IN QUESTA PAGINA, *EMILIA* IN NAVIGAZIONE SI IMPONE SU TUTTI IN OCCASIONE DELLE RECENTI RÉGATES ROYALES (FOTO JEAN-FRANÇOIS FOURNIER) PAGINA A FRONTE, IL NUOVO ALBERO COSTRUITO DA LAVAZZA SECONDO IL PROGETTO ORIGINARIO DI ATTILIO COSTAGUTA VIENE CALATO LENTAMENTE NELLA SCASSA (FOTO BRUNO CIANCI)

IL 12 METRI EMILIA

Armo vecchio, vita nuova

Ha da poco guadagnato il mare la ex goletta Emilia, commissionata dal senatore Giovanni Agnelli nel 1930 ed ora restaurata secondo il progetto orginario di Attilio Costaguta. Uno degli attuali armatori è italiano, così come lo sono l'albero e le vele

di Francó Belloni - foto di Bruno Cianci e Jean-François Fournier

Alla fine degli anni Venti alcuni soci del Regio Yacht Club Italiano di Genova decidono di far costruire anche in Italia delle imbarcazioni della classe 12 metri Stazza Internazionale. La presenza nel nostro paese d'alcune barche di questa classe avrebbe permesso al RYCI di includerla tra quelle della Settima Invernale di Genova e nello stesso tempo dare ai proprietari la possibilità di farle partecipare nella vicina Costa Azzurra alle Régates Royales di Cannes. È un progetto ambizioso e, come vedremo, nonostante le buone intenzioni di due note personalità, non sarà realizzato.

Il via lo dà il marchese Franco Spinola facendo costruire dai cantieri Baglietto di Varazze, su progetto di Vincenzo Vittorio Baglietto, il primo 12 metri italiano, *La Spina*, varato il 3 febbraio 1929. Baglietto ha dovuto risolvere, a richiesta del proprietario, il non facile problema di progettare una barca da regata — ricordiamo che la formula di stazza della classe è quella del 1906 modificata nel 1920 — con tutte le comodità interne di una da crociera.

La costruzione del secondo 12 metri è affidata ai cantieri Costaguta di Genova-Voltri e il progetto è di Attilio Costaguta. È un dono del senatore Giovanni Agnelli, uno dei fondatori l'11 luglio 1899 della Fiat, per il genero, l'ingegner Carlo Nasi, marito della figlia Aniceta. Nasi è un appassionato velista, è tra i primi ad ordinare nel 1920 ai cantieri Baglietto un 6,50 SI, *Eolo*, cui segue nel 1926 una scelta più impegnativa, forse preludio al 12 metri: un 8 metri SI, *Clara*, la cui costruzione è affidata ai cantieri Costaguta.

Con un 12 metri già varato e uno in costruzione i francesi programmano una serie di regate in Mediterraneo alle quali dovrebbero partecipare, oltre alle due barche italiane, il *Doris* di Louis Brégnet e l'*Iris*, acquistato in Inghilterra da Benjamin Guinness. Carlo Nasi, a lavori avanzati, deve improvvisamente andare in America e sospende la costruzione. Lo yacht è acquistato successivamente "sullo scalo" da Attilio Bruzzone di Genova. Non sarà più un 12 metri SI, ma una veloce goletta Marconi per le crociere. Cambiato il ruolo cambiano anche le sistemazioni interne: cabine spaziose per dare il maggior comfort agli ospiti in navigazione. La "nuova" unità è varata il 16 settembre 1930, madrina la madre dell'armatore, *Emilia*, da cui prende il nome.

Le caratteristiche di *Emilia* al momento del varo sono: lunghezza massima 21,00 metri; lunghezza al galleggiamento 13,50; larghezza massima 3,80; dislocamento 25 tonnellate; superficie velica 200 mq. È motorizzata con un

QUI SOPRA, LA GOLETTA *EMILIA* DI ATTILIO BRUZZONE VIENE VARATA A VOLTRI IL 16 SETTEMBRE 1930
A DESTRA, DALL'ALTO IN BASSO, LA TARGA ORIGINALE; BITTA DI ORMEGGIO SULLA COPERTA; LA VAREA DEL BOMA

QUI SOPRA, UNA GRU NOLEGGIATA PER L'OCCASIONE SOLLEVA L'ALBERO DI *EMILIA* NEL PORTO DI CANNES
FOTO GRANDE, PARTE DELL'EQUIPAGGIO DEL 12 METRI S.I. IN MANOVRA FOTOGRAFATO DA JEAN-FRANÇOIS FOURNIER

