

UN'ESPERIENZA ASSOLUTA Lulworth raccontata da Stefano Faggioni

Maria Carola Morozzo Della Rocca

Stefano Faggioni, architetto e yacht designer, esprime sulla carta e a parole una passione ed un amore non comune per il mare, la nautica e la cultura navale. Figlio d'arte eredita dal padre una sensibilità a 360° nei confronti di "tutto ciò che galleggia". Lo Studio Faggioni, con Ugo prima e Stefano ora, testimonia una rara capacità progettuale a tutto tondo che spazia senza difficoltà dal gozzo ai traghetti veloci, attraverso innumerevoli restauri. Stefano, in particolare, vive il suo battesimo di professionista nel 1997 con il *restyling* interno dei Bertram 54', 60' e 73', ottenendo molti consensi al *Miami Boat Show* del 1998. Oggi il nome di Stefano Faggioni e dello studio confermano la fiducia di armatori e cantieri con una serie di interventi quali i restauri, parziali e non, di *Iduna*, *Black Swan*, *Candida*, *Magda XIII*, *Pianosa* ed il restauro integrale appena concluso di *Lulworth*, e rinnovano l'impegno nella progettazione *ex-novo* con il *Naumachos 82*, un *explorer vessel* targato Cantieri Navali di Pesaro.

Lulworth, maestosa ed elegante con i suoi 46,50 metri di lunghezza f.t. è il più grande cutter aurico del mondo. Ultima superstite della mitica *Big Class* (*Shamrock*, *White Heather II*, *Britannia*, *Westward*) è stata rinvenuta, 15 anni or sono, adagiata nel fango ed adibita a casa galleggiante. Frutto della penna e delle abilità costruttive dei Cantieri *White Brothers* di Southampton, venne costruita e varata a tempo di record nel 1920. Mr. Lee, il suo primo armatore, era deciso a fornire una valida antagonista allo yacht reale *Britannia*. Il suo secondo



proprietario, Herbert Weld, con alcune modifiche apportate dall'architetto navale Charles Nicholson (alberature, sartie e zavorra di chiglia), riuscì ad avverare questo sogno. *Lulworth* vanta un pedigree eccezionale: nella sua stagione agonistica di inizio secolo, al largo della costa inglese, colleziona ben 114 premi, trasformandosi in un riferimento storico-tecnologico unico ed inimitabile. Oggi è nuovamente famosa per quello che è stato definito il restauro del secolo: iniziato nel 2001 si è concluso col varo il febbraio scorso. L'impegno progettuale di Stefano Faggioni e del suo studio, la dedizione delle maestranze di cantiere convocate da almeno

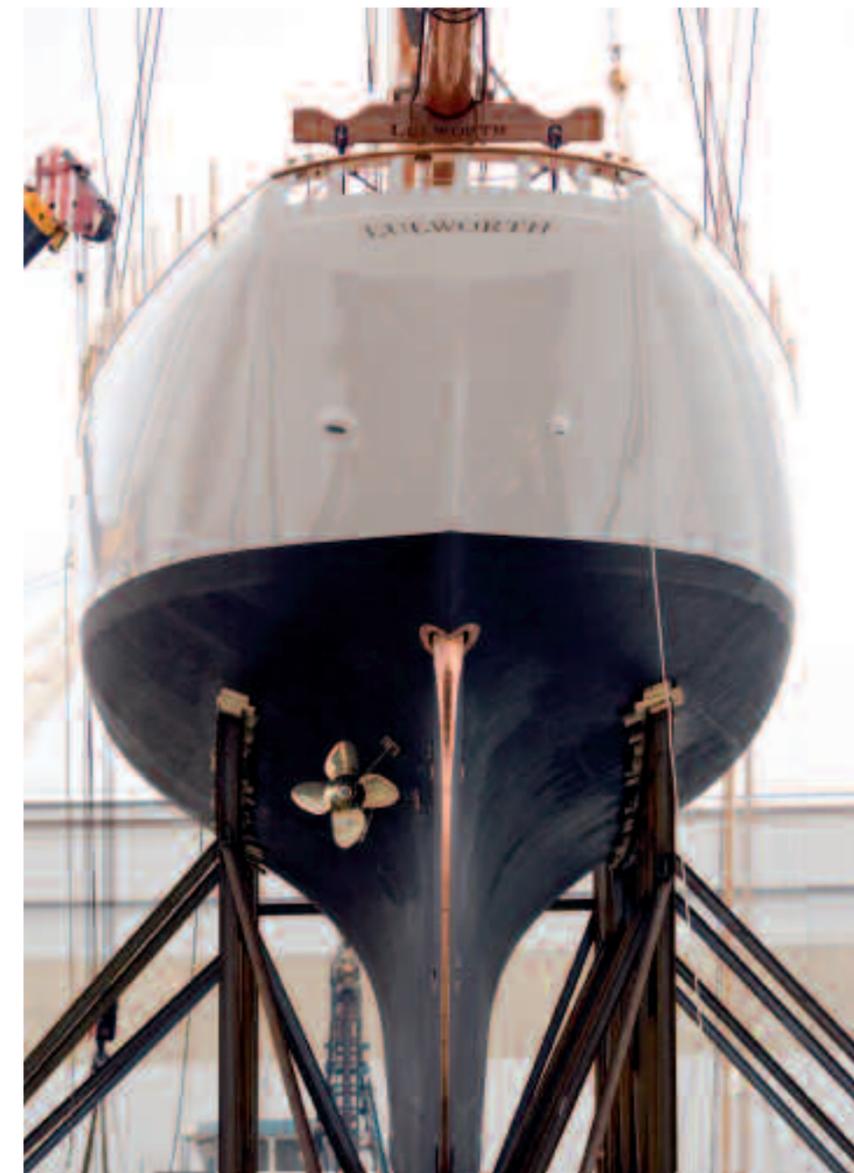
sedici nazioni diverse e la volontà di un armatore - che ha saputo credere e sostenere un'impresa faraonica - hanno permesso di riportare in mare, pronta per nuove sfide e competizioni, "l'ultima vera gemma".

