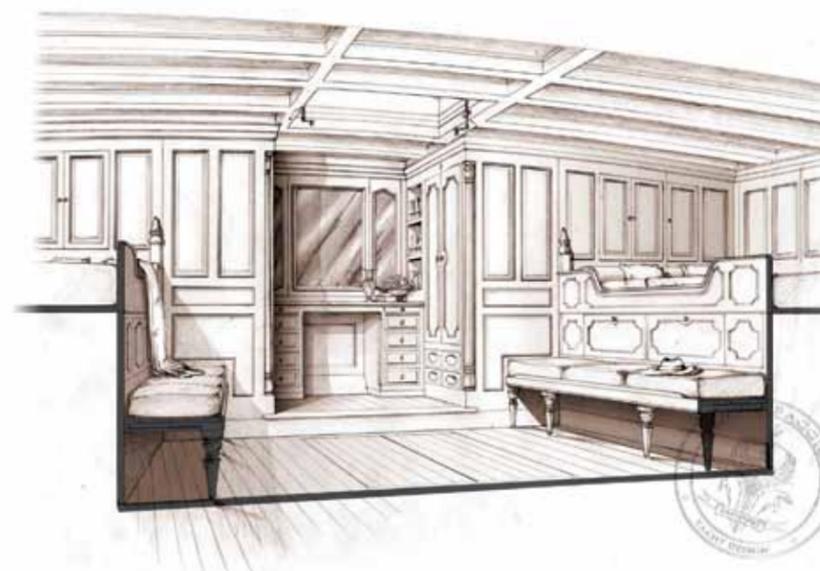




Studio Faggioni

Yacht Design



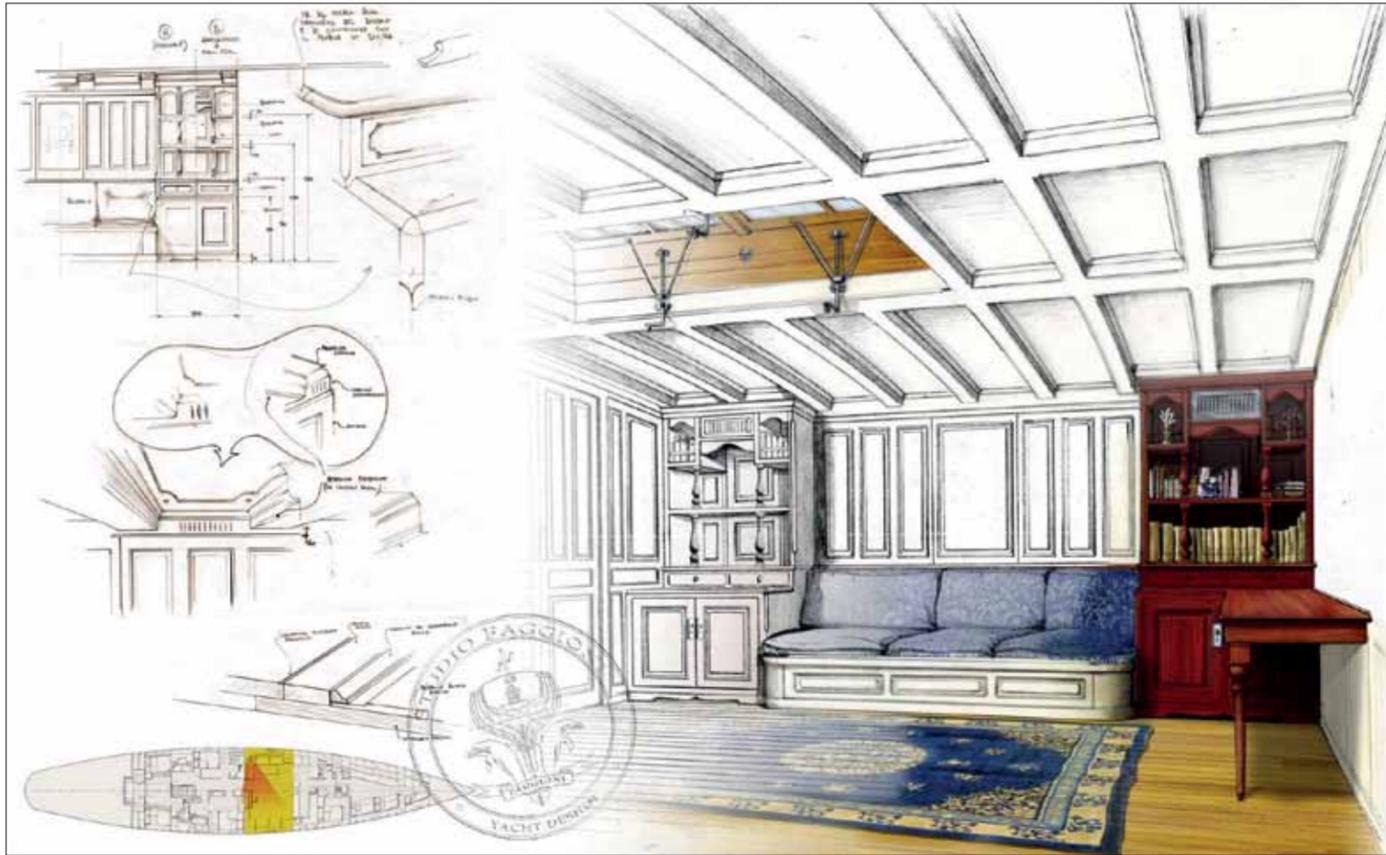
RESPONSIBLE FOR SOME OF THE MAJOR YACHT RESTORATIONS IN RECENT TIMES, HIS NEW PROJECT IS OF GREAT BRITISH SIGNIFICANCE IN THE QUEEN'S JUBILEE YEAR: TO RESTORE A REPLICA OF THE ROYAL YACHT BRITANNIA HA FIRMATO ALCUNI DEI PIÙ IMPORTANTI RESTAURI DEGLI ULTIMI ANNI. E ORA GUIDA I LAVORI SULLA REPLICA PER DEFINIZIONE, QUELLA DELLO YACHT REALE. CHE PER I SUDDITI DELLA REGINA D'INGHILTERRA È UN MITO: IL BRITANNIA

BY EMILIO MARTINELLI

Marlin, President John F. Kennedy's 1930 fast commuter, La Spina, the first Italian International 12-Metre Class built by Baglietto in 1929, H.W. White's 1920 Lulworth, still the largest gaff cutter in the world, and Iduna, H.W. De Voogt's 1930 design. These are just some of the glorious old yachting ladies that Stefano Faggioni has nursed back to their "former splendour" as he puts it. The architect, however, has a unique background because his father Ugo was one of the first to spot the huge potential in the classic and vintage yacht sector and the historical importance of restoration. Now, however, Faggioni has another string to his bow, a string that he himself describes as "the replica par excellence". Britannia was built 15 years ago by a Russian yard in Archangel for a Norwegian owner. She is a replica of Bri-

Above: an illustration showing the interior design of the replica of the British royal yacht Britannia. Opposite page: Stefano Faggioni in his studio. / Sopra, una tavola con il disegno di come saranno gli interni del Britannia. Nella pagina a fianco, Stefano Faggioni nel suo studio.

Da Marlin, il fast commuter del 1930 che fu di J.F. Kennedy, a La Spina, il primo 12 metri italiano costruito da Baglietto nel 1929. Da Lulworth, il progetto di H.W. White del 1920 e oggi il più grande cutter aurico esistente al mondo, a Iduna, progetto di H.W. De Voogt del 1930. Sono solo alcune delle imbarcazioni che Stefano Faggioni ha riportato, come si suol dire, "agli antichi splendori". Un portfolio unico, quello che può vantare questo architetto figlio d'arte, visto che il padre Ugo è stato tra i primi a comprendere le potenzialità economiche del settore delle



