ITALIAN AND ENGLISH TEXT

YACHT DIGEST

STORIA, TRADIZIONI, CULTURA NAVALE, BARCHE D'EPOCA E MODELLI

DE AGOSTINI PERIODICI

ESCLUSIVO
12M S.I. LA SPINA, TUTTI I SEGRETI DI UN RACER D'ALTRI TEMPI

BIMESTRALE - ANNO VENTITREESIMO - N. 151 FEBBRAIO - MARZO 2009 SPED. IN A.P. 45%- ART. 2 COMMA 20/B LEGGE 662/96 - FILIALE DI MILANO - **Euro 6** (Italy only) - Svizzera Cantone Ticino Sfr 9,90 - Francia 6,10 - Germania 8,20 - Grecia 7,50 - Spagna 5,20

INCHIESTA VALE LA PENA INVESTIRE NELL'ARTE NAVALE? - **JACK LONDON** IMMAGINI DI UNA GRANDE AVVENTURA NEI MARI DEL SUD - **SPIRIT OF CHEMAINUS** UN VELIERO PER IL NUOVO MUSEO NAVALE DI IMPERIA - **46 NEWPORT** UNA LOBSTER BOAT TUTTA TOSCANA

Un'immagine scattata dalla testa d'albero del 12 metri S. I. La Spina durante il raduno Sulla Rotta d'Imperia 2008.

Francesco Rastrelli

In esclusiva per *Yacht Digest* la storia e i dettagli del refit del primo 12 metri S. I. costruito in Italia. Racer potente e allo stesso tempo cruiser elegantissimo, rappresenta una vera e propria opera d'arte della cantieristica italiana. E oggi, come in passato, continua a far breccia tra gli appassionati

LA SPINA NEL CUORE

di **Annunziata Berrino**

QUANDO NEL 1983 l'Italia partecipò per la prima volta alla prestigiosa Coppa America con il 12 metri Stazza Internazionale Azzurra, fu naturale tornare indietro nel tempo e chiedersi quali e quanti pari serie vantava la storia della vela nazionale. Si risalì allora al primo 12 metri S. I. italiano e si scoprì che navigava ancora: si chiamava La Spina ed era stato varato nel lontano 1929 a Varazze.

A quel tempo, alla fine degli Anni 20, l'America's Cup era ancora una sfida tra yacht giganti finanziati da magnati, ma negli ambienti internazionali meglio informati già circolava la voce che prima o poi la competizione sarebbe passata a una classe metrica, e probabilmente a quella dei 12, la cui formula era considerata la meglio riuscita, perché portava alla costruzione di scafi veloci e dunque fortemente competitivi e allo stesso tempo capaci di contenere interni spaziosi e comodi per agevolare i trasferimenti degli equipaggi in regata.

Non a caso il progetto di costruire il primo 12 metri S. I. prese corpo nel 1928 proprio nell'ambiente più avanzato della vela ita-

ArchivioYachtClubItaliano

ArchivioprivatoBrunetti

Carlo Tagliafico e Tino B. Delfino, "Genova Jib. Cento anni di vele in Italia", s.l., s.n., 1988

Sopra, il marchese comandante Franco Spinola al timone di La Spina nel 1929; a destra, un'immagine dello yacht in navigazione nel 1960 (all'epoca si chiamava Corsara ed era già stato trasformato in ketch ausiliario). Sotto, uno degli oltre 8.000 perni di rame ribattuti a mano dall'interno durante il restauro diretto dal maestro d'ascia Nino Aprea. Nella pagina accanto, un momento del varo avvenuto il 28 gennaio 1929 a Varazze presso i Cantieri Baglietto.

liana, vale a dire a Genova, presso il Regio Yacht Club Italiano, che non solo era l'autorità nazionale legittimata a rilasciare certificati di stazza per le singole imbarcazioni, bensì anche delegata per la vela italiana presso l'International Yacht Racing Union, l'organo che aveva unificato i diversi regolamenti di regata adottati dalle nazioni e dai circoli. Fu l'allora segretario generale del club italiano, il marchese Franco Spinola, a comprendere l'importanza di portare anche in Italia e nel Mediterraneo la cultura dei 12 metri, già molto diffusa nel Regno Unito, in Scandinavia e in Germania. Ammiraglio della Regia Marina Militare ed esperto yachtsman, Spinola amava profondamente il mare e la vela, e intendeva sollecitare a investire in barche più potenti, per accogliere sfide mondiali più impegnative anche nel Mediterraneo.
Lo yacht fu disegnato da Vincenzo Vittorio Baglietto, laureato in ingegneria navale a Glasgow (patria dei 12 metri), e fu subito definito uno scafo riuscito. Come i suoi pari classe, La Spina aveva una doppia anima: era un racer potente e aggressivo e contemporaneamente un cruiser elegantissimo.
Ma se la comodità degli interni non era una novità per coloro che seguivano gli sviluppi della formula dei 12 metri S. I., la bellezza dell'arredo si distinse subito. Il canone fissato dalla lunga esperienza inglese di progettazione fu reinterpretato da Baglietto e da Spinola secondo un gusto tutto italiano, dando vita così a un ambiente di singolare eleganza. Baglietto conservò il mogano e l'acero della più classica tradizione inglese ma superò lo stile *seamen-like*, da lupo di mare, severo e mascolino, creando un ambiente estremamente raffinato.

Francesco Rastrelli

UN ACCURATO PROGETTO DI RESTAURO

Il progetto di refit di La Spina è stato firmato dallo Studio Faggioni Yacht Design. A Stefano Faggioni è stato subito chiaro che si trattava di un restauro particolarmente delicato, perché bisognava non solo provvedere al risanamento della barca (dalla struttura all'armo velico fino agli interni), ma anche di restituire al prestigioso scafo la sua anima smarrita. La ricerca storica e la ricostruzione delle vicende dell'imbarcazione hanno infatti mostrato come il primo originario assetto dello yacht realizzato secondo la formula dei 12 metri S. I. (così come voluto da Franco Spinola e da Vincenzo Vittorio Baglietto nel 1928) fosse stato ben presto modificato. Considerando l'eccezionale importanza del progetto originario, è stato dunque naturale optare per un restauro che liberasse lo yacht dalle modifiche che si sono stratificate nel corso dei suoi quasi 80 anni di vita, per riportarlo all'armo originario.

La necessità di dotare lo yacht della più moderna tecnologia ha richiesto l'adeguamento degli spazi e degli ambienti. Ecco perché Stefano Faggioni ha realizzato numerosi disegni di progetto che comprendono tutti gli aspetti della barca: il piano di coperta ha lo studio dettagliato di tutte le manovre; i piani generali si sviluppano intorno ai pannelli e ai mobili, rimasti tutti originali; infine il disegno del piano velico ha definito il ripristino dell'armo originale

Tuttavia il progetto del marchese Spinola di inaugurare nel Mediterraneo competizioni tra 12 metri S. I. non si realizzò, poiché la crisi economica del 1929 frenò gli investimenti e perché in quegli stessi anni il regime fascista intervenne pesantemente nell'universo della vela, dirottando interessi e investimenti verso imbarcazioni più economiche e popolari, capaci di maggiore diffusione sui litorali nazionali. Quanto alla Coppa America, dopo alcuni tentativi fatti negli Anni 30 e 40, sarebbe stata assegnata ai 12 metri solo nel 1958 (e fino al 1987).
Consapevole dell'insuccesso del suo progetto, nel 1930 Spinola fece trasformare La Spina in yacht ausiliario, armato a ketch; lo utilizzò per partecipare ad alcune regate-crociera e per veleggiare lungo le coste liguri e francesi. Anche armata a due alberi, l'eleganza assoluta di questa barca non passava mai inosservata, tant'è che La Spina può vantare di aver ospitato a bordo numerosi protagonisti dell'alta società, come nel 1931 la principessa di Piemonte Maria José, allora giovane sposa di Umberto, erede al trono d'Italia.
Nel 1938 Spinola cedette l'imbarcazione a un nobile bolognese facoltoso ed elegante, il marchese Gian Augusto Salina Amorini Bolognini, che la rinominò La Vespa. In due lunghe crociere, una nel 1938 e l'altra nel 1948, il marchese invitò personaggi di spic-

Carlo Alfaro (4)

Sopra, la cabina armatoriale restaurata vista da poppa; a sinistra, il dettaglio di un fiocco della cuscineria originale dell'epoca. A destra, un'immagine della cucina, curata nei minimi dettagli. Nella pagina accanto, in alto, una foto del quadrato dove salta subito all'occhio l'eleganza della combinazione di mogano e acero, molto usata negli Anni 20. In basso, una foto delle ordinate completamente ripristinate.

Francesco Rastrelli

a 12 metri Stazza Internazionale. Accurati sono anche i disegni esecutivi dell'alberatura e della relativa ferramenta.
Il progetto di restauro è stato realizzato con una tale meticolosità da dover fare ricorso al disegno, con lo scopo di agevolare l'esecuzione di una miriade di particolari mancanti. Infatti, i golfari di coperta, le plafoniere, le applique, le maniglie del frigo, gli interruttori non sono oggetti di produzione industriale ma pezzi unici, costruiti rispecchiando il concetto di lusso degli Anni 30. Persino il disegno delle divise di bordo è stato realizzato sulla base di una ricerca dello stile dell'epoca. Per finire, anche i locali tecnici sono stati considerati parte integrante dell'arredo, come per esempio la cucina, che ha i ripiani dei mobili in zinco, magistralmente realizzati seguendo antiche tecniche.
La progettazione non si è fermata sulla carta, ma è proseguita in

Francesco Rastrelli (3)

BARCA E VINO TUTTI ITALIANI

Quando, nel 1928, decise di far costruire il suo 12 metri S. I., il marchese comandante Franco Spinola, cinquantenne e celibe, era l'ultimo erede, insieme a un fratello, di un immenso patrimonio sparso tra la Liguria e il Piemonte: immobili prestigiosi ricchi di collezioni d'arte nel centro di Genova (il palazzo di famiglia, completo delle collezioni d'arte, ospita oggi la Galleria Nazionale di Palazzo Spinola) e proprietà sulla costa tra Rapallo e Santa Margherita Ligure. Possedeva poi ampie tenute nell'Alto Monferrato, in particolare aree vitivinicole nell'entroterra genovese, sul confine con il Piemonte, strategicamente collocate sulle linee di penetrazione commerciale che collegano il porto di Genova con le regioni piemontesi e prealpine. Ai primi del '900 gli Spinola erano confederati nelle Cantine Castelli Alto Monferrato, alle quali conferivano il famoso Dolcetto d'Ovada, di loro produzione.
Proprio alla spina di botte (quella vite di legno che regola il flusso del vino) rimanda l'antichissimo cognome Spinola, e una spina di botte è raffigurata nello stemma della casata, a memoria di una ricchezza che spilla dalle spine delle botti, insieme al vino.
Ecco allora che il marchese Spinola diede il nome La Spina al suo 12 metri S. I. e volle riprodurre il disegno di una spina di botte sul guidone dello yacht (in alto)**.**

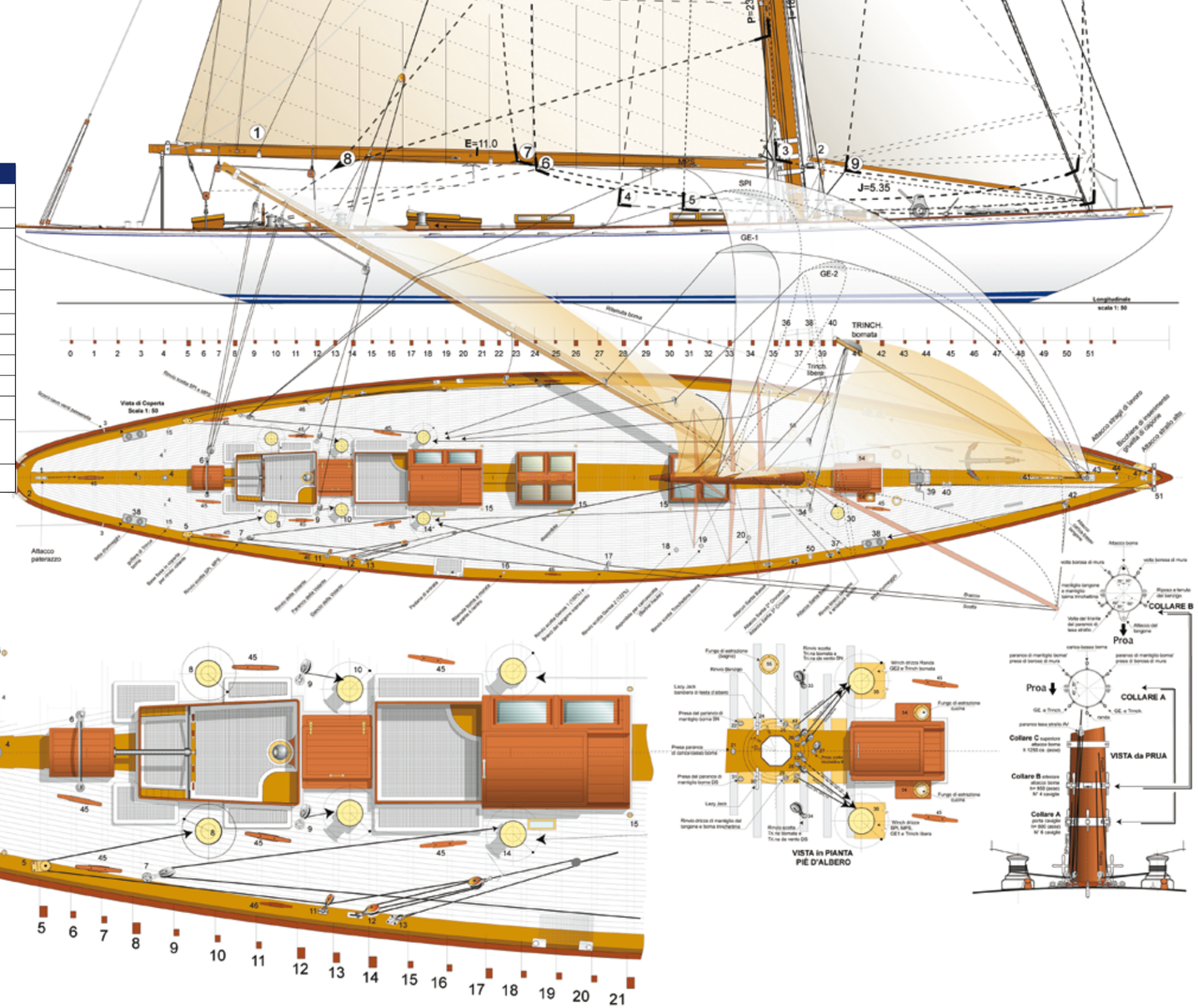
A sinistra e in alto, a destra, La Spina in regata durante le Vele d'Epoca di Napoli del 2008. Lo scorso maggio lo yacht ha ricevuto il nuovo certificato di Stazza Internazionale 12 metri e la conferma del prestigioso numero velico 12 I-1. Nella pagina accanto, in basso, un momento del restauro: un artigiano dipinge sul cofano timone il nome La Spina con i colori rosso e oro, quelli della casata degli Spinola di Genova.

co del jet set internazionale: principi, intellettuali, industriali, dandy, attrici, registi e collezionisti d'arte godettero della bellezza assoluta di questa barca.
Negli Anni 50 e 60 lo yacht, con il nome Corsara, ebbe al timone un nuovo proprietario, l'ingegnere Alessandro Brunetti, esponente dell'Italia dell'industrializzazione. Negli Anni 70 ebbe invece come armatore un finanziere internazionale che, per una serie di vicende, a fine Anni 90 lo lasciò in secca sulla costa spagnola poco a sud di Barcellona. Fu lì, a Villanueva y la Geltru che il Corsara, ribattezzato nuovamente La Spina, ricevette le visite di appassionati e collezionisti che, sensibili alla nuova cultura delle vele d'epoca, restarono affascinati dall'immutata bellezza, nonché dal mito del primo 12 metri S. I. italiano. Finché, nel 2004, una famiglia di armatori di Sorrento decise di acquistarlo dagli eredi dell'ultimo proprietario e di riportarlo in Italia per restaurarlo.
Il resto è storia recente. Il progetto di refit è stato affidato allo

cantiere, nel laboratorio Aprea Peninsula Navis, diretto dal maestro d'ascia Nino Aprea di Sorrento, erede dello storico cantiere noto per i famosi gozzi. Le maestranze del laboratorio, tutte altamente specializzate, hanno realizzato pazientemente e con grande professionalità ogni dettaglio: dalla chiglia alla testa d'albero. Anche laddove il lavoro svolto è ora invisibile perché nascosto, ogni parte è stata accuratamente rifinita. Le tecniche adottate sono quelle tradizionali, praticamente le stesse utilizzate dai Cantieri Baglietto di Varazze nel 1928. La chiodagione delle tavole del fasciame alla struttura, per esempio, è stata effettuata con più di 8000 perni di rame ribattuti dall'interno; anche gli incastri a coda di rondine rimangono nascosti all'interno degli angoli di osteriggi e lucernai, e nessun occhio potrà mai cogliere e apprezzare tanto lavoro.
La filosofia di progetto ovviamente ha richiesto anche l'utilizzo di materiali tradizionali: sono assenti resine epossidiche o pitture e stucchi bicomponente, che tendono a plastificare l'aspetto delle superfici, rendendolo troppo perfetto. Naturali movimenti del fasciame nello scafo, dunque, devono essere letti come valore aggiunto, non come imperfezione o fatiscenza.
Nella realizzazione dei lucernai e degli osteriggi, inoltre, è stato chiesto espressamente alle maestranze di non finire i pezzi con

Francesco Rastrelli

LA SPINA	
Cantiere	Cantiere Baglietto, Varazze
Progetto	Vincenzo Vittorio Baglietto
Anno varo	28 gennaio 1929 (progetto, 1928)
Lunghezza f.t.	21,47 m
Lunghezza al gall.	13,87 m
Larghezza	3,90 m
Immersione	2,71 m
Stazza	21 tonn.
Sup. velica (R+G)	180 mq
Anno Restauro	2008
Progetto restauro	Studio Faggioni Yacht Design, La Spezia
Cantiere restauro	Aprea Peninsula Navis, Sorrento



Sopra, il 12 metri Stazza Internazionale La Spina, con il gran pavese, ormeggiato presso il Reale Yacht Club Canottieri Savoia di Napoli la sera della presentazione del restauro, che si è tenuta il 24 aprile 2008. Nell'immagine grande, una delle splendide tavole del progetto fatte dallo Studio Faggioni Yacht Design di La Spezia. Lo studio del refit è stato talmente dettagliato da dover far ricorso al disegno, in modo da poter agevolare l'esecuzione di una miriade di particolari mancanti, che non sono oggetto di produzione industriale ma pezzi unici.

attrezzi meccanici, ma di lavorare le ultime fasi con strumenti manuali, come la pialla, che è un oggetto oggi quasi completamente scomparso dalle falegnamerie.
La stessa filosofia è stata adottata anche negli interni, dove persino i cavi elettrici non sono stati mimetizzati con il bianco del sottocoperta, ma passano all'interno di tubi di rame che quasi ne esaltano l'inevitabile presenza. Lo stesso vale per la struttura, che si espone fiera tra l'elegante boiserie in mogano e acero.
L'arredo, ancora tutto originale, è stato restaurato come un mobile di pregio con una finitura a gommalacca; la cuscineria del salone è morbida e invitante, ben lontana dalla più tradizionale pelle bottonata, ed esalta l'eleganza degli interni, quasi a evidenziare la doppia natura di questa barca: purosangue da corsa fuori e dimora di lusso all'interno. (A.B)

Studio Faggioni Yacht Design di La Spezia, che ha recuperato il disegno e l'armamento dello yacht così come erano stati progettati dall'ingegnere Vincenzo Vittorio Baglietto nel 1928, permettendo così a La Spina di tornare a far parte della serie dei 12 metri Stazza Internazionale.
La realizzazione del restauro è invece opera del laboratorio Aprea Peninsula Navis, diretto dal maestro d'ascia Nino Aprea di Sorrento, membro di una famiglia che incarna la più antica e autentica tradizione di costruzione e refit di imbarcazioni in legno nel mare Tirreno. Al suo fianco ha lavorato una squadra di artigiani restau-

Francesco Rastrelli

Carlo Alfaro

Sopra, il 12 metri S. I. in regata durante il raduno Sulla Rotta d'Imperia 2008 a Le Grazie; a sinistra, l'uscita in coperta di La Spina. Il nome di questo yacht è un omaggio alla spina di botte (la vite di legno che regola il flusso del vino) da cui deriva l'antichissimo cognome Spinola. Alla fine degli Anni 20 fu proprio il marchese Franco Spinola a volere che venisse costruito il primo 12 metri S. I. italiano.

ratori capace di recuperare ogni piccolo pezzo di attrezzatura nautica e di arredamento.

A lavori terminati, La Spina, che oggi batte il guidone del Reale Yacht Club Canottieri Savoia di Napoli, è stata iscritta all'Associazione Italiana Vele d'Epoca. Il 28 maggio 2008, inoltre, ha ricevuto il nuovo certificato di stazza internazionale 12 metri e la conferma del prestigioso numero velico 12 I-1.

Nell'ottobre 2008, Carlo Croce, presidente dello Yacht Club Italiano ha voluto che La Spina, dopo quasi 80 anni dal varo, ritornasse a Genova, nel Porticciolo duca degli Abruzzi, per essere esposto e visitato dal pubblico in occasione delle celebrazioni del cinquantenario della donazione di Palazzo Spinola, da parte di Franco Spinola e di suo fratello, allo Stato italiano. Un'occasione ideale per raccontare al pubblico la storia di un importante progetto sportivo della vela italiana, e per mostrare un gioiello della cantieristica italiana che, allora come oggi, è capace di vere e proprie opere d'arte. ⚓