Carola: Quando si parla di restauro l'immaginario comune non può fare a meno di pensare alla ricchissima trattativa e all'intenso dibattito che il mondo dell'architettura può vantare sulla conservazione del patrimonio storico, per non parlare della rigida e dettagliata normativa che gli operatori del settore applicano nei loro interventi. Se alla voce

AN ABSOLUTE EXPERIENCE The Restoration of the Lulworth told by Stefano Faggioni

Architect and yacht designer **Stefano Faggioni** expresses on paper and in words a passion and an uncommon love for the sea, boats and boating culture. Born to the trade, he inherits from his father a 360-degree sensitivity to 'everything that floats'. The Studio Faggioni - first with Ugo and currently Stefano - shows rare and all-round design ability, which easily spans from gozzo (small Italian fishing boats) to high-speed ferries, through a number of restoration works. In particular, Stefano's debut as a professional occurred in 1997 with the interior restyling of the Bertram 54', 60' and 73', which were all well-received at the 1998 Miami Boat Show. Today, the trust that boat owners and builders alike have in the name Stefano Faggioni and his studio is confirmed by the series of both partial and overall restoration works that they have undertaken on vessels such as *Iduna*, *Black Swan*, *Candida*, *Magda XIII*, *Pianosa*, as well as the just-completed total restoration of *Lulworth*. At the same time, with *Naumachos 82* - an explorer vessel built by Cantieri Navali di Pesaro - they are renewing their commitment to a from-scratch design.

Lulworth - a majestic and elegant 46.5-meter LOA vessel - is the world's largest gaff cutter and the last remaining of the legendary *Big Class* (*Shamrock*, *White Heather II*, *Britannia*, *Westward*). She was found, 15 years ago, mud berthed and used as a boathouse. She is originally the result of the design and building skills of the *White Brothers* yard in Southampton, which, in 1920, built and launched her in record time. Her first owner, Mr. Lee, was determined to provide a worthy rival in the race against the Royal Yacht *Britannia*. Her second owner, Herbert Weld - after a few changes made by naval architect Charles Nicholson (masts and yards, rigging and keel ballast) - made this dream come true.



Lulworth boasts a glittering career: during her racing season at the beginning of the century, off the British coast, she won 114 prizes, turning into a unique, unequalled, historical and technological reference. Today, she is once again famous for what has been defined as 'the restoration of the century', which started in 2001 and was completed with her launch, last February. Stefano Faggioni's and his studio's design undertaking, the commitment by the yard's workers, who came from at least sixteen different countries, as well as the owner's will - who kept believing in and supporting such a colossal undertaking - made it possible to take 'the last true gem' back to the sea, ready for new challenges and races.



