

liam Burton, Charles Nicholson recebeu TOMAHAWK para Thomas Sopwith e Olin Stephens projetou VIM para Harald S. Vanderbilt. Embora na época toda a atenção fosse voltada os 12 metros, já havia os primeiros sinais que as mudanças estavam por vir. Especialmente quando os veleiros VIM e FLICA introduziram muitas inovações, como tanque de lastro, mastros de alumínio, mudanças na guarnição do leme, melhores equipamentos. Mesmo assim com a introdução das inovações, TRIVIA and EVAINE se comportaram muito bem nas competições vencendo um grande numero de regatas, mas VIM claramente dominou todo o período. Era uma mudança das gerações do projeto onde Fife de Willina, Alfred Mylne, Johan Anker e Charles Nicholson teria que deixar o futuro ao Olin novo barco de Stephens que dominaria a copa América por 4 décadas

Com o advento da Segunda Guerra houve a quebra e o término das competições da Classe 12 metros com a Gran Bretanha. Vernon MacAndrew faleceu no dia 22 de junho de 1940 em consequência de uma mina magnética alemã que afundou a sua embarcação que tinha sido convertida em uma embarcação de patrulha. Sua atitude e coragem é descrita no livro "Cecil Hunt's book—The Gallant Little Campeador".

Em 1991 TRIVIA numa atitude empreendedora foi finalmente feita uma restauração completa pelos projetistas italianos Giorgetti & Magrini em Gosport. A restauração teve objetivo e enfoque estritamente ao projeto original. Todos os materiais e componentes são idênticos ou similares a o que foi usado em 1937.

Até o ano 2000 seu porto de origem era em Monaco e participou do Campeonato Europeu que constou com 12 competidores, obtendo alguns resultados bons. No detalhe, ganhou o Porto Cervò Regatta e clube de France do Yacht do DES de Coupe em 1993, e os Voiles de Saint Tropez em 2000. E agosto de 2001 TRIVIA participou da comemoração dos 150 anos (America Cup Jubilee) em Cowes.

Também participou nas águas de Solent, onde foi construída originalmente e restaurada também, 36 doze metros foram convidados para este evento original que trouxe o passado de volta, mostrando uma era de competição verdadeiramente excepcional dos clássicos iates.

Desde de 2002 TRIVIA velejou no mar de Báltico junto com a flotilha Nordic de 12 metros e ganharam algumas



regatas, incluindo a Copa Robbe de Berking em Flensburg e a semana de Europa em Svendborg em 2003. No ano de 2004, durante a ausência do seu rival Flica II, bateu o próprio recorde em 1938 vencendo 25 regatas dentre as 34 competições de 12 metros.

DESAFIO DOS PROJETISTAS

Quando desenhando um 12 metros, o arquiteto naval esbarrava com um numero infundável de compromissos. Decisões quanto ao desenho do barco eram tomadas levando em conta pontos de medida da formula, tipo de construção e engenharia das estruturas, o tempo e as condições de onda e vento do local onde seria feito competição, e até a situação política-financeira do sindicato patrocinador do veleiro. Quando a Copa era disputada em Newport, Rhode Island, somente um especialista no assunto poderia identificar as sutis variações nas formas dos cascos dos 12 metros. Quando a competição deixou Newport USA onde imperavam os ventos fracos e outras variáveis trocando-os pelos tempestuosos ventos da Austrália era fácil para todo observador notar as visíveis modificações nas formas dos cascos e na armação do projeto velico dos mesmos.

Não são somente as condições de tempo que governaram as formas dos cascos 12 metros na época poderosas máquinas. Nas classes de barcos posteriores de novos desenhos surgem gradualmente de características que obtiveram sucesso em seus antecessores. Excelentes exemplos destas características de sucesso em copas passadas são o TRIMTAB (pequena aleta móvel vertical para compensação de rumo), e o BUS-TLE (linhas de casco mais volumosas entre a quilha e o leme fazendo o barco parecer mais longo na linha de água), combinação que deu ao 12 metros americano Intrepid uma pequena mais decisiva vantagem sobre o australiano DAME PATTIE em 1967. A característica que todos estavam querendo otimizar e a quilha com asas, e que foi um fator decisivo para a tomada da Copa pelos australianos.

Analizando a história

A formula era feita de uma maneira tal que uma modificação em um fator inevitavelmente forçava modificações nos outros. Por exemplo: a) Se um projetista quer reduzir o fator de comprimento (L) - mas deseja manter inalteráveis (d) e (F), ter que aumentar (S) ou área velica. Esta combinação produzir um barco mais rápido em ventos fracos, mas menos rápido em condições de ventos mais fortes, quando a linha de água mais longa e menor área velica seriam mais vantajosas.

Entendendo um pouco mais

Para quem vai projetar um barco, temos neste texto a idéia da dificuldade de ter todos requisitos em conformidade com o que se deseja, e o comprometimento com a performance. Reciprocamente, aumentar (L) representar reduzir (S), o que significará aumentar a performance em ventos fortes. Podemos comparar estes compromissos com a regulagem de carburadores de automóveis mais antigos - ou você ajusta para eco-