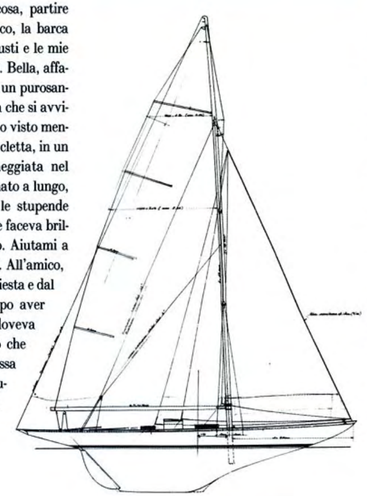
Bolinder da 30 CV che le assicura una velocità di circa 7 miglia all'ora. Da una pubblicazione si apprendono alcune informazioni sulla costruzione indicative di come allora si lavorava: "Lo scafo è fasciato di mogano, la coperta e l'alberatura in *spruce* (legno simile all'abete rosso, *ndr*). Chiodazione completamente in rame e metallo giallo. Tutte le guarniture metalliche d'armamento sono state fornite dalle officine specializzate Nautilus di Genova. Velatura di Claverie (un noto velaio francese d'Arcachon fornitore di molti velisti italiani, *ndr*), carena in rame rosso. La finitura è stata eseguita con i prodotti della (fabbrica inglese di flatting e smalti) Rylard (...)".
Crociere, ma anche regate. Infatti, nel 1931 *Emilia* inizia l'attività agonistica partecipando il 17 febbraio alla Cannes-Genova e in luglio alla terza tappa, Genova-Sanremo, della Corsa crociera del Mediterraneo. Nel 1950 è acquistata dal banchiere milanese Alfredo Coppola che alle regate preferisce le crociere con basi a Portofino e a Cap Ferrat. Tra il 1975 e il 1987 è di Giorgio Trani e dall'agosto del 1988 di Giulio Ricci e Adriana Sterzi. Con loro *Emilia* ritorna alla bellezza originale con un sapiente restauro fatto dai cantieri Beconcini di La Spezia. Rimessa a nuovo partecipa anche alle regate per le barche d'epoca.
La rotta di *Emilia* deve alla fine incrociarsi con quella di un altro appassionato: il torinese Marco Riccardo Gastaldi che ha iniziato sporadicamente durante le vacanze ad andare in barca a vela tra i venti e i trent'anni. Innamorarsi di una barca d'epoca è conseguente al suo amore per le cose belle del passato e, infatti, colleziona anche auto d'epoca. Acquista uno sloop di legno di 11 metri del 1960 e partecipa ad una regata per le barche d'epoca. Innamorarsi di questo mondo è per lui facile e vuole una barca più grande.
Nel 1997 la "rotta" di Gastaldi si incrocia ad Antibes con quella di *Emilia*. Parlando con un amico, esperto di barche d'epoca e del mercato, del suo desiderio di acquistare una barca affascinante, Gastaldi ricorda: "... è buona regola,

Pagina a fronte, *Emilia* nelle acque antistanti Antibes naviga mure a sinistra verso il frangiflutti del porto della città francese (foto Jean-François Fournier)
In questa pagina, la scheda tecnica di *Emilia* e un disegno originale raffigurante le linee ed il piano velico firmato dal "maestro" Jacques Fauroux (cortesia Veleria Zaoli)
A destra, gli armatori di *Emilia* Jacques Sicotte (a sinistra) e Marco Gastaldi (a destra) brindano alla vittoria di Antibes assieme a Massimo Picco, per l'occasione timoniere

Scheda Tecnica EMILIA

Classe:	12 metri Stazza Internazionale
Lunghezza fuori tutto:	22,43 m
Lunghezza al galleggiamento:	14,36 m
Larghezza:	3,74 m
Pescaggio:	2,80 m
Superficie velica:	(randa + genoa leggero) 259 mq
Progettista:	Attilio Costaguta
Cantiere:	Cantieri Costaguta, Genova-Voltri
Anno e luogo del varo:	1930, Genova-Voltri
Armatori attuali:	Marco R. Gastaldi - Jacques Sicotte