GUID 84



restauro, invece, affianchiamo parole come nave o barca, scopriamo come questo fenomeno di nicchia non possa vantare altrettante regole scritte rischiando spesso di confondersi con ordinarie manutenzioni e solo recentemente si affacci alle scene di un possibile dibattito. L'esperienza diretta e la tradizione paterna ti hanno sicuramente portato ad individuare un *modus operandi* sulle imbarcazioni d'epoca e a dare una definizione personale dell'abbinamento restauro e nautica: vuoi esprimerci la tua opinione? Quale percorso si nasconde dietro l'ideazione e la definizione di un restauro nautico? Intervenire su una barca d'epoca implica da una lato la volontà di salvaguardia e conservazione del suo fascino e del suo valore storico, dall'altro l'esigenza tecnica di funzionalità e di funzionamento, senza tralasciare la volontà dell'armatore. Come convivono questi aspetti nella spirale di progetto? Quali i vincoli e le libertà di azione?

Stefano: Impossibile stabilire una regola perché la barca come l'essere umano cambia assolutamente da barca, a tipo, ad armo velico..., dai suoi interni, dalla sua provenienza, dall'anno in cui è stata costruita, dalle evoluzioni della progettazione dell'epoca e dal cambio di armatore; di conseguenza anche dal cambio di comando e dall'utilizzo che di questa barca è stato fatto. Elemento fondamentale è l'ottimizzazione dell'armo velico perché non è detto che quello originale abbia determinato l'andamento migliore per la barca. Allora, molto spesso, i comandi che si avvicendano cercano di ottimizzare, con la pratica, il progetto (abbassare leggermente l'albero, alzare l'a bugna, cambiare il punto di scotta...). Queste piccole ottimizzazioni portano al *crystallo* della barca, cioè a quella che è la barca ottimizzata, ovvero il punto di riferimento per il *refitting*. Impossibile fare un parallelo immediato con il restauro architettonico perché è un tema dal dibattito storico ed attuale

ampissimo che dura da più di cent'anni. Ad esempio il concetto di "patina del tempo come valore aggiunto" è bellissimo, ma impraticabile sulle barche perché una barca deve principalmente funzionare. Il restauro deve consentire alla barca di tornare a navigare, se la barca non naviga non ha senso. Nel restauro di barche d'epoca la somma di molteplici fattori quali la volontà dell'armatore, l'inevitabile tecnologia nuova a bordo e il costruttore - spesso non è più abituato a un tipo di realizzazione tradizionale - deve generare un prodotto accettabile. Accettabile nel senso che la persona, quando sale sulla barca, deve avere la sensazione di compiere un salto temporale, di varcare la soglia di un'epoca lontana da noi. Credo che per avere questa sensazione l'architetto nel suo intervento debba in qualche modo annullarsi. Si tratta di uno studio di ricerca, a monte indirizzato al recupero dell'esistente, per quanto è possibile (disegni, fotografie, documenti, testimonianze), e in fase esecutiva mirato a cercare di personalizzare il meno possibile, nel tentativo di riportare lo spirito originale a bordo. Nessuna invenzione particolare, ma tutto questo studio, compresi per esempio i pannelli delle paratie - dove non più esistenti - è un lavoro piuttosto lungo: si tratta di un progetto vero e proprio non di un "ripetere". Trovare un disegno originale non basta a rimetterlo in opera, non basta a intervenire su tutta una barca, ma è un punto di partenza per avviare un nuovo progetto frutto di una lunga ricerca e di un meditato studio. Anche perché piani generali come quelli degli anni '20 non danno tante informazioni come si vorrebbe. Il costruttore rappresenta un anello fondamentale della catena, egli deve fare adesso, con le macchine, quello che una volta si faceva con le mani anche se la macchina non sempre arriva al tipo di finitura che vorremmo. Frese e pantografi, per esempio, non fanno il giro a 90°; per fare ciò devi avere una certa manualità

Carola: When we talk about restoration, people immediately think of the wealth of treatises and the lively debate existing in the field of architecture concerning historical heritage conservation, not to mention the strict and thorough regulations complied with by workers in the field when performing their work. If, instead, the word 'restoration' is combined with words such as 'ship' or 'boat', we immediately notice that this niche activity is not subject to as many written rules - therefore often running the risk of being mixed up with ordinary maintenance - and that it has become a potential subject of debate only in recent times. Hands-on experience and fatherly tradition have certainly helped you identify a *modus operandi* on vintage boats and to give a personal definition of the combination between restoