

La Spina

Le premier 12 M JI italien, lancé en 1929, a reçu dans son pays le trophée de la meilleure restauration. Ce plan Baglietto est considéré à juste titre comme un véritable chef d'œuvre.



Par Noëlle Duck
Photos
Francesco Rastrelli
et Carlo Alfaro

Restaurée à Naples par un armateur soucieux d'authenticité, *La Spina* a repris la mer il y a tout juste un an, à La Spezia, pour les régates de la Semaine de l'Argentario. Et, si l'Italie n'a jamais connu le même engouement que les Américains pour les 12 MJI, elle peut désormais s'enorgueillir de posséder, avec ce douze mètres de la jauge internationale, une œuvre majeure de l'architecture du yachting.

Cette année, la classe des 12 MJI fête ses cent ans en septembre avec un Championnat du monde à Newport où le New York Yacht Club prend ses quartiers d'été, sur le plan d'eau qui a connu les plus belles heures de la Coupe de l'America. Et c'est dans cette Mecque de la voile, en 1928, pour booster la classe aux États-Unis, que six membres du NYYC avaient commandé chacun leur 12 MJI au très fameux architecte Starling Burgess. On attend sur la baie de Narragansett au moins 35 concurrents, preuve du plaisir qu'apporte toujours ce bateau à son barreur et à son équipage...

Le rôle du Yacht Club Italiano

Les Britanniques ont inventé le rugby et le yachting. Et en créant la Côte d'Azur dans la foulée, s'ils n'ont pas mis le ballon ovale dans leurs bagages, ils nous ont amené leur passion de la régates et des beaux bateaux. Tous les pays possédant une façade maritime, aidés par des souverains ou des magnats de l'industrie mordus de bateau ont suivi... Sauf l'Italie qui possédait pourtant une puis-

sante marine de guerre et une flotte marchande importante et prospère. Mais il faut se rappeler que l'unité italienne date de 1870 et que la pauvreté de certaines régions a contraint des villages entiers à émigrer vers les États-Unis ou le sud de la France, les Piémontais s'installant plus naturellement en Savoie, toute proche, ou dans le Comté de Nice, régions rattachées à la France en 1860. Comment, dans ces conditions, voir la plaisance devenir un sport populaire ? Le Yacht Club Italiano, fondé à Gênes en 1879 par des altesses royales de la Maison de Savoie qui règne à cette époque sur l'Italie, organise des régates (177 bateaux participent aux premières courses de La Spezia en août 1880) et représente l'Italie aux réunions de l'IYRU en 1907 où se fera l'élaboration de la Jauge Internationale. On rencontre dans ce club que des aristocrates, et s'il est l'association d'adeptes de la voile la plus importante du pays, durant des décennies, il sera un haut lieu de l'élitisme, de l'élégance et de la richesse. La voile ne sera que bien plus tard un sport populaire en Italie, l'accès au bateau des classes moyennes se faisant plus avec la possession d'un pneumatique transportable (le fameux gommone) que par la classe des dinghies.

Même si l'activité du Yacht Club Italiano est celle d'un club mondain, on y trouve beaucoup de passionnés et de grands yachtsmen. Parmi eux, le richissime marquis Francesco Spinola, entré au Club à 25 ans, où ce jeune sportif y a inscrit *Corsaro*, un cotre d'un demi-tonneau que son père avait fait construire chez Ugo Costaguta. En 1924, il

devient secrétaire général du club, après une longue carrière d'officier de marine qui ne l'a pas empêché de faire prospérer l'immense fortune familiale, notamment grâce à des vignobles. Cet homme est influent dans le domaine des sports nautiques, notamment comme conseiller de la Fédération italienne motonautique. Très au fait du développement du yachting partout en Europe, il voulait attirer en Italie les racers européens

Francesco Spinola trouve logique de commencer par la construction d'un bateau de classe métrique, en espérant que son exemple sera suivi. Il sait qu'en Angleterre, en Espagne et en Allemagne, les souverains sont de véritables locomotives dans le yachting et pense que c'est au Regio Yacht Club Italiano (qui porte encore le titre de "Royal") de jouer ce rôle. D'ailleurs, en 1937, le Comité Olympique Italien reconnaît le RYCI et le charge de fédérer toutes les instances sportives de voile du pays ainsi que de créer la Fédération Italienne de Voile dont le siège sera à Gênes. Les grands projets ne manquent pas : construction d'un nouveau siège pour le cinquantenaire du Club, création de régates internationales d'hiver, axées sur les monotypes. Et s'il n'est pas question de regarder du côté de la Coupe, où sir Thomas Lipton vient de subir sa cuisante et dernière défaite avec *Shamrock V*, le Club veut attirer dans le golfe de Gênes la fine fleur du yachting international.