barche d'epoca oltre che l'importanza storica del restauro. Un portfolio che si arricchisce di quella che è, come dice Faggioni: «La replica per eccellenza». Si tratta del Britannia, costruito una quindicina di anni fa in un cantiere russo di Arcangelo per un armatore norvegese, sulle linee dello yacht reale inglese commissionato nel 1893 dal futuro Edoardo VII e costruito su progetto di George Lennox Watson, sul Clyde, in Scozia. Ma soprattutto il Britannia fu lo yacht di Giorgio V, immortalato in tante foto al timone di questo protagonista della storia dello yachting, affondato nel 1936 davanti all'Isola di Wight dopo la morte del suo proprietario. Ora la replica di Britannia tornerà a navigare per merito dell'architetto ligure. «Tutto ha inizio da Scott Ward, responsabile di una fondazione alla ricerca di uno yacht per una iniziativa e un programma di interventi nel sociale. Nell'estate del 2011, grazie a Giuseppe Longo, già project manager per il restauro di Lulworth, Iduna e Patience, avendo saputo che il Britannia era in vendita, siamo andati a vederlo in Norvegia. Era in acqua, lo scafo in buonissime condizioni. Ne avevo letto e sentito parlare, ma non avrei mai immaginato di poterlo toccare. Era lo yacht che si stava cercando. E così è cominciata l'avventura». Il sopralluogo dà il quadro della situazione. «Se fuori era a posto, gli interni erano un disastro», prosegue Faggioni, «con

“BRITANNIA'S RESTORATION SHOULD TAKE A YEAR AND A HALF AND CREATE A REPLICA OF THE YACHT IN 1931”

«IL RESTAURO DI BRITANNIA DOVREBBE DURARE UN ANNO E MEZZO E RIPROPORREMO LA SITUAZIONE DEL 1931»



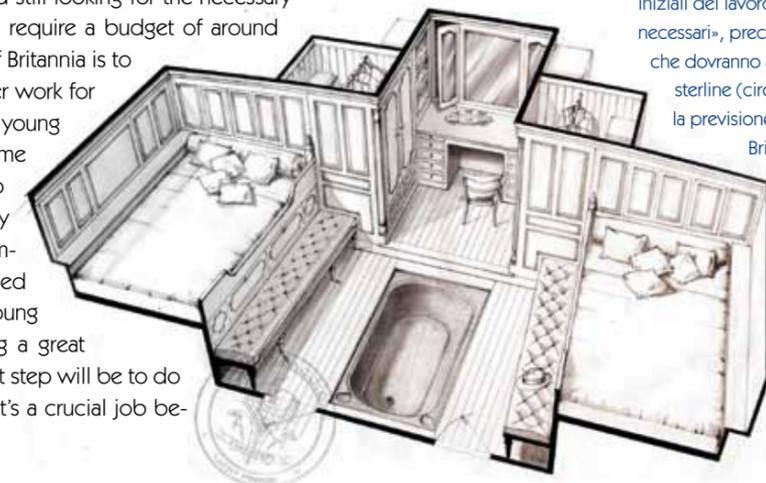
© Giuliano Sargentini

tain's royal yacht commissioned in 1893 by the future Edward VII and built to a design by George Lennox Watson on the Clyde in Scotland. Most significantly, however, Britannia was George V's beloved yacht at whose helm he was photographed many, many times as she sailed her way into the yachting history books. She was sunk in 1936 off the Isle of Wight after the King's death, in fact. Now the replica Britannia will soon be back plying the world's seas, courtesy of the skills of the Ligurian architect. "It all began with Scott Ward, who heads a foundation that was looking for a yacht for charity work. In summer 2011. Giuseppe Longo, who had project managed the restorations of Lulworth, Iduna and Patience, heard that Britannia was up for sale and so we went to view her in Norway. She was on the water and her hull was in excellent condition. We'd read and heard about her, but I'd never imagined I'd actually get to touch her. She was the yacht that we'd been looking for. And so that was how the whole adventure

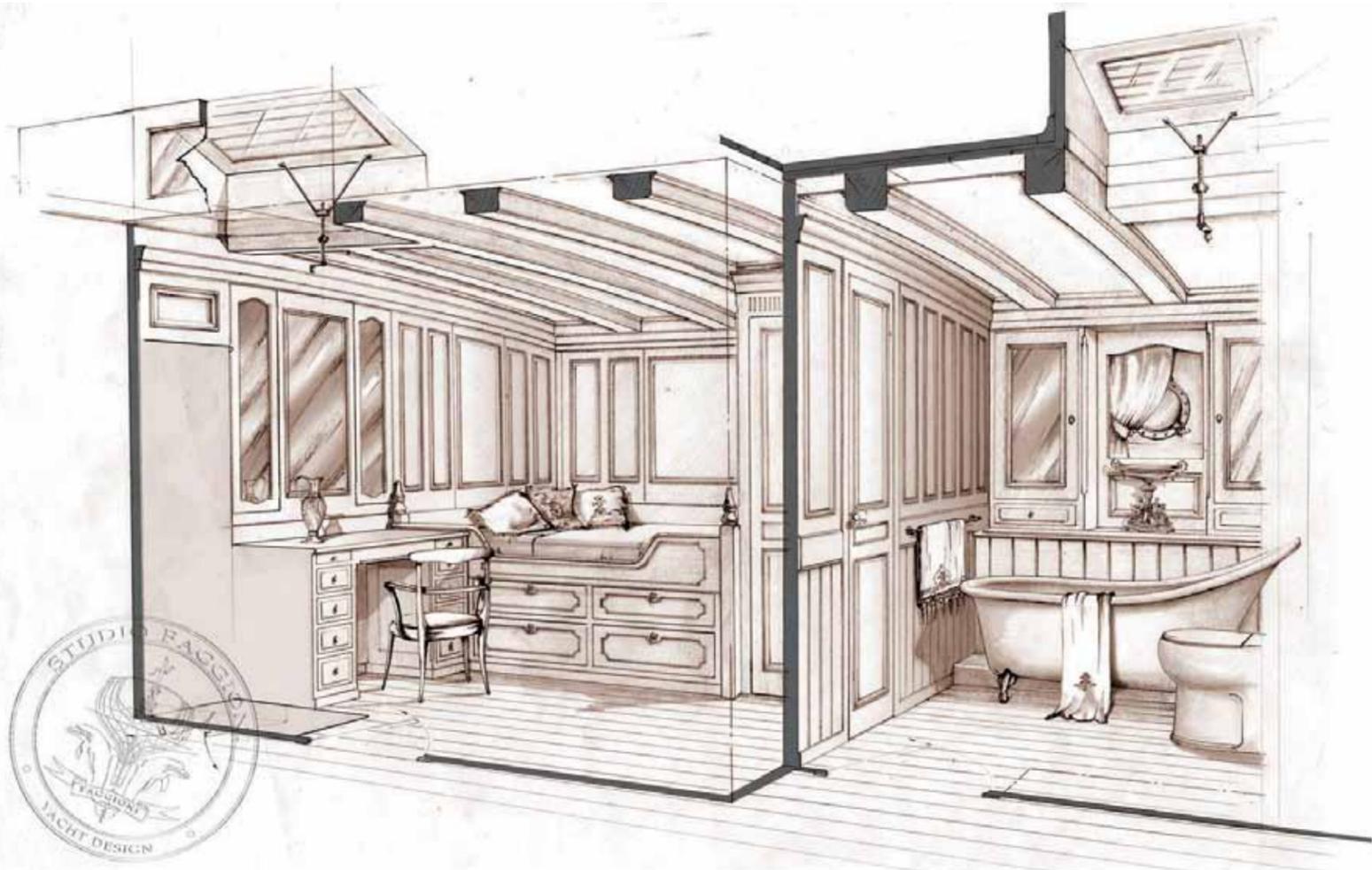
Above: a table by Stefano Faggioni (left) in the saloon of the Britannia with layout plans and some details of the ceiling and the furniture. / In alto, una tavola di Stefano Faggioni (a sinistra) del salone di Britannia con la posizione dell'ambiente all'interno dello yacht e alcuni particolari del soffitto e dell'arredo.

