides the wave it creates harmoniously and, if it does, this means it has a good hull. Maybe this is why so many resources are dedicated to the restoration of vintage yachts. Luckily, there is the desire to save these works of important historic and artistic value and re-evaluate a heritage which, without preservation, would be lost.

But why would anyone choose to buy a vintage yacht instead of an easy, comfortable, modern boat? The passion for restoration and philological reconstruction are two important reasons, together with the unequalled enjoyment of sailing a rare, often unique craft. A yacht whose sea-handling characteristics are completely different from those of any other. Also, being able to identify the rigging and the slender lines of your own vintage yacht from afar is an incomparable pleasure, second only to the pleasure of actually owning it.

Alzavola

Varata nel 1924 con il nome di *Gracie III*, *Alzavola* è un ketch disegnato da Claude Worth e costruito dal cantiere Philip&Sons. Nel 1964 venne acquistata dalla famiglia Zaccagni. Tornata in Italia dopo un lungo soggiorno ai Caraibi, è stata venduta nel 2000 a Emma e Claudio Tinari, che hanno affidato a Chicco Zaccagni la responsabilità del suo restauro.

Launched in 1924 with the name of *Gracie III*, *Alzavola* is a ketch designed by Claude Worth and built by the Philip&Sons boatyard. In 1964 it was bought by the Zaccagni family. After a long stay in the Caribbean, it returned to Italy and was sold in 2000 to Emma and Claudio Tinari who entrusted Chicco Zaccagni to oversee its restoration.



Kipawa

Tra i lavori in corso di Zacboats c'è questa bella barca progettata e costruita nel 1937 da Christian Jensen in Norvegia. *Kipawa* si ispira alla formula metrica: è un 10 Metri Stazza Internazionale da regata crociera, un tipo di barche che in Norvegia si chiamava Cruising Gentlemen's Metre Yacht; misura 10 metri al galleggiamento e 16,40 metri di fuori tutto.

Il suo primo armatore, Halfdan Hansen, voleva migliorare le caratteristiche della sua barca precedente, realizzata dallo stesso Jensen quattro anni prima: un 9Metri Stazza Internazionale, *Tamara IX*. La nuova barca, *Tamara X*, doveva essere più abitabile, quindi un po' più grande, veloce in regata e confortevole

nelle brevi crociere. Questi input portarono al progetto di una barca con linee da racer metrico ma interni più confortevoli e, soprattutto, un motore che ne facilitava l'uso crocieristico. Attualmente *Kipawa* è sottoposta a un restauro radicale, iniziato nell'aprile 2003 presso il cantiere Tecnomar di Fiumicino. Sono state sostituite buona parte delle ordinate in frassino, piegate a vapore come in origine, e dei madieri in legno. Purtroppo non resta traccia degli interni originali sulla barca, ma c'è un disegno di Jensen. Uno dei pochi rimasti, visto che prima di morire nel 1946, in una crisi di follia, il progettista bruciò tutto il suo archivio, contenente oltre 300 progetti di barche.

Built and constructed in 1937 by the Norwegian Christian Jensen, *Kipawa* is a gentleman's racer belonging to the national Norwegian class of boats with a 10-metre waterline and an overall length of 16.40 metres. The project began with Halfdan Hansen's request to improve the characteristics of his previous boat that had been made by the same Jensen four years earlier: a 9 metre international rating cruiser, *Tamara IX*. The new boat, *Tamara X*, had to be more habitable, a little larger, fast for racing and also comfortable for short cruises. These specifications brought about a design similar to 10-metre international rating. It was classified as a cruiser due to the presence of an engine and

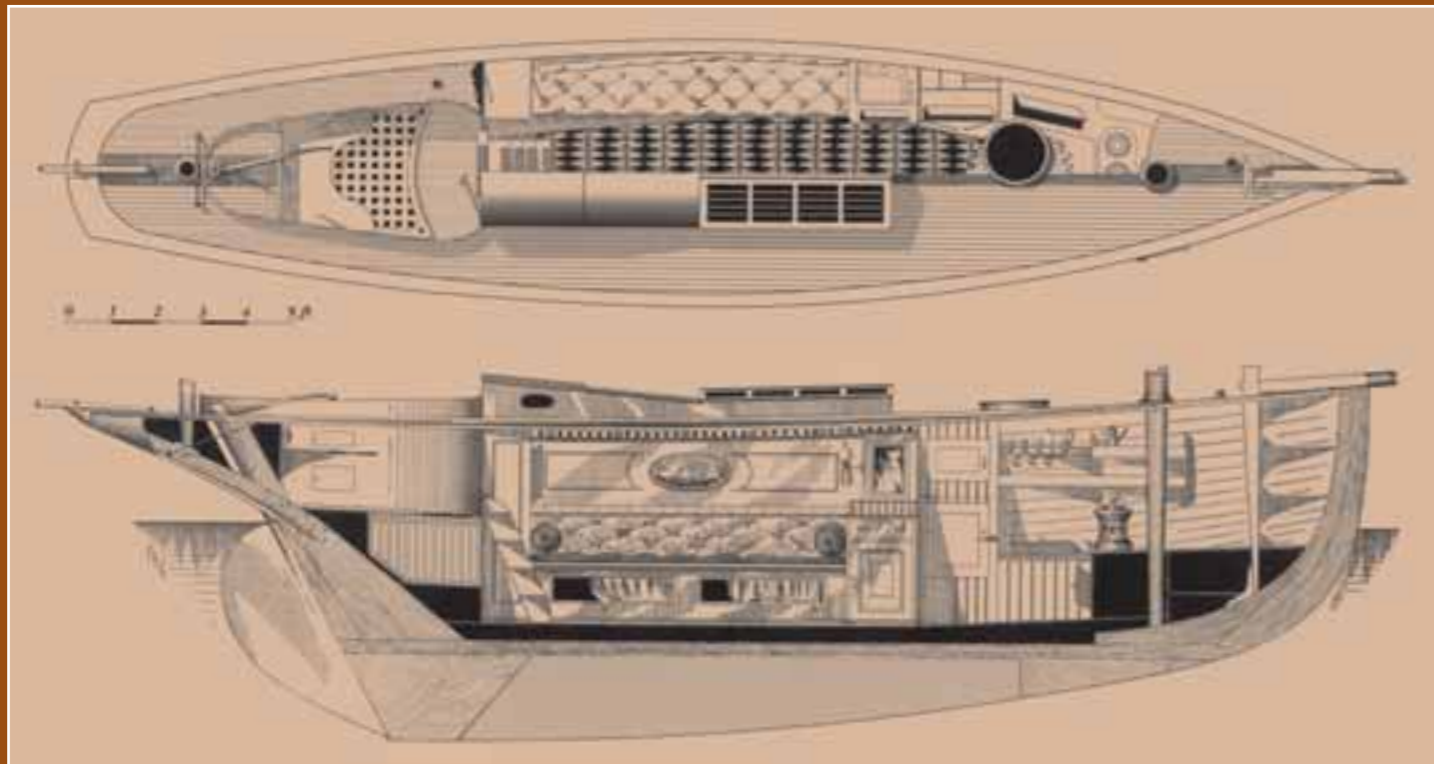
greater comforts rather than a 10-metre MSI pure racer. At present, *Kipawa* is nearing completion of its radical restoration work that began in April 2003 at the Tecnomar boatyard in Fiumicino. The structure has already been almost totally restored thanks to the replacement of most of the thin ash frames, bent as they originally were with steam, and the remaking of the wooden floors alternated with steel as in the original plans. Unfortunately, no traces of the original interior remains on the boat but there still exists a design by Jensen. One of the few seeing that before he died in 1946 Jensen, in a moment of madness, burnt his archives containing over 300 boat designs.

GLI AMANUENSI DELLO YACHTING

Tra il 1850 e il 1950 personaggi come Dixon Kemp, Uffa Fox, Howard Chapelle, Claud Worth e David Hiscock dedicarono la vita allo studio e alla ricerca nella progettazione navale, lasciando un segno indelebile nel mondo dello yachting. Come gli amanuensi, cii hanno trasmesso informazioni e documenti che altrimenti sarebbero andati persi. Grazie ai loro scritti, oggi abbiamo linee d'acqua, sezioni e descrizioni di tutte le imbarcazioni più significative di un secolo di storia navale. Furono grandi progettisti, ma non solo. Storici, ma non solo. Furono yachtsmen, regatanti, navigatori appassionati e impavidi, persone di cultura e di comunicazione. Insomma gente di mare.

THE SCRIBES OF THE YACHTING WORLD

Between 1850 and 1950 men such as Dixon Kemp, Uffa Fox, Howard Chapelle, Claud Worth and David Hiscock left an indeleble mark on the yachting world. Spurred by their passion, they dedicated their lives to the study and research of naval design. They were the scribes of the yachting world and they have passed onto us information and documents that would have otherwise been lost. Thanks to their books, today we have waterlines, sections and descriptions of all the most important craft covering a century of maritime history. They were not only great designers and historians. They were also yachtsmen, racers, fearless and passionate sailors, and educated men. In short, men of the sea.



Yawl americano costruito dal cantiere Burgess di Boston nel 1880.

The American Yawl built at the Burgess shipyard in Boston in 1880.

Il direttore dei lavori

Uno scafo di importante valore storico, ancora in condizioni originali, senza trasformazioni che rendano difficoltoso il restauro è molto difficile da trovare. Ma c'è chi è in grado di trovare scafi che aspettano solo di iniziare una nuova vita, chi sa risalire a quanto si nasconde dietro quello che sembra un rottame, chi sa dove trovare i piani originali.

Benché siano una passione recente, il restauro e il collezionismo di barche d'epoca sono già diventati una nuova specializzazione per vari cantieri, appoggiati da studi di architettura navale e consulenti in grado di rappresentare l'armatore, intuirne i desideri, moderarne gli entusiasmi, guidarlo nella conoscenza storica e strutturale della barca, frenando l'impulso di chi tende a usare soluzioni tecnologiche attuali per risolvere problemi del passato.

E qui entra in gioco il project manager, cioè il direttore dei lavori di restauro. Ecco le sue caratteristiche principali: formazione scientifica, meglio se ingegnere o architetto navale; appassionato ricercatore; esperto di vita a bordo, quindi capace di valutare le caratteristiche marine delle imbarcazioni dal punto di vista del navigante, del regatante e dell'ospite; pratico del lavoro del maestro d'ascia, del meccanico, del motorista, dell'impiantista e del verniciatore. Inoltre deve conoscere il mercato delle barche d'epoca e avere buoni rapporti con la stampa.

Il suo lavoro consiste nel valutare la barca al fine di suggerire un prezzo equo; dare un ordine di grandezza dei tempi e dei costi del restauro; trovare il cantiere o gli artigiani più adatti; approfondire le ricerche storiche. In mancanza di documentazione sufficiente, suggerirà lo studio di architetti o ingegneri in grado di elaborare disegni e di eseguire i calcoli strutturali.

La direzione dei lavori in cantiere, la responsabilità sulle scelte estetiche e strutturali rappresentano i suoi impegni maggiori.

The Project Manager's job

Ayacht of important historical value, in original condition and without the alterations that make restoration difficult, is very hard to find. However, there are experts who are able to see behind the alterations, find original plans and refer back to the boatyard's original construction techniques.

Although a recent passion, the restoration and collecting of vintage yachts has already become a new specialization for various boatyards, backed by research into naval architecture and consultants who act on the yacht owner's behalf, know his wishes intuitively, curb his enthusiasm and guide him through the historical and structural history of the boat, as well as restraining the impulse of those who tend to use present-day technology to solve the problems of the past. This is where a project manager comes onto the scene. His main characteristics are: scientific studies, preferably as a naval engineer or architect; a passion for the history of yachting and philological research; familiarity with life on board so as to assess the craft's characteristics from the point of view of its guests and its crew; experience in the work of the master boat builder, carpenter, mechanic, engineer, system installer and painter; knowledge of the vintage yacht market; relations with the specialized press. The PM can help the yacht owner by assessing the boat and suggesting a fair price; giving a rough idea of the procedures, time-frame and cost of restoration; finding the boatyard or craftsmen to carry out the work; researching into the boat's history and deciding on the work that needs to be carried out. If the documentation found is not sufficient, he will suggest a studio of architects or engineers able to elaborate the missing plans and carry out structural calculations. The management of the work in the boatyard and the responsibility for aesthetic and structural choices are the PM's main tasks.

La ricerca

Cercare la barca d'epoca dei propri sogni e finalmente trovarla è un'attività di gran soddisfazione e spesso divertimento se presa come passatempo; quando estremizzata senza scendere a compromessi può portare a insoddisfazione cronica, turbe psichiche e sindrome maniacale. Ho molti esempi emblematici in questo senso.

Ci sono in genere tre modi per trovare la propria barca. Il primo è quello ingegneristico, effettuato con razionalità e approccio scientifico. Si parte da un insieme di dati ottimali (dimensioni, abitabilità, estetica, tipo di costruzione, budget, armo velico, periodo di costruzione...); si effettua una ricerca sul mercato; si analizzano le varie possibilità valutando quanto si discostano dai parametri iniziali. Spesso accade che la realtà costringa a ridimensionare la barca o ad alzare il budget, ma piano piano si giunge a un compromesso accettabile.

Altrimenti è la barca che trova l'armatore. Un colpo di fulmine su cui c'è poco da dire: magari la si vede mangiando un gelato durante una passeggiata in banchina ed è fatta! Una categoria questa, cui appartiene anche la ricerca sentimentale. Conobbi a Napoli un signore che si era innamorato dell'idea di una barca, totalmente digiuno dell'argomento; spinto solo dalla sua emotività decise di guardarsi intorno e fermarsi solo quando una barca gli avesse scatenato delle sensazioni forti: la trovò dopo averne viste 73!

The search

Looking for the vintage yacht of your dreams and finally finding it affords great satisfaction and is often fun if it is viewed as a pastime; when carried to the extreme without making compromises it can cause chronic dissatisfaction, psychic disorders and maniacal syndromes. And I have seen many emblematic examples of this.

There are generally three ways to go about finding a boat. The first is carried out with rationality using a scientific approach. It begins with gathering together the ideal specifications (size, habitability, looks, construction type, budget, rigging, period of construction...) and a search is made of the market. The various possibilities are analysed, assessing how far they fall from the initial parameters. What often happens is that reality forces you to re-dimension the boat or increase the budget, but gradually an acceptable compromise is reached.

On the other hand, it may be the boat that finds the owner. It can happen in a flash, maybe while strolling along the quay eating an icecream, and there is little you can do about it. This is the sentimental approach. In Naples I met a man who fell in love with the idea of a boat, but who had no knowledge whatsoever about boating matters. Spurred on only by his emotions, he decided to look around and only stop looking when he found a boat that unleashed strong emotion: he finally found one after having viewed 73!

Il suo cuore non lo aveva ingannato, si era innamorato di uno yacht da sogno. Però, una volta tornata la razionalità, lo vendette.

In realtà le barche d'epoca, come tutte, sono quasi sempre in vendita e questo porta al terzo modo di trovarne una: andare ai raduni, dove però partecipano quasi solo imbarcazioni già restaurate.

Se la si vuole davvero originale, seppur in cattivo stato, bisogna approfondire la ricerca e muoversi. Chi vuole uno schooner, per esempio, lo troverà più facilmente in Nord America, dove quest'armo fu molto popolare; chi preferisce scafi tradizionali di limitato pescaggio dovrebbe fare un giro in Olanda.

In Gran Bretagna sarà più facile reperire yacht costruiti in teak, legno che proveniva in massima parte dalle colonie e dai protettorati britannici. Mentre in Scandinavia esistono ancora molte barche di classi metriche, o comunque barche e monotipi locali dalle linee filanti e slanciate, perché lo yachting si sviluppò all'interno dei fiordi in acque ridossate e tra migliaia di isole che rendevano trascurabile il fenomeno del fetch. Per contro, sulle coste occidentali della Norvegia e della Grande e Piccola Bretagna ci sono imbarcazioni eccezionalmente marine, magari un po' pesanti. Il Mediterraneo e il Mar dei Caraibi sono sempre stati solcati da imbarcazioni costruite all'estero. Molte di queste vi sono rimaste tanto che oggi il Mare Nostrum è la base del maggior numero di barche d'epoca restaurate.

His heart hadn't tricked him, he had fallen in love with a dream yacht. However, once he returned to his senses, he sold it.

In reality, vintage yachts, like all others, are often for up for sale. This brings us to the third way of finding one: going to vintage yacht meetings. However, there are usually only renovated boats here.

If you really want an original, even in bad condition, you need to continue searching and move farther afield. For example, if you are looking for a schooner, it will be easier to find one in North America where this type of rig was very popular. Those who prefer traditional yachts with limited draught should take a trip around Holland. In Great Britain it will be easier to find yachts made of teak, a wood that for the most part came from the colonies and the British protectorates. In Scandinavia there are still many metric class boats, or locally-made boats or monotypes with sleek, slender lines. Here yachting developed in the fjords, in sheltered waters among thousands of islands and this meant a phenomenon such as a fetch was impracticable. On the other hand, on the west coast of Norway and in Brittany you can find boats that are extremely seaworthy, although maybe a little heavy. The Mediterranean and Caribbean seas have long been sailed by boats built in other countries. Many have stayed and today the Mediterranean is home to the greatest number of restored vintage yachts.



Mait II - Barca Classica - Classic Yacht: 1951-75.



Stormy Weather - Barca d'epoca - Vintage Yacht: ante Anni 50.



Linnet - Alta epoca - Great Vintage Yacht: ante Anni 30.



Partridge - Rara - Rare: ante 1900.



IN ATTESA DI RESTAURO

La mia passione per le antiche barche non mi da pace. Quando visito un porto che non conosco o una città di mare non riesco a impedirmi di sbirciare tra gli spiragli di vecchi capannoni alla ricerca di uno scafo abbandonato da anni, razzolare negli angoli più remoti di un bacino per trovare relitti mezzo affondati, cercare tra il metallico svettare di tanti alberi d'alluminio un palo di legno dall'aspetto cadente e trascurato che mi indichi la presenza di un amabile rottame.

Tutto ciò non per necrofilia o per morbosità, ma perché un rottame abbandonato può nascondere una storia splendida. Il meraviglioso cigno veste spesso le piume del brutto anatroccolo e la storia dello yachting è piena di rospi trasformati in principi con poco più di un bacio. Quindi annoto, fotografo, non dimentico, studio, ricerco e stivo nei miei archivi in attesa di chi si voglia dedicare al recupero. Ne ho molti di piccoli e grandi principi in divenire che rischiano di perdersi; tra questi oggi mi preme la sorte di Jalina, Joyette, MirandaIV, Eileen, Altamar, Guaicamar, LillyMaid, Sea Jack, Voluta, White Bell, ma molte altre attendono con ansia un bacio e poco altro ... scrivetemi per saperne di più: info@zacboats.it

WAITING FOR RESTAURATION

My passion for vintage yachts gives me no peace. When I visit a port or a town by the sea I don't know, I can't help peeking through the chinks of old sheds looking for boats that have been abandoned for years, rummaging around forgotten corners of a dock to find half-sunken wrecks, or searching among the array of aluminium masts for that old, neglected wooden pole that will indicate the presence of a lovable wreck.

This is not due to morbid or necrophilic tendencies, but because abandoned wrecks may often conceal a marvellous history. Beautiful swans often wear the feathers of an ugly duckling and the history of yachting is that of toads that have been turned into handsome princes thanks to little more than a kiss. So I make notes, take photographs, remember, study, research and stow it all away in my archives waiting for those who want to recover them. I have many small and large princes that risk being lost; among these, today I am anxious about the fate of Jalina, Joyette, MirandaIV, Eileen, Altamar, Guaicamar, LillyMaid, Sea Jack, Voluta, White Bell, and many more which are anxiously waiting for a kiss ... write to me to find out more: info@zacboats.it

Il restauro

L'operazione inizia analizzando quantità e qualità del degrado. Scafi con parti in legno aggredite da agenti xilogeni e deterioranti vanno sottoposti a un ciclo di disinfestazione preventiva con prodotti a base di permetrina, come si fa nel restauro delle opere d'arte, dopo aver asportato le tracce di pitture e rivestimenti successivi.

Visto che la barca potrebbe rimanere in capannone per oltre due anni, dovrà superare gli sbalzi di temperatura senza danni; quindi si dovrebbe programmare la possibilità di umidificazione per evitare spacchi e fessurazioni nei masselli. Il legno, infatti, è un materiale anisotropo: ogni sua parte ha caratteristiche fisiche differenti e si modifica al variare di umidità e temperatura, dando luogo a variazioni strutturali che talvolta sono permanenti. Per fortuna esistono umidificatori industriali a bassissimo assorbimento elettrico e idrico con possibilità di regolazione perfetta attraverso igrostati. Spesso basta creare una gonnellina in polietilene sotto la linea di galleggiamento e lasciare l'umidificatore all'interno: il risultato è garantito. Creato l'ambiente adatto si cominciano le operazioni strutturali e di consolidamento.

Sarebbe bello poter trattare almeno le finiture degli interni come mobili antichi, usando olio di scorza di agrumi, olio di ricino, cera d'api e pece greca ma la barca restaurata non è destinata a un museo, quindi vanno usati prodotti specifici. Quelli approvati dal Restauro Istituzionale per il consolidamento di parti lignee in imbarcazioni di interesse archeologico sono a base di amidi naturali, ma non si condanna l'uso di Paraloid e, addirittura, di resine epossidiche, sia come collanti sia come impregnanti.

Naturalmente è preferibile minimizzare l'uso delle epossidiche per i fastidiosi effetti plastici di questi polimeri, ma il loro apporto nella conservazione di una struttura originale è essenziale.

Tre foto d'epoca di barche restaurate da Zacboats; da sinistra: Delfino (di 14,80m, anno 1940), Don Quishotte (di 11,50 metri, anno 1933), Windswept (di 16,50 metri, anno 1936).

The restoration

The job begins by analysing the extent and type of deterioration. Hulls with parts in wood affected by xylogens and deteriorating agents must undergo a cycle of preventive disinfection using permethrin-based products: the same process used for restoring works of art after removing all traces of later paint and coverings.

As the boat may remain in a shed for more than two years, it will have to withstand the temperature changes without damage. For this reason steps must be taken to humidify the environment so as to prevent the blocks cracking and splitting. In fact, wood is an anisotropic material: each of its parts has different physical characteristics that change with the variations in humidity and temperature, causing structural variations that can sometimes be permanent. Luckily there are low-consumption industrial humidifiers on the market that can be regulated perfectly using a humostat. Sometimes it is enough to place a polyethylene skirt below the waterline and leave the humidifier inside: the result is guaranteed. Having created a suitable environment, work on the structure of the boat and strengthening it can begin.

It would be good if we could treat at least the trimmings as we do antique furniture, by using citrus or castor oil, beeswax and Greek pitch, but the renovated boat is not destined for a museum, so specific products have to be used. Those approved by the Restoration Institute for the consolidation of the wooden parts on boats of archaeological interest are based on natural starches, but the use of Paraloid is not condemned, neither is the use of epoxy resins, either as a glue or an impregnate.

Naturally, it is preferable to minimize the use of epoxies because of the bothersome plastic effects of these polymerides unless their contribution to the preservation of an original structure is essential.

Three boats restored with the consultation of Zacboats; from left: Delfino (di 14,80m, anno 1940), Don Quishotte (di 11,50 metri, anno 1933), Windswept (di 16,50 metri, anno 1936).

La materia comunque è ancora spinosa, dibattuta animosamente da associazioni, esperti e armatori, ma si è ancora lontani dalla definizione di parametri fissi cui far riferimento nell'esecuzione dei lavori, anche se negli ultimi anni si sono fatti grandi passi avanti.

Il 'restauro conservativo e filologico', quello che riempie le pagine delle riviste specializzate e la bocca degli esperti, nella pratica è spesso trascurato a favore di altre tecniche. Il restauro di barche che tornano a navigare, infatti, non può essere conservativo per alcuni materiali né può seguire i dettami dell'epoca nei trattamenti impregnanti e protettivi del legno. Bisogna quindi salvare le parti strutturali recuperabili o sostituirle, siano esse in metallo o in legno, se irrimediabilmente deteriorate. Purtroppo, però, non sempre è possibile reperire gli stessi materiali dell'epoca. Il ferro forgiato utilizzato ai primi del '900, per esempio, non è chimicamente e metallurgicamente uguale a quello in commercio adesso, quindi una struttura che ha resistito 70 anni se ricostruita oggi ne durerà molti, molti meno. Per questo in vari casi è preferibile sostituire vecchi meravigliosi madieri di ferro forgiato con forme identiche ma realizzate in acciaio inossidabile di ottima lega, da pitturare di bianco o grigio. Con i bronzi va meglio, perché si riesce a ottenere artigianalmente le stesse leghe del passato.

I primi restauri degli anni '70 e '80 sono pieni di errori: acciaio inossidabile lucidato per ferramenta e bulloneria, in mancanza del bronzo uscito fuori produzione; tughe, cabine, osteriggi sostituiti brutalmente; alberi e verricelli in alluminio in coperta. Il vero restauro è più recente e si deve a cantieri in grado di riprodurre con la stessa raffinatezza di esecuzione di un tempo, le parti architettoniche di scafi di origini e caratteristiche diverse. Ma estremizzando e cercando la perfezione si può cadere nella lussuria dell'iper-restauro, cioè alla sostituzione dell'originale, anche se in buono stato, con il verosimile. Il risultato? Barche bellissime, costosissime, raffinatissime, ma senza anima. Repliche in chiave moderna di capolavori del passato. A lungo andare, l'iper-restauro ha dato origine a un vero e proprio stile denominato Neoclassicismo nautico. In realtà, oggi si può definire un buon restauro solo quello che ripropone la barca

In Italy, the restoration of vintage yachts is still a thorny subject and causes lively debate among associations, experts and yacht owners. Today we are still far from defining fixed parameters which can be consulted as a point of reference, although important steps towards this have been made in recent years. The so-called 'conservative and philological restoration', which fills the pages of specialized magazines and is always talked about by the experts, is often neglected and other techniques are preferred in the day-to-day reality. In fact, a boat that will sail again cannot adhere to the conservative dictates of the period concerning the use of impregnates and treatments for protecting the wood. The best method is one that saves the structural parts that can be recovered and replaces the metal or wooden parts that have deteriorated. Nowadays, unfortunately, it is not always possible to find the same material as the original. For example, the forged iron used in the early 1900's does not have the same chemical or metallurgical properties as that on the market today. So if an iron structure that had lasted for 70 years were made today, it wouldn't last as long. This is why in many cases it is preferable to replace deteriorated forged iron with good quality stainless steel that can then be painted white or grey. Things go better with the bronzes because it is still possible to get them handmade using the same alloys as in the past.

A lot of errors can be seen in the first restorations carried out in the 1970's and 80's. Shiny stainless steel hardware and bolts replaced the bronzes no longer in production; deck houses, cabins and skylights were brutally transformed; aluminium masts and winches were placed on the deck. Real restoration is more recent and this is due to boatyards now being able to work with the same craftsmanship as in the past. But very quickly we have begun to see 'hyper-restoration', meaning original parts are replaced, even if in good condition, with similar, but new items. And the result? Beautiful, refined, expensive boats with no soul. Modern reproductions of past masterpieces. With time, this hyper-restoration has given rise to a veritable style known as nautical Neo-classicism. In reality, restoration can only be defined as good if the boat has

DEGRADO DI UNA BARCA IN LEGNO

I micro organismi biodeteriogeni, come i Basidiomiceti (funghi) e batteri, sono i responsabili delle trasformazioni della fibra del legno in massa polverosa. Tali alterazioni sono dette carie, in inglese dry-rot, e possono essere chiare o scure a seconda che i microrganismi aggrediscano solo la cellulosa o anche la lignina. Altri agenti sono:

- Muffe e insetti come termiti e coleotteri (sono soprattutto le larve a nutrirsi della fibra del legno);
- Organismi marini (teredo navalis, limnoria) che provocano vere e proprie gallerie nel fasciame, nei timoni e nelle strutture a contatto con l'acqua di mare;
- Corrosione chimica o elettrochimica nelle parti metalliche. Le leghe più nobili hanno protezione più elevata, specie sul versante elettrochimico. Anche i migliori bronzi sono aggredibili da agenti chimici (acidi, basi, sali) ma durano molto più a lungo. L'ossido di ferro (anidro, rosso, sesquiossido) si sostituisce al ferro e i perni che collegano i madieri alla chiglia o la ruota di prua alla chiglia si consumano per corrosione. Le zone di legno adiacenti a parti metalliche, che hanno subito importanti processi di ossido-riduzione, spesso sono indebolite.



DETERIORATION OF A WOODEN BOAT

Biodeteriogen microrganisms, such as Basidiomiceti (fungus) and bacteria, are responsible for transforming the fibre of the wood into a mass of powdery dust. These changes are actually dry-rot, and can be either dark or light depending on whether the microrganisms attack only the cellulose or also the lignin as well. Other agents are:

- Mould and insects: termites and coleptera; of these it is particularly the larvae that feed on the wood fibre;
- Marine organisms (teredo navalis, limnoria) that cause real tunnels inside the planking, in the rudders and in the structure in contact with sea water;
- Chemical or electrochemical corrosion of the metal parts. The more noble alloys have greater protection, particularly on the electrochemical front. Even the best bronzes can be attacked by chemical agents (acids, bases, salts) but they last a lot longer. Iron oxide (anhydride, red, sesquioxide) replaces the iron and the pins that connect the frame floors to the keel or the stempost to the keel and wear away through corrosion. The areas of wood adjacent to metal parts that have undergone severe oxide-reduction processes are often weakened.

come da progetto originale. Macchinari, elettronica, impiantistica devono essere installati per dare sicurezza e comfort, ma senza ferire l'occhio. I particolari antichi, non più in grado di assolvere al loro compito, non vanno sostituiti bensì affiancati a parti funzionali create ex novo, come in un antico castello in pietra si lasciano le vecchie architravi accanto a tiranti metallici e travi in cemento armato intelligentemente nascosti. Un livello di restauro che si può ottenere solo grazie a una perfetta sinergia tra armatore, project manager e cantiere.

L'investimento

Definire il valore di un'imbarcazione d'epoca restaurata è molto complesso perché non esiste uniformità nelle procedure di restauro, né standard di qualità misurabili attraverso parametri universalmente riconosciuti.

I costi dipendono molto dal paese in cui vengono effettuati i lavori, e in linea di massima sono direttamente proporzionali alla dimensione della barca, alle ore di manodopera impiegate e agli aspetti logistici e organizzativi.

In generale, la spesa complessiva per materiali, manodopera e gestione è legata al volume e non alla lunghezza della barca. Per questo, prendendo in esame imbarcazioni di forme simili, la spesa per restaurare un 20 metri sarà circa otto volte superiore a quella per sistemare un 10 metri.

Per quanto riguarda le maestranze, carpentieri, maestri d'ascia, motoristi, elettricisti, meccanici e idraulici, i costi tendono a livellarsi. Tra i cantieri più noti quelli italiani risultano più economici rispetto a danesi e inglesi.

Valutata l'entità dell'investimento e trascurato il valore culturale estrinseco all'operazione di recupero, oggi come oggi non vale più la pena effettuare ricostruzioni complete di imbarcazioni che non siano di Alta Epoca.

Il costo finale di un Fife del 1920 e di una barca degli anni Settanta costruite in fasciame, delle stesse dimensioni e trovate in stato di grave necessità, infatti, è lo stesso. Una volta restaurate, però, la

returned to as it was intended in the original plans. Machinery, electronics and other systems have to be installed to provide safety and comfort, but they shouldn't hurt the eye. Old parts no longer able to do the task for which they were designed should not be replaced but flanked by functional parts, like in an ancient stone castle where the old beams are left and metal braces and reinforced concrete girders are intelligently concealed. This standard of restoration can only be achieved if there is perfect synergy between the yacht owner, the project manager and the boatyard.

The investment

Correctly valuing a restored vintage yacht is extremely complex as there is no uniformity in the restoration process, or any measurable standards of quality using recognized parameters. The cost depends a lot on the country where the work is carried out, and is roughly proportional to its size, the number of manhours needed, and the logistic and organizational aspects.

Generally the overall cost of materials, labour and management is linked to the boat's volume and not its length. Therefore, if we look at boats of a similar type, the cost of restoring a 20-metre yacht will be about eight times greater than a 10-metre boat.

When considering the skilled workers needed, not only carpenters and master ship builders, but also electricians, mechanics and plumbers, there are two things to consider. The first is the hourly rate: making an item in wood takes longer than it does in fiberglass. The second is the location and the boatyard where the work is carried out.

Limiting the choice to boatyards renowned for their craftsmanship, costs tend to be about the same, although Italy is cheaper than Denmark and Great Britain.

Considering the economic investment and ignoring the cultural value of the restoration, today it is not worth completely restructuring a boat unless it is antique. The final cost of restoring a Fife from 1920 and a boat from the 1970's with wood panelling, of the same size and in the same bad condition, is the same.

prima vale un po' di più di quanto è stato speso tra acquisto e restauro, la seconda meno della metà. Tuttavia, si deve tenere presente che il settore delle imbarcazioni d'epoca è una nicchia di mercato in continua rivalutazione: barche che fino a cinque anni fa non valevano più di 300 milioni di lire, oggi sono vendute a oltre 300 mila euro.

I cantieri

Non sempre (e non solo) una barca è totalmente di legno, quindi il cantiere cui affidarsi deve poter disporre anche di mano d'opera eccellente per i lavori metallici. Quasi sempre è inoltre necessario l'intervento di impiantisti idraulici ed elettrici. Altri specialisti necessari sono motoristi, tecnici elettronici, attrezzatori.

However, once restored the first is worth a little more than its purchase price and what was spent on it, the second is worth less than half. However, it should be remembered that the vintage yacht market is in continuous revaluation. Up to five years ago boats worth not more than 300 million lire, today sell at over 300 thousand euro.

The shipyards

A boat is not always (and not only) made completely of wood, so the shipyard carrying out the work must also have craftsmen who are skilled in working in metal. The intervention of plumbers and electricians is almost always necessary and other specialists include engineers, electronics technicians and riggers.

COSTI PREVENTIVABILI ESTIMATED COSTS

La spesa dei seguenti interventi può essere determinata a priori. Eccone in sintesi un elenco:

- > Stesura di un ponte in doghe di teak, ma non è possibile preventivare il costo della ristrutturazione di bagli e correnti senza aver smantellato il vecchio ponte;
- > Costruzione di alberi ex novo;
- > Sostituzione del fasciame;
- > Calafataggio: si può indicare il costo a metro lineare di cemento preparato, calafatato e stuccato;
- > Pitturazioni.

In conclusione, restaurare una barca di 15-16 metri (15-25 tonnellate) trovata in cattivo stato (in cui c'è da ricostruire almeno il 50% del fasciame e delle strutture, la coperta, l'alberatura e gli impianti) può costare dai 400 ai 500 mila euro. Se poi si aggiungono anche le spese per le vele e gli optional si possono raggiungere fino ai 700 mila euro.

The cost for the following interventions can be determined in advance.

- > The laying of a teak deck, however it is not possible to estimate the cost of the reconstruction of the beams and stringers without first dismantling the old deck
- > Construction of the masts
- > Replacement of the planking
- > Chaulking: the cost can be indicated by the linear metre of a prepared seam, chaulked and puttied
- > painting.

Restoring a 15/16 metre boat (15-25 tons) in bad condition (reconstruction of at least 50% of the planking and the structure, the deck, masts and systems) can cost from 400 to 500 thousand euro. Add to this the cost of the sails and other optionals and the price can reach 700 thousand euro.



Un piccolo cantiere artigianale certo non può permettersi di impiegare tutti i tecnici sopra indicati, ma è indispensabile che abbia selezionato ditte esterne con elevate capacità.

Il restauro è un'operazione artigianale e artistica, dove molto è risolto grazie all'esperienza, l'inventiva e la genialità di chi lavora. Il project manager - che non vive in cantiere - deve poter confidare nella capacità esecutiva dei maestri d'ascia e dei tecnici coinvolti nell'operazione, mantenendo un ottimo rapporto con loro, con frequente possibilità di colloquio e di scambio di opinioni. Io prediligo i piccoli cantieri perché in uno grande cantiere difficilmente il capocantiere può considerare un restauro come lavoro primario e deve dividere il suo tempo con molti altri progetti. Se un restauro diventa un lavoro tra i tanti, la qualità non può eccellere; inoltre io desidero che il lavoro sia portato avanti con passione oltre che con capacità.

Capisco che non tutti possano credere che esistano realtà cantieristiche come quelle che cerco, ma potrei citare più di un cantiere col quale ho trovato una armonia, una intesa, una comunione di intenti tale da produrre con facilità lavori eccellenti. Immagino che un direttore d'orchestra possa provare lo stesso senso di soddisfazione quando dirige un'orchestra eccellente.

Ma non farò nomi: come direttore di restauro ho lavorato con pochi cantieri, quindi non conosco per esperienza diretta tutti gli altri che pure hanno prodotto eccellenti restauri. Peraltro ne conosco molti da utente, in qualità di armatore di una barca d'epoca con la quale ho visitato per manutenzioni molti cantieri di qua e di là dell'Atlantico per moltissimi anni e quindi approvo la lista dei magnifici cinque che la redazione di YQ ha proposto.

A small boat yard can certainly not afford to employ all the technicians listed above, but it is indispensable that it uses outside companies offering high quality craftsmanship.

Renovation is an artisan and artistic operation where much is solved thanks to the experience, creativity and talent of those carrying out the work. The project manager - who does not live in the boatyard - must be able to trust in the abilities of the master boat builders and technicians involved, maintain a good relationship with them and provide frequent opportunities for talking things over and exchanging opinions. I prefer small boatyards because it is rare that the yard foreman of a large shipyard considers the restoration of a yacht his primary job as he has to dedicate his time to many other projects. If the restoration job becomes just one of many others, the quality of the work suffers; I also want the work to be done with passion as well as skill.

I understand that not everyone believes that the type of boatyard I seek exists in reality, but I could name more than one boatyard with which I have found such agreement, understanding and a feeling of shared purpose that excellent work has been produced almost effortlessly. I imagine the conductor of an orchestra feels the same sense of satisfaction when conducting a great orchestra.

But I will not name names: as a restoration manager I have worked with only a few boatyards, so I don't know the others, which have also carried out excellent restorations, first hand. Nevertheless, I know many from a users point of view. As a vintage boat owner, I have visited many for maintenance purposes all around the Atlantic for many years and therefore approve the list of the magnificent five that the YQ editorial staff has proposed.

The italian best five

Cantiere Alto Adriatico - Monfalcone (GO) tel. 0481 43157 > **Cantiere Carlini** - Rimini (RN) tel. 0541 23919 > **Cantiere Navale dell'Argentario** - Porto S. Stefano (GR) tel. 0564 814115 > **Cantiere Navale Francesco Del Carlo** - Viareggio (LU) tel. 0584 30976 > **Cantiere Pezzini** - Viareggio, (LU) tel. 0584 383122 > **Cantiere Navale Tecnomar** - Fiumicino (RM) tel. 06 6582535

Vele d'epoca a Porto Rotondo.

ASSOCIAZIONI

Un grande aiuto nella diffusione della passione per le barche d'epoca è dato dalle associazioni nate con proprio con questo scopo. In Italia le più importanti sono l'AIVE per le barche a vela e l'ASDEC per quelle a motore.

AIVE - Associazione Italiana Vele d'Epoca, c/o Yacht Club Italiano, Porticciolo Duca degli Abruzzi, Genova. info@aive-yachts.org
ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici, via Melegari 1, 20122 Milano. postmaster@asdec.it

AIVE Race Calendar

31/4 - 4/5: Voiles D'Antibes, Trofeo Panerai, Antibes (Francia)
5/5: Coupe de Printemps du Y.C. de France, Trofeo Panerai; regata d'altura sul percorso Antibes (Francia) - La Spezia (Italia)
9 - 10/5: XIV Coppa Luigi Durand De La Penne; regata d'altura La Spezia - Isola di Capraia
15-18/5: Argentario Sailing Week Trofeo Panerai, Porto Santo Stefano (Gr)
29/5 - 2/6: Le vele d'epoca a Napoli, Napoli

Vintage yachts at Porto Rotondo.

ASSOCIATIONS

The promotion of the passion for vintage boats is due largely to associations created for this very purpose. In Italy the most important are the AIVE for sailing yachts, and the ASDEC for motor boats.

AIVE - Associazione Italiana Vele d'Epoca, c/o Yacht Club Italiano, Porticciolo Duca degli Abruzzi, Genova. info@aive-yachts.org
ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici, Via Melegari 1, 20122 Milano. postmaster@asdec.it

30/8 - 2/9: III Copa del Rey Trofeo Panerai, Mahon (Spagna)
4/9: Big Boats' Race, Trofeo Panerai; regata d'altura sul percorso Mahon (Spagna) - Imperia (Italia)
9-10/9: IX Raduno Città di Trieste per le vele d'epoca, Trieste
12-17/9: Le vele d'epoca di Imperia Trofeo Panerai, Imperia
19/9: Coppa d'autunno dello Yacht Club Italiano, Trofeo Panerai; regata d'altura sul percorso Imperia (Italia) - Cannes (Francia)
24/9 - 1/10: Regates Royales, Trofeo Panerai, Cannes (Francia)

Il caso di Magda XIII

Nel 1930 Alfred Larsen, il più grande regatante e velista norvegese di tutti i tempi, comprò *Hallowe'en* (Fife, 1926) chiamandola *Magda XII*. Dopo cinque anni di regate e di crociere, il famoso yachtsman chiese a Johan Anker di progettare e costruire una barca sull'esperienza di *Hallowe'en* e di altre potentissime barcche che aveva posseduto, tra cui un 15MSI di Fife del 1910: *Magda X*, ex *Beduin* ex *Sophie Elizabeth*. La nuova barca, *Magda XIII*, sarebbe dovuta essere la più veloce della sua classe. Un'impresa tutto sommato semplice per uno dei progettisti più prolifici di vittoriose imbarcazioni da regata. Anker disegnò un 15MSI con armo Marconi: forse l'unico esemplare mai costruito sulle regole della terza formula di Stazza Internazionale del 1934.

The Magda XIII experience

In 1930, Alfred Larsen, the greatest Norwegian racer and sailor of all time, bought *Hallowe'en* (Fife, 1926) and named it *Magda XII*. After five years of racing and cruising, the famous yachtsman had Johan Anker design and build a boat based on his experience with *Hallowe'en* and other boats he had owned, including the 15-metre class Fife from 1910: *Magda X*, formerly *Beduin* and *Sophie Elizabeth*. The new yacht, *Magda XIII*, was to be the fastest in its class. A simple task, all things considered, for one of the most prolific designers of victorious racing boats. Anker designed a Marconi rigged 15-metre yacht: probably the only example ever made to the rule of the third formula of the International Rating that came into force in 1934.



Magda XIII all'Argentario dopo il restauro.

Magda XIII in Argentario after restoration.


Uno degli aspetti più intriganti della identificazione di *Magda XIII* fu la presenza di un simbolo a prua che non rientrava in quelli usati da Anker; piuttosto l'immagine somigliava al dragone con cui il progettista scozzese William Fife firmava le sue barche. Lontanissimo da me il voler riprodurre l'imponente simbolo dell'ignoranza (un falso dragone di Fife) per i tre anni della durata del restauro fui assillato dai dubbi. Conservo ancora il nutritissimo scambio di lettere con i più colti personaggi della vela norvegese, mentre poco a poco ritrovavo vecchie foto negli archivi dei precedenti proprietari, e si faceva luce la certezza che la barca era nata proprio con un dragone a prua. Ma perché un simbolo che evocava quello del più grande avversario di Anker nella costruzione di Metrici? Forse un omaggio dell'armatore alla sua precedente *Magda XII* (ex *Hallowe'en*), che essendo un progetto di Fife aveva senz'altro fa prua il famoso drago.

Loa 22,70 m.
Lwl 15,20 m.
Beam 4,20 m.
Draft 3,05 m.
Sail area 240 mq.
Displacement 46 Tons.
Project:
Johan Anker
Shipyard:
Anker&Jensen
Lounch: 1937

One of the most intriguing aspects of *Magda XIII*'s identification, was the presence of a symbol on the bow that was thought not to be used by Anker; instead the image resembled the Fife dragon. I had no wish to reproduce on this noble yacht the impressive symbol of ignorance (a false Fife dragon) and during the three years of the restoration I was tormented by doubts.

I still have the batch of correspondence with the most learned Norwegian yachtsmen, while gradually I found old photos in the archives of its previous owners, and it became certain that the boat was created with a dragon on the bow. But why a symbol that evoked that of the Anker greatest rival in the construction in Metric boats? Maybe it was the owner's homage to *Magda XII* (formerly *Hallowe'en*) which was a Fife design and undoubtedly had the famous dragon on the bow.





Il nome di *Rollo V* deriva dal secondo armatore di *Magda XIII*, Ingar Dobloug, che la acquistò nel 1939. La barca fu poi di Kristian Gjöberg fino al 1970.

Da qui in poi si sono succeduti la famiglia Falk di Stoccolma e un armatore greco nel 1973. Trasferita in Spagna con il nome *Eolos*, fu usata per il charter col nome di *Hermína III*.

The name of *Rollo V* came from *Magda XIII*'s second owner, Ingar Dobloug, who bought it in 1939. It was then owned by Kristian Gjöberg until 1970. From this point on it was bought by the Falk family from Stockholm and a Greek yacht owner in 1973. It was taken to Spain with the name *Eolos*, used for chartering with the name of *Hermína III*.



VG-3920-D

Da progetto, la barca risultava estremamente invelata, sicuramente velocissima, ma poco confortevole considerata l'età avanzata di Larsen. Per questo, ridotto un po' il piano velico e modificati leggermente i volumi per permettere maggior comfort, fu classificata come un 15M Krysser, cioè da crociera in norvegese, anche se sulla vela aveva la sigla D della Classe 15MSI e il numero 11. Questa denominazione, rilevata sui piani di costruzione originali presso il Det Norske Veritas, il registro navale norvegese, compare anche sui fogli di calcolo di Anker.

Magda XIII fu costruita in classe A1 del registro navale norvegese nel cantiere di Anker&Jensen a Vollen a sud di Oslo, col numero di costruzione 420 e scese in mare nella primavera del 1938; era la più grande mai costruita dal cantiere, nonché l'ultimo importante progettato di Anker, che morì nel 1940.

Alfred Larsen, incontrastato vincitore di moltissime regate, non godette molto la sua barca: nel 1939 si ritirò dalla nautica e cedette *Magda XIII* a Ingar Dobloug, altro famoso regatante norvegese che la chiamò *Rollo* come tutti gli yacht da regata di famiglia; questo fu il quinto. Con lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale e l'invasione della Norvegia da parte della Germania, tutte le barche del Real Yacht Club Norvegese (KNS) non si mossero più dal porto. Molte di queste furono rovinare dai tedeschi che sequestrarono oltre *Rollo*, *Sira* del Principe Olav e *Noreg 3* un 6MSI. Lo stesso Dobloug fu arrestato e rinchiuso a Grini, un campo di concentramento norvegese. Una volta liberato, rientrò in possesso della barca che gli fu consegnata in condizioni pessime. Ma Dobloug la riportò in perfetto stato. Il restauro incise sulla struttura dello yacht: fu modificato il piano velico, in yawl, e installato un motore per renderla più gestibile. Con tre persone a bordo, Dobloug riusciva a condurlo in crociera con la sua famiglia e con pochi amici velisti. Se ne separò solo nel 1962, dopo una lunga e intensa vita da velista.

Nella pagina precedente *Magda XIII* in navigazione con al timone il comandante Paolo Ranalli.

As planned, the yacht carried a lot of sail and was extremely fast, however it proved rather uncomfortable considering Larsen's advanced years. Therefore, having reduced the sail plan a little and slightly modified the volume for greater comfort, it was classified as a 15M Krysser, a 'cruiser' in Norwegian, even though the sail bore the letter D, for the 15 MSI class, and the number 11. The denomination on the original plans at the Norwegian Naval Register also appears on Anker's calculation sheets. *Magda XIII*, construction number 420, was built to the A1 Class of the Norwegian Naval Registry at the Anker&Jensen boatyard in Vollen, south of Oslo. It went to sea in the spring of 1938. This was the largest yacht built by the boatyard of those registered in Lloyd's Register and the last big boat designed and built by Johan Anker who died in 1940.

Alfred Larsen did not get to enjoy his boat much: in 1939 he retired from sailing and sold *Magda XIII* to Ingar Dobloug, another famous Norwegian racer who renamed the yacht *Rollo*, like the other racing yachts belonging to his family; this was the fifth.

With the outbreak of World War II and the German invasion of Norway, all the boats at the Norwegian Royal Yacht Club hardly ever left port. Many were irreparably damaged by the German forces who seized, among many others, *Rollo V*, *Sira*, owned by Prince Olav, and *Noreg 3*, a 6-metre MSI. Dobloug was arrested and imprisoned in Grini, a Norwegian concentration camp. After he was freed, he once again took possession of his much-loved *Rollo*. It had been returned to him in terrible state but Dobloug restored the boat to perfect condition. The restoration work affected the structural aspect of the yacht: the sail plan was modified to a yawl rig, and an engine was installed to make it easier to handle. With three crew on board, Dobloug used it for cruising with his family and a few friends who were keen sailors. He sold it in 1962, after a long and intense life of sailing.

On the previous page, *Magda XIII* with the commander Paolo Ranalli at the helm.



Magda in navigazione nel fiordo di Oslo (1939).

Magda sailing in the Oslo fjord (1939).

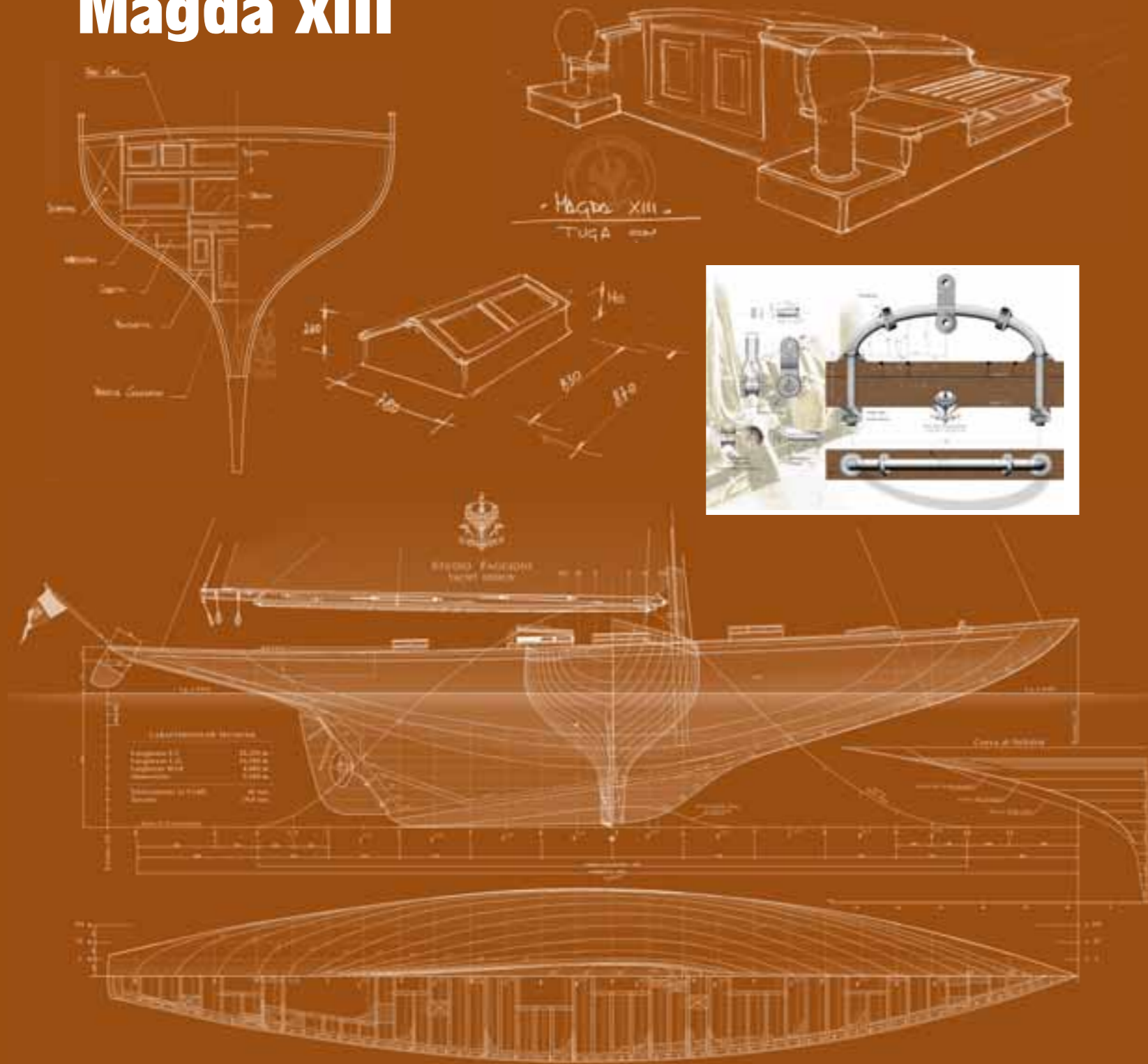
GLI EREDI DEI 50'

A fine anni Venti non esisteva più da un decennio la classe dei grandi e potenti velieri da 50 piedi al galleggiamento, come i New York 50' negli Stati Uniti e i 15 Metri Stazza Internazionale in Europa. Barche difficili, armate al picco, con bompressi e boma enormi ed equipaggi numerosi, ideate solo per correre. Al loro posto nacquero barche con caratteristiche veliche simili, ma più moderne e semplici, più confortevoli e adatte anche alla crociera. Per questo motivo si possono ancora trovare barche molto spinte, lunghe 14,50-16,50 metri al galleggiamento e con caratteristiche simili ai 12M S.I. Altri esempi oltre a *Magda XIII*: *Hallowe'en*, *Fife* del 1926; più tardi *Oiseau de Feu* ex *Firebird X*, *Stiarna*, *Bloodhound* e *Foxhound*, tutti di Nicholson; oppure, spostandosi dall'Europa all'America, *Escapade* di Philip Rhodes e *Baruna* di Olin Stephens, imbarcazioni della seconda metà degli anni '30 ancora più innovative.

THE HEIRS OF THE 50 FOOTERS

By the end of the 1920's the big, powerful 50 footers, like the New York 50 in the United States and the 15 meters (MSI) in Europe had already disappeared for over a decade. They were difficult gaff rigged boats with enormous bowsprits and booms, costly toys that needed large crews and were used almost exclusively for racing. More modern, simpler and comfortable yachts with similar sail characteristics, but which were and also suitable for cruising took their place. This is why is still possible to find extreme boats built to a waterline length of 14.5-16.5 metres and with characteristics similar to the 12-Meter Class. For example, *Hallowe'en*, a *Fife* from 1926; later *Oiseau de Feu* formerly *Firebird X*, *Stiarna*, *Bloodhound* and *Foxhound*, all by Nicholson; or, moving from Europe to America, Philip Rhodes' *Escapade* and Olin Stephens' *Baruna*, boats from the second half of the 1930's which were even more innovative.

Magda XIII



Una vita nuova

La barca fu trovata in Grecia nell'ottobre del 2000 dall'attuale proprietario completamente trasformata e appesantita. Un'enorme sovrastruttura occupava una parte importante di quella coperta nata flush deck. L'albero di quasi 30 metri era stato scorciato di oltre 6 metri, il boma di 3. Gli interni erano stati deturpati nella stessa maniera. Ma la linea della barca faceva intuire un cavallo di razza. Con grande coraggio e fiducia, visto che la storia della barca era ancora sconosciuta iniziammo i lavori strutturali presso il cantiere Francesco Del Carlo a Viareggio e, di pari passo, la lunga ricerca che portò a rivalutare questo scafo formidabile via via che riprendeva forma e splendore.

Sono stati sostituiti oltre 400 metri lineari di fasciame di Oregon Pine e buona parte dei bagli; il ponte è stato ricostruito, come osteggi e discenderie, basandoci sui piani originali ritrovati al Det Norske Veritas di Oslo e sulle tavole esecutive magistralmente disegnate dallo Studio Faggioni.

Per gli interni è stato utilizzato il miglior mogano trovato, dopo un anno di ricerca in Italia e all'estero, proprio nei magazzini del Cantiere Del Carlo: era lì da oltre 20 anni!

A new life

The boat, completely transformed and made much heavier, was found in Greece in October 2000 by its present owner. An enormous superstructure covered much of the area that had begun as a flush deck. The almost 30-metre mast had been shortened by more than 6 metres, the boom by 3. The interiors had been defaced in the same way. But the lines of the boat made you sense that it was a real thoroughbred. With great courage and trust, seeing that the history of the boat was still unknown, we began the structural work at the Francesco Del Carlo boatyard, in Viareggio and at the same time began the long research that would bring about the revaluation of this impressive craft as it began to regain its form and splendour.

Over 400 linear metres of Oregon Pine planking and many of the beams were replaced; the deck was rebuilt, as were the skylights and companionways, based on the original project found at the Det Norske Veritas in Oslo and the plans which were skilfully designed by the Faggioni studio.

After a year of searching Italy and abroad the best mahogany was used for the interiors.



I rendering degli interni sono di grande aiuto nella ricostruzione degli arredi come nella sistemazione degli impianti. Nella pagina a fianco, i disegni più tradizionali dello Studio Faggioni, preziosi nella ricostruzione delle parti mancanti.

Internal rendering helps so much furniture's rebuilding and plant's arrangements. On the opposite page some of the designs and tables drawn up by the Faggioni Studio for the restoration of Magda XIII.

Un tronco lungo 12 metri, circa 7 metri cubi di volume di mogano Sipo (*Entandrophragma utile*) perfettamente stagionato, con venature e focature simili a quelle del mogano dell'Honduras (*Swietenia macrophylla*) col quale erano stati realizzati gli interni originali. Anche l'albero e il boma sono stati ricostruiti in tavole di Pino dell'Oregon, come gli originali. Lampade, maniglie, ferramenta sono stati in gran parte ricostruiti a partire da foto e dal lavoro dello Studio Faggioni e di artigiani eccellenti; per fortuna Viareggio è vicina a Firenze dove ancora si trovano botteghe capaci di realizzare forme e oggetti del passato.

La barca, nata senza motore, ne ha oggi uno che ha trovato alloggio nella profonda sentina, in modo da non variare la disposizione degli interni, mantenendo basso il centro di gravità. L'aggiunta di un efficiente e potente impianto elettrico, idraulico ed elettronico rende sicuro, comodo e attuale l'uso di questa barca destinata alla crociera veloce e confortevole.

Magda XIII è stata ricostruita sotto l'attento controllo del Registro Navale Italiano in classe Croce di Malta; al varo, dopo 34 mesi di lavoro, erano presenti numerosi yachtsmen norvegesi e svedesi, storici navali e soci del prestigioso KNS, il principale Yacht Club di Norvegia. Tra gli altri Paal Helge Larsen, nipote di Alfred, colui che volle che *Magda* nascesse.

It was found right in the warehouse of the Del Carlo shipyard: it had been there for over 20 years! A 12-metre long trunk, around 7 cubic metres in volume, of Sipo mahogany (*Entandrophragma utile*) perfectly seasoned, with veins and markings similar to that of Honduras mahogany (*Swietenia macrophylla*) with which the original interiors had been made. The mast and boom were also remade using planks of Oregon Pine, like the originals. Light fixtures, handles and the hardware were, for the most part, remade by referring to photos and the work of the Faggioni studio and excellent craftsmen; luckily Viareggio is near Florence where it is still possible to find workshops able to make the items from the past. The boat, originally without an engine, today has one fitted into a deep bilge, so as to maintain the layout of the interior and the boat's low centre of gravity. The addition of efficient and powerful electrical, hydraulic and electronic systems make it safe for the fast comfortable cruising for which it is destined to be used. *Magda XIII* was restored under the attentive eye of the Italian Naval registry in the Maltese Cross class; present at its launching, after 34 months of work, were numerous Norwegian and Swedish yachtsmen, naval historians and members of the prestigious KNS, the principal Norwegian Yacht club. Also present was Paal Helge Larsen, the grandson of Alfred, who first had *Magda* created.

La chiesuola della bussola e uno dei verricelli, nuovo ma in stile, della Meissner.

Nella pagina a fianco, il quadrato (sopra) e la cabina armatoriale di poppa.

The binnacle and to the right the Meissner winch.

On the opposite page, the elegant dining area (above) and the main cabin of *Magda XIII* (below).