Les 12 MJI sont une série olympique et l'on parle d'eux pour les prochaines Coupes de l'America, en remplacement des gigantesques Classe J et



Lancement de La Spina au chantier Baglietto à Varazze près de Gênes le 28 janvier 1929.



"La Spina, un yacht del Novecento"

L'essentiel de la documentation de cet article est tiré du livre "La Spina, un yacht del Novecento", d'Annunziata Berrino, professeur d'histoire contemporaine à l'Université de Naples, dont c'est le premier ouvrage consacré au yachting, un défi que l'auteur a magnifiquement relevé. Remerciements également à Federico Cuomo, Stefano Faggioni, Andra Buodanno, et à toute l'équipe du Musée/Palazzo Spinola, à Gênes.

assimilés. C'est selon l'expression anglaise, la "classe smart", ce qui convient tout-à-fait à l'esprit du RYCI : tout naturellement, Francesco Spinola, soutenu par son ami le marquis Paolo Pallavicino, génois comme lui, vice-président du club et représentant italien à l'YRU, va lancer le projet d'un 12 M JI, qu'on espère le premier d'une belle série.

La Spina, un racer de grand luxe

Le choix de l'architecte-constructeur se porte sur Vincenzo Baglietto dont le chantier familial, fondé en 1854 dans le petit village de pêcheurs de Varazze, à 30 km dans l'ouest de Gênes, existe toujours et reste l'un des plus fameux chantiers italiens, longtemps spécialisé dans la construction en bois. À 38 ans, Vincenzo vient de rentrer de Glasgow où il a obtenu un diplôme en ingénierie navale. S'il n'a aucune expérience des 12 M JI, il a dû observer soigneusement ceux qui se trouvaient en Ecosse et s'est déjà fait les dents en jauge métrique avec un 6 M JI et deux 8 M JI, tous vainqueurs de régates prestigieuses. Et ce n'est pas fini : on lui devra en 1936, le 8 M JI *Italia*, médaille d'or aux J.O. de Kiel.

En quelques semaines, ses plans sont prêts, il déclare au Lloyds l'intention de construire un 12 M JI, afin d'obtenir le certificat de jauge du futur bateau, qui s'appellera *La Spina*. Dans le même temps, Francesco Spinola se préoccupe du guidon du bateau qui portera une "spina di botte", le fût de bois que nos vignerons appellent canelle et qui régule le flux du vin dans une cuve. Double allusion à son nom et à ses vignobles.

Le marquis ne voulait rien sacrifier

Stefano Faggioni, chef de projet de la restauration de *La Spina*, rappelle que la tâche de Baglietto est ardue. Non seulement le jeune ingénieur ligure manque de références et de points précis de comparaison, mais son armateur a des exigences peu compatibles avec un bateau de course, au niveau du confort et des aménagements. Le chantier Baglietto a conservé les plans et le cahier de travail où sont consignées les demandes spécifiques de Spinola et les solutions proposées pour les concilier avec les exigences de la jauge. Tout de suite, on a su que le bateau serait trop lourd. Baglietto commençait à réduire les poids, en tentant d'éliminer



tout ce qui était en surplus comme les batteries, les meubles de salle à manger, tables, chaises, fauteuil de l'armateur, le canapé du salon... Mais le marquis ne voulait rien sacrifier, et on n'enleva rien aux aménagements intérieurs. La seule solution pour Baglietto aura été d'alléger la quille de 2 tonnes de plomb et de réduire un peu la grand-voile, pour que le bateau reste dans ses lignes.

La construction de *La Spina* est extrêmement soignée : bordés d'acajou sur varangues d'acier, couverture de pont en Pin d'Oregon, espars en spruce. Les intérieurs, bien éclairés par des claires-voies, sont lambrissés de panneaux vernis d'acajou bordés d'érable, dans le style Art Deco de l'époque. Les meubles des cabines, intégrés aux structures, sont tous en érable, apportant gaieté et lumière, alors qu'au salon, l'acajou flammé règne en maître. Baglietto avait parfaitement su adapter le chic du style anglais à la flamboyance du goût italien. Les aménagements comprennent une cabine d'armateur, une cabine d'invités, un grand salon, une chambre de navigation, une cuisine, un cabinet de toilette et un WC, l'équipage disposant de ses propres quartiers avec sanitaires et local technique. La particularité du bateau est son maître bau très

étroit, 3,90 m pour une longueur de pont de 21,45 m. C'est donc un véritable couloir lesté, dont l'étréouille frappe le visiteur qui monte à bord pour la première fois. Moins d'un an après la commande, *La Spina* est terminée. Le lancement est prévu pour le 27 janvier 1929, mais le vent souffle en tempête sur Varazze et c'est le lendemain que Fifine Pallavicino, la fille du marquis, baptise très officiellement le premier 12 M JI méditerranéen en compagnie du prier du couvent voisin, au cours d'une grande fête. La propagande fasciste ne manque pas de récupérer l'évènement, soulignant « qu'une fois encore, les couleurs de la patrie sont passées à l'avant-garde du yachting de l'Europe continentale ». Tout le monde s'accorde à trouver le bateau splendide, la revue *Yachting World* soulignant l'originalité du projet de cet officier de marine en retraite qui voulait à la fois un yacht de course et un bateau de croisière, double fonction que seul un 12 M JI pouvait assurer pleinement.

L'aventure des 12 M JI italiens semblait lancée, d'autant qu'en même temps, le chantier génois Costaguta avait lui aussi reçu la commande d'un douze mètre pour Carlo Nasi, le gendre de Giovanni Agnelli. Mais le futur armateur perdit sa femme pen-

dant la construction et s'exila pour travailler en Amérique du Sud. La coque fut vendue et *Emilia* devint une très jolie goélette de croisière...

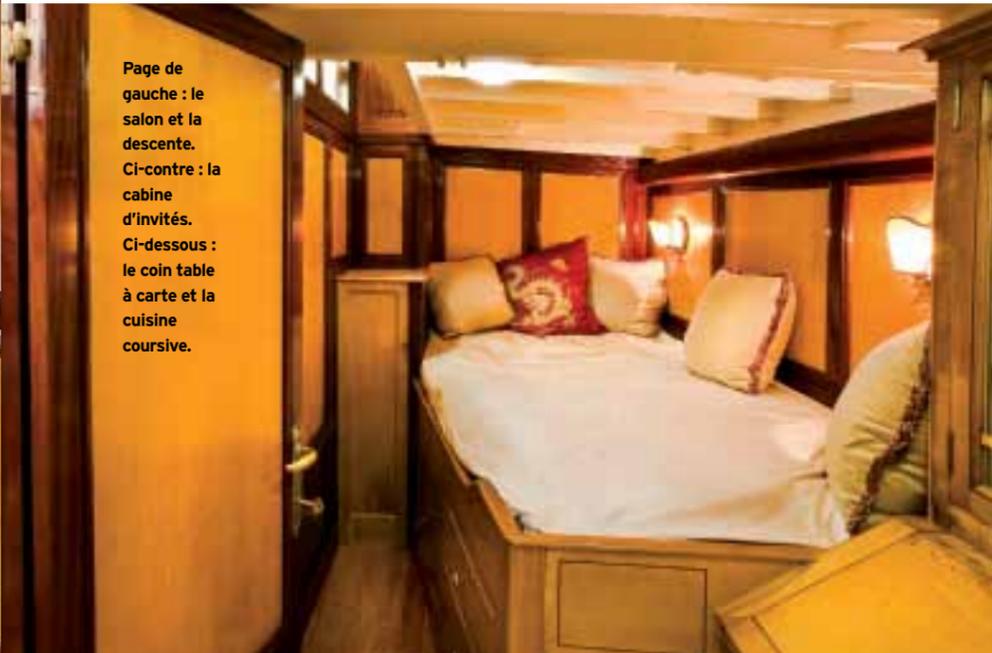
L'échec des régates internationales

Une première série de régates est organisée du 9 au 17 février 1929. Largement médiatisée à l'étranger, elle inclut pour la première fois en Italie, la classe des 12 M JI. Des yachts italiens, suisses, danois, anglais, arrivent et s'amarrent aux quais du tout nouveau bâtiment du Club. On y trouve sept 8 M JI, sept 6 M JI, mais aucun 12 M JI. De France, seule Virginie Hériot fait le déplacement avec sa goélette *Aile*. La désillusion est grande, on est même obligé d'annuler, faute de participants, la course-croisière Cannes-Gênes, malgré les 10 000 francs offerts au vainqueur par la Société des Régates de Cannes. Puisque ça ne marche pas en hiver, on va tenter d'attirer les bateaux en été, à Santa Margherita, du 21 au août au 2 septembre. Encore une fois, si les 8 M JI sont très nombreux, pas un 12 M JI étranger ne fait le déplacement. Les secondes régates d'hiver, fin avril 1930, n'auront pas plus de succès. Il faut se faire une raison : les 12 M JI nordiques à cette saison sont encore en hivernage et leurs armateurs ne veulent pas descendre en Méditerranée pour trois jours de régates. *La Spina* reste le seul 12 M JI inscrit... Écoeuré, le marquis Spinola, à peine un an après le lancement de son bateau, et sans qu'il ait disputé une seule régate, décide de le transformer en ketch afin de le rendre moins gâtard et de ce fait plus confortable. Fin mars 1930, le bateau retourne chez Baglietto. On double la coque de cuivre, on pose un moteur de 25 ch et on augmente la surface de voile à 195 m² pour améliorer les performances. Fin août, les travaux sont terminés, la deuxième vie de *La Spina* commence.

Le bateau le plus glamour...

La Spina va disputer chaque été de nombreuses courses-croisières, formule très en vogue en Méditerranée. Elle y retrouve notamment *Emilia*, *Hygie* et *Apache*, le yacht de monsieur Calmette. La très belle princesse Marie-José, fille du roi des Belges et épouse du prince Umberto futur roi d'Italie, adore le bateau et invite à bord des artistes parisiens, des altesses et de beaux esprits romains.

En 1938, à la surprise générale, Spinola vend *La Spina* à un marquis bolognais qui la rebaptise *La Vespa* (la guêpe) et achète un 8 M JI, *L'Aria*, construit par Costaguta en 1935. L'ex 12 M JI va devenir, entre Portofino et Capri, le bateau le plus glamour de l'époque, avec à son bord un tour-



Page de gauche : le salon et la descente.
Ci-contre : la cabine d'invités.
Ci-dessous : le coin table à carte et la cuisine coursive.





Une restauration extrêmement soignée avec des bordés d'acajou rivetés et calfatés, une quille en chêne et iroko, un pont en lattes de pin de Douglas et une coque enduite.



toujours gréé en ketch et déjà en mauvais état, est abandonné dans un chantier de Villanueva, près de Barcelone.

Ressusciter La Spina !

En 2004, Erik Pascoli, personne influente du yachting classique qui a, entre autre, été longtemps capitaine de *Mariette*, signale le bateau à Stefano Faggioni, qui s'était occupé pour le compte de Federico Cuomo, un armateur de Sorrente, de la restauration d'un bateau traditionnel à voile latine, l'important *Pianosa*, construit en 1947 par le chantier local Aprea et restauré par le petit-fils du constructeur, qui fit un travail tellement soigné que le bateau fut classé par le ministère de la Culture. En 2004, *Luluworth*, le grand cotre dont Faggioni a dirigé la restauration est terminé. Il propose tout naturellement à Federico Cuomo de récupérer *La Spina*. Ce dernier n'hésite pas longtemps. Il dispose en effet du chantier idéal pour ce travail, Aprea Peninsula Navis, dont l'objet est la restauration de bateaux anciens en utilisant les matériaux naturels comme le bois, le fer galvanisé, travaillés selon les techniques traditionnelles de construction, grâce à une équipe de charpentiers de marine de très grande compétence. En collaboration avec la Région Campanie, Aprea Peninsula Navis, dirigé par Andrea Buodanno, organise des cours de formation professionnelle pour les élèves charpentiers, axés sur la restauration et en particulier celle des intérieurs, le travail commençant par des recherches de documents, d'images et de témoignages qui permettront d'étayer les choix faits au cours de la restauration. C'est là que durant l'été 2007, Stefano Faggioni nous a fait visiter le bateau et que nous nous sommes rendu compte de l'excellence du travail effectué ainsi que des choix extrêmes faits par Baglietto il y a 80 ans.

billon de célébrités internationales. C'est même Cecil Beaton qui le photographie pour le groupe américain Condé Nast. Quand la guerre éclate, le bateau, qui est à Venise, est mis en sûreté, pour réapparaître, tout aussi flamboyant, en 1948. Sa première croisière le voit à Monte-Carlo, où tout le Gotha européen, ou ce qu'il en reste, est vu à bord. Mais au début des années cinquante, le yacht revient chez Baglietto où il est mis en vente. En 1956, il passe aux mains d'un couple qui est en tombé amoureux, les Brunetti et, après avoir été désarmé six ans, il retrouve l'eau le 24 juillet 1957 sous le nom de *Corsara*, pour une croisière d'été de près de 900 milles, qui le mène jusqu'aux côtes dalmates. Basé à Trieste, il participe à quelques régates des classes du RORC, mais le bateau est surtout connu pour l'excellente cuisine du bord, l'armateur étant un passionné de pêche. Après la brutale disparition de ce dernier, en 1974, son fils vend le bateau l'année suivante à un financier italien résident monégasque, Gian Franco Clerici. On est au début de l'engouement italien pour le yachting classique, qui verra en 1982 la création de l'AIVE (Associazione italiana per la vela d'epoca) et l'engagement italien d'Agnelli et de Karim Aga Khan dans la Coupe de l'America en 83 avec le défi Azzurra.

La première restauration importante en Italie est celle de *Tomabawk*, un 12 M JI de Camper & Nicholson de 1939, puis ce sera *Cintra* et *Triviva*. C'est un signe : Clerici rend à *La Spina* son nom d'origine. Le financier reçoit de nombreuses offres de rachat, notamment de Marco Gastaldi, l'armateur d'*Emilia*, mais il meurt en 2003 et le bateau,

Arrivée en cargo de Valencia, *La Spina* est aussitôt emmenée au chantier pour un long travail de deux ans et demi, où, fait rare, Faggioni a carte blanche. Seul cahier des charges, ressusciter *La Spina* ! Le bateau a toujours son gréement complet de ketch, mais les dégâts sont au niveau des œuvres vives, mangées par le sel et pourries, comme l'étrave et la voûte arrière. La quille en chêne, après six ans hors de l'eau est sérieusement fendue. Elle sera remplacée par une quille de chêne et d'iroko, bois plus dense que le chêne, plus stable et donc plus facile à utiliser. Le démontage des intérieurs, récupérables en grande partie, se fait avec beaucoup de soin. Les claires-voies serviront de modèles et seront copiées très exactement. Coup de chance : on retrouve le fournisseur qui avait pro-

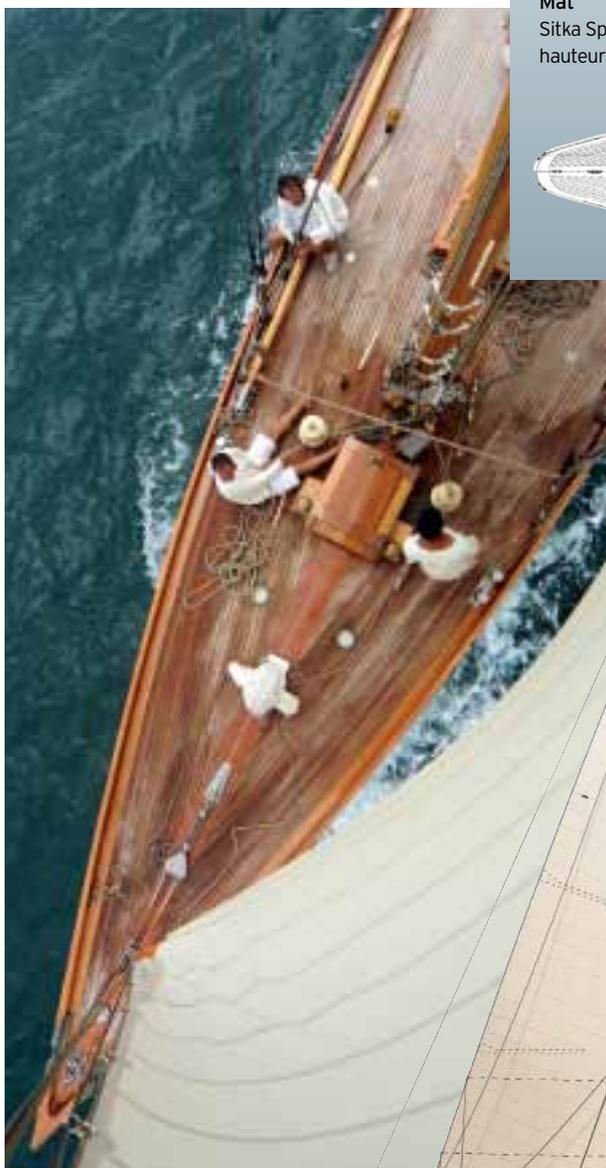
curé l'acajou à Baglietto en 1929 ! Le bordage sera fixé à la structure au moyen de 8 000 rivets de cuivre rabattus à l'intérieur, à l'italienne, pour être invisibles et noyés dans le bois, et calfatés selon la tradition. L'enduit de coque et les peintures employées sont bio, garanties non polluantes. Les jeunes dont on exige une grande précision dans l'ajustement à queue d'aronde et les finitions (les angles des claires-voies, par exemples, sont poncés à la main) se passionnent pour ce travail d'art, emmenés par Buodanno et Faggioni qui sont au-delà de l'enthousiasme : « Nous avons retrouvé la joie de travailler en harmonie, dit le designer, dans le respect les uns des autres. Celui qui fait un tel bateau ne travaille pas sur un numéro de série, mais il donne la vie. On a éprouvé beaucoup de bonheur au cours de cette expérience et le plaisir de travailler pour l'art bien plus que pour l'argent ». Tout ce qui manquait a été recréé dans l'esprit de l'époque, poignées, ferrures, éclairages, vitrages, et fabriqué par des artisans italiens. Pour les haubans, qui sont en acier inox, Stefano Faggioni a obtenu de FAS, le fabricant, qu'ils soient sablés au verre pour avoir l'aspect du câble marin galvanisé qu'on utilisait à l'époque. La couverture de pont est en pin de Douglas, tout comme les planchers intérieurs, d'une belle couleur claire. Seuls les winches, dessinés par Stefano Faggioni, ont été fabriqués en Australie. Le réchaud et l'évier ont été refaits à l'identique, découpés à la main dans des feuilles de galvanisé, y compris les petits robinets du réchaud, par un vieil artisan napolitain. Pour le gréement, entièrement réalisé au

APREA PENINSULA NAVIS

Ce chantier qui a "ressuscité" *La Spina* est une association entre plusieurs membres de la famille Cuomo et Giovanni, dit Nino Aprea, l'héritier du chantier historique de Sorrente, Aprea (l'activité moderne, avec la ligne Apreamare a été cédée il y a quelques années au groupe Ferretti), inventeur du fameux "gozzo sorrentino", le bateau traditionnel de petite pêche locale. Nino est un "maître de hache" exceptionnel qui possède l'une des plus belles collections d'outils anciens. Il transmet son savoir avec passion aux jeunes ouvriers.
Peninsula Enterprise
80067 Sorrente Italie
Tél. : +39 081 807 22 22
www.peninsula.it/shipyard.php

chantier, on a trouvé des longueurs de spruce de 8 m, ce qui a permis, avec trois longueurs d'atteindre la bonne dimension pour le mât qui est creux et contrecollé, tout comme la bôme. Le gréement est celui imposé par la jauge des 12 M JI. Voilà un bateau qui n'a pas de problème avec la jauge du CIM et qui a obtenu un triomphe le 24 avril 2008, lors de sa remise à l'eau au Reale Canottieri Savoia de Naples.

La Spina est sortie d'hivernage et sera l'une des invitées d'honneur de la Monaco Classic Week en septembre, accompagnée d'une exposition qui retrace son histoire et sa restauration. À ne pas manquer ! 🇮🇹



LA SPINA

Longueur de coque

21,47 m

Maître bau

3,90 m

Déplacement

27 t

Tirant d'eau

2,71 m

Coque

bordage d'acajou sur chêne et varangues d'acier

Quille

chêne et iroko

Gréement

cotre marconi

Mât

Sitka Spruce, hauteur 28,70 m

Bôme

Sitka Spruce, longueur 11,50 m

Voiles

Dacron, par Doyle (IT)

Surface de voile au près

180 m²

Moteur

Stayer 140 ch

Eau douce

500 l

Carburant

500 l

Peinture de coque

Boero

Winches

dessiné par Faggioni, fabriqués par Australian Winches C°

Cabines

2

Équipage en régate

15 personnes

Type

12 Mètre de Jauge Internationale

Numéro de voile

12 I-1

Architecte/constructeur

Vicenzo Baglietto, La Spezia, Italie, 1929

Restauration

2005/2008

Chef de Projet/architecte

Studio Faggioni Yacht Design, La Spezia
Chantier Aprea Peninsula Navis, Torre Annunziata, Naples, Italie