began." But it was not to be all plain sailing. "Although her exterior was fine, her interiors were an absolute disaster," continues Faggioni, "with huge false bulkheads. Her mast was badly made too – it just wasn't thick enough for a 54-metre. We actually left it behind." And so one day early last February, Britannia left Norway for Cowes on the Isle of Wight ("That was where the royal yacht would have been based back in those days") and the South Boats shipyard for a restoration that would take at least a year and a half to complete. "We're still in the very early stages of the work and still looking for the necessary funds," says Faggioni. The project will require a budget of around £2.3 million (around 2.8 million euro) if Britannia is to get back sailing again and go about her work for the Britannia Trust. "Aside from getting young people interested in the British maritime tradition, Britannia will also play host to wounded ex-servicemen and seriously ill and disadvantaged children. Most importantly, however, Britannia will be used to build new relationships between young people. It's a project that's generating a great deal of interest in Great Britain." The first step will be to do an in-depth survey of the interior. "That's a crucial job be-

Above: the sail plan of Britannia in the project by Stefano Faggioni. Below: the gentlemen's cabin. / Sopra, il piano velico del Britannia nel progetto di Stefano Faggioni; sotto, la cabina delle signore.



paratie posticce di dimensioni esagerate. Anche l'albero era stato costruito male, con spessori inadeguati ai suoi 54 metri. L'abbiamo lasciato lì». Così, ai primi dello scorso febbraio, Britannia lascia la Norvegia per Cowes, sull'isola di Wight («Questa era anche la base principale dello yacht reale ai tempi») e il cantiere South Boats per un restauro che durerà almeno un anno e mezzo. «Ora siamo ancora alle fasi iniziali del lavoro e della ricerca dei fondi necessari», precisa Stefano Faggioni. Fondi che dovranno arrivare a quota 2,3 milioni di sterline (circa 2,8 milioni di euro); questa la previsione del budget, per consentire al Britannia (anche se la replica può vantare lo stesso nome) di tornare a navigare e svolgere così il programma della fondazione Britannia Trust. «Oltre ad avvicinare i ragazzi alle tradizioni marinare inglesi, il Britannia ospiterà militari disabili per le ferite riportate in



“THE BRITANNIA TRUST HAS SOCIAL AIMS SO WE ARE INVOLVED IN MORE THAN JUST THE PURE RESTORATION”

cause the idea is to build the interiors in Italy and then fit them at the yard in Cowes. I'm also hoping that other parts of the work can also be done in Italy. With regard to her exterior, Britannia will have a larger deckhouse, as there was in the days of George V." In terms of her rig, the idea is to produce a replica of the 1931 one. From the day of her launch, the original Britannia underwent myriad tweaks and changes to keep apace with the times, eventually ending up with a Bermudan rig that allowed her to race against the J-Classes. "And that's an encounter that will be repeated too because, in addition to its social work, the Britannia Trust also has a sporting side." For six months of the year, in fact, Britannia will be competing alongside the remaining Big Five as well as various other replicas and yachts, such as Astra, that didn't start life as J-Classes but were converted at some point.

The Studio Faggioni's responsibilities won't be confined to the naval part of the restoration either. "Working for a foundation like this one has led to us making a greater contribution and broken new ground for us. Aside from the replica project, we'll also be involved in a whole series of projects linked to the boat charity, from prints of the design to t-shirts (already on sale at www.k1britannia.org, ed.'s note). We're also going to be doing all of the onboard accessories which will be created spe-

Above: the royal cabin aboard Britannia. Opposite, left: two interiors restored aboard La Spina, the first 12 metre yacht built in Italy by Baglietto in 1929; right: Stefano Faggioni at work. Below: Patience, a design by Charles Nicholson in 1931, restored by Studio Faggioni. / Sopra, il disegno della cabina reale sul Britannia. Pagina a fianco, a sinistra, due ambienti dopo il restauro di La Spina, primo 12 m SI costruito da Baglietto nel 1929. A destra, Stefano Faggioni. In basso, Patience, un progetto di Charles Nicholson del 1931, restauro di Studio Faggioni del 2007.

servizio e bambini affetti da gravi malattie o, come dire, meno fortunati. Soprattutto Britannia vuole essere un punto di riferimento per creare nuove relazioni tra i giovani. Un progetto che sta sollevando molto interesse in Gran Bretagna». Primo passo del progetto sarà un accurato rilievo degli interni. «Un lavoro cruciale, visto che l'idea è di realizzare gli interni in Italia per poi montarli nel cantiere di Cowes, e spero che anche altre parti del lavoro possano essere realizzate in Italia. Comunque, è già pronta una serie di preliminari. Per quanto riguarda gli esterni invece ci sarà una deckhouse più grande, com'era ai tempi di Giorgio V». Per l'anno, infine, il progetto è di riprodurre quello del 1931. Dal giorno del varo il Britannia ha subito molte trasformazioni per essere sempre al passo con i tempi, fino ad arrivare all'armo bermudiano che gli aveva consentito di misurarsi con i Classe J. «Un incontro che si ripeterà: nel programma di Britannia Trust, oltre alle iniziative sociali, c'è

«BRITANNIA È DI UNA FONDAZIONE CON FINI SOCIALI. PER QUESTO CI SIAMO IMPEGNATI NON SOLO NEL RESTAURO»





© Giuliano Sargentini

anche un aspetto sportivo». Britannia per sei mesi all'anno sarà infatti sui campi di regata, accanto ai Big Five rimasti e alle varie repliche o yacht non nati come J Class ma che lo sono diventati in seguito come Astra. Ma il compito dello Studio Faggioni non si limiterà alla parte navale del restauro. «Lavorare per una fondazione, per un'organizzazione impegnata nel sociale, ci ha portato a dare un contributo più ampio e su terreni per noi nuovi. Oltre al progetto per la replica, cureremo tutta una serie di prodotti legati all'attività di charity della barca, dalle stampe del progetto alle T-shirts (già acquistabili sul sito www.k1britannia.org, ndr). Inoltre, realizzeremo tutti gli accessori di bordo che verranno creati espressamente per Britannia come lampade, maniglie eccetera, insomma, una vera e propria linea marchiata K1 Britannia». Un impegno, quello su Britannia, che si affianca, oltre che al lavoro nel settore civile dello studio di Stefano Faggioni, ad altri

“IT IS VERY MOVING THAT I, AN ITALIAN, WAS CHOSEN TO GET THE REPLICA OF THE BRITANNIA BACK AFLOAT”

«L'ESSERE SCELTO IO, UN ITALIANO, PER RIPORTARE IN MARE LA REPLICA DELLO YACHT DEL RE È UNA VERA EMOZIONE»

cifically for Britannia – that includes lights, door handles. A whole K1 Britannia-branded line in other words.”

The Studio Faggioni is also currently restoring the International 8-Metre Class, Bamba, a Francesco Giovannelli design built by Baglietto and 1927, a job now nearing completion at the Pezzini yard in Viareggio. “But Britannia is special. Seeing her lines out of the water is very moving as is the fact that I, an Italian, was chosen to get the replica of the British royal yacht back afloat.” But didn't that honour come on the strength of the beautiful hand-drawn and coloured designs he produced for the project, we ask? “Possibly. But it's something that attracts me greatly and that I don't want to stop doing.” ↴

Above: the sail plan of Bamba, a 1927 8-Metre Class yacht.

Stefano Faggioni who works with his wife Lourdes Ruiz Villar (top, right) are overseeing her restoration. / Sopra, il piano velico di Bamba, 8 metri SI del 1927 cui Stefano Faggioni (in alto, a destra, con la moglie, Lourdes Ruiz Villar, altro componente dello Studio) cura il restauro.

restauri come quello sull'8 metri SI Bamba, un progetto di Francesco Giovannelli costruito da Baglietto nel 1927 e ormai alla fine nel cantiere Pezzini di Viareggio. «Ma Britannia è particolare. Vedere fuori dall'acqua le sue linee è stato emozionante. Come il fatto di essere stato scelto io, un italiano, per riportare a navigare la replica dello yacht reale inglese». Non sarà per i suoi progetti e per le sue tavole disegnate e colorate ancora a mano? Ci domandiamo. «Possibile. Ma è una cosa che mi attira moltissimo e che non voglio lasciare». ↴