quando si intraprende qualche cosa, partire sempre dal sogno, dall'ideale. Ecco, la barca che meglio soddisferebbe i miei gusti e le mie esigenze è una barca come *Emilia*. Bella, affascinante, veloce ed elegante come un purosangue. Ora sai cosa cerco. Una barca che si avvicini il più possibile a *Emilia*, che ho visto mentre pedalavo pigramente sulla bicicletta, in un tardo pomeriggio d'estate, ormeggiata nel porto di Antibes. Mi sono soffermato a lungo, per accarezzare con lo sguardo le stupende linee della barca con il *flatting* che faceva brillare i legni alla luce del tramonto. Aiutami a trovare una barca come Emilia!". All'amico, sorpreso della precisione della richiesta e dal *budget* messo a disposizione, dopo aver precisato che *Emilia* in origine doveva essere un 12 metri SI, non restò che dire: "Sembra che *Emilia* si possa comperare. Ma è necessario qualcuno che sappia conquistare con la simpatia l'anziana aristocratica milanese che è attualmente proprietaria. Ha speso molto nel restauro totale della barca, ai Cantieri Beconcini, sei anni fa, è molto legata per motivi sentimentali ad *Emilia*. E ha una personalità molto forte. Ma puoi sempre provare".



Gastaldi non si scoraggia e dopo tre incontri a Milano ed estenuanti telefonate, l' intrattabile diventa trattabile: *Emilia* è sua. Della barca si innamora anche un suo amico, Jacques Sicotte, che non ha difficoltà a convincere Gastaldi a dividere con lui il "sogno".

La ristrutturazione, ovvero il riportare *Emilia* ad essere un 12 metri, ha permesso di riunire in un capannone adibito al rimessaggio, nei pressi di Cannes, i migliori artigiani locali e tutti i lavori sono stati fatti, ad eccezione delle vele e dell'albero, in loco. Il restauro è durato diciotto mesi e i lavori sono stati ultimati in acqua a Monaco e, a terra, di nuovo a Cannes.

Con questa decisione Gastaldi può seguire quotidianamente e regolarmente i lavori: "Sia per coordinare i diversi 'mestieri', sia perché ritengo che una parte del piacere della navigazione stia proprio nel vedere la costruzione, o il restauro, della barca che ci porterà un giorno a navigare. Ciò che più mi ha emozionato - continua l'armatore - è stato appunto il seguire passo passo i lavori. Non è stato facile, ho dovuto dedicare una quantità di tempo molto superiore a quella che avevo previsto, ma ora posso affermare che ne è valsa la pena".

Alla riuscita del restauro hanno dato il loro contributo fondamentale Jacques Fauroux, Beppe Zaoli e la Nautica Lavazza.

L'architetto Jacques Fauroux è un'autorità in materia di classi metriche e le barche disegnate dal suo studio hanno vinto diversi campionati del mondo degli 8 metri, ha partecipato a diverse edizioni della Coppa America, sia quando si correva ancora con i dodici metri sia con la classe attuale. Ha "ottimizzato" e porta regolarmente in regata il 12 metri *Sovereign* due volte campione del mondo ed ha una conoscenza approfondita delle barche d'epoca in quanto è un frequentatore abituale del circuito delle regate in Mediterraneo. Naviga e regata conti-

A SINISTRA, L'ALBERO NUOVO DI ZECCA ATTENDE DI ESSERE INSTALLATO A BORDO DI *EMILIA* NEL PORTO DI CANNES; IN PRIMO PIANO LE MANOVRE FISSE CON I RELATIVI ARRIDATOI

nuamente su diversi tipi di barche. Ha un occhio sempre attento ai calcoli teorici e l'altro alle problematiche pratiche della navigazione e della regata. La sua competenza traspare senza esitazioni qualsiasi quesito gli si ponga (e ciò è di grande aiuto, in un settore dove tutti - dal verniciatore all'elettricista, dal guardiano del cantiere al commesso della ferramenta - ritengono di meritare una laurea in Architettura Navale *honoris causa*). La sua disponibilità e gentilezza sono note e, inoltre, abita e lavora a Cannes. "Per tutto ciò - dice Gastaldi - mi è parsa una scelta obbligata".
L'amicizia con Beppe Zaoli e la qualità delle sue vele hanno determinato la scelta del prestigioso marchio di Sanremo. "Ha fabbricato bellissime vele e portato la vittoria in regata per le barche di miei amici. Ho pensato che ora fosse il mio turno! Anche lui ha una conoscenza 'sul campo' del circuito delle barche d'epoca. Gli piace studiare le barche del passato. Forse sono riuscito a trasmettergli l'entusiasmo di lavorare su un dodici metri, una sfida nuova ed affascinante anche per un esperto velaio e timoniere come lui".

La costruzione dell'albero, boma e tangone è affidata alla Nautica Lavazza dove, notoriamente, gli alberi di legno costruiti da Mario Lavazza sul Lago Maggiore non hanno rivali. "Una lunga conversazione telefonica — ricorda Marco Gastaldi — mi permise di comprendere un metodo di lavoro che coniugava raffinati calcoli di ingegneria con antiche tecniche di lavorazione del legno. Ma mi convinse la sua frase 'mia moglie dice che alla mia età dovrei andare a godermi la casa in montagna e smettere di lavorare'. Ma, cosa vuole, quando vedo questo stupendo *Sitka spruce* prendere forma...". In una visita in cantiere, Gastaldi osserva la cura per il dettaglio e il gusto per il *travaii bin fait* della sua torinese memoria, messi in pratica in una zona d'Italia "dove la precisione è più svizzera che in Svizzera". Nonostante le difficoltà per il trasporto fino al mare, l'albero di *Emilia* sarebbe stato costruito in riva ad un lago!
Per gli interni — ricordiamo che oggi *Emilia* è un 12 metri SI da regata —, nella ristrutturazione si è voluto e si vuole quello che si ritiene fosse il progetto originale. Una cabina armatoriale con bagno, mobili semplici e spartani per rendere gli interni vivibili, un quadrato, due stipi ai lati dell'albero per la cucina, due cuccette nella cala vele di prua. Dove precedentemente c'erano il motore e le altre apparecchiature sarà ricavata un'altra cabina. Si è voluto ricostruire quello che era senza dubbio lo spirito di un 12 metri dell'epoca: interni, come si direbbe oggi, minimalisti, che uniscono funzionalità, purezza di linee e leggerezza. Pur cercando sempre di considerare le prestazioni della barca come prioritarie, non sono stati usati accessori o materiali più moderni di quelli in uso negli anni Trenta.

Conclusioni

Nella sua vita di 12 metri *Emilia* è stata varata diverse volte. La prima nel settembre 2004 quando la barca è arrivata sul camion del cantiere al porto di Cannes, e quello è stato un momento molto emozionante. Per caso, *Emilia* è arrivata nel porto mentre arrivavano via mare i partecipanti alle Régates Royales. Quando "il circo" lasciava Cannes per St. Tropez, venne montato l'albero, che nel frattempo era arrivato di notte con un altro camion. Questo è stato il "secondo varo". Dopo tre giorni di fervente attività, *Emilia* riprende finalmente l'aspetto che avrebbe dovuto avere come dal progetto iniziale: un filante *sloop* della classe dei 12 metri. Il 30 maggio di quest'anno il terzo varo nel porto di Monaco, quando i ragazzi della Veleria Zaoli portano finalmente le vele. Incominciano le prove in mare con l'intenzione di partecipare a Les Voiles d'Antibes, dopo che *Emilia* è stata stazzata con il Regolamento del CIM per gareggiare, per il momento, con le barche d'epoca anziché con i 12 metri. Racconta Gastaldi: "Un equipaggio d'amici, con l'architetto Massimo Picco al timone, fa scivolare sull'acqua con eleganza *Emilia* davanti ai concorrenti per quattro volte su cinque giorni di regata! La sorpresa è quasi superiore alla gioia. Direi una gioiosissima sorpresa! La barca si dimostra veloce e anche facile da condurre. I quasi due anni di tempo sacrificato, di discussioni, di pensieri, si bagnano di champagne sul podio di Antibes in un caldo pomeriggio di giugno, e si coprono dei visi felici degli amici e dei sinceri complimenti di tutti. Forse, il varo più bello". Ma i festeggiamenti non sono finiti. Il prossimo a settembre, per i settantacinque anni di *Emilia*. Intanto i lavori continuano per ultimare gli interni, mettere a punto le manovre e uscire per gli allenamenti. In programma gli appuntamenti di settembre per le regate autunnali delle barche d'epoca. E poi perché non uscire tutto l'anno con *Emilia*?
L'attività nel 2006 dipende dalla partecipazione dei 12 metri SI d'epoca alle regate in Mediterraneo: se la classe sarà sufficientemente attiva, *Emilia* sarà presente al circuito con regate in Italia, Spagna e Francia.
Tra i sogni di Marco Gastaldi e di Jacques Sicotte c'è anche una trasferta sulla costa est degli Stati Uniti per un confronto con le cugine di oltreoceano, a Newport, nel Rhode Island, un centro che è considerato il santuario dei 12 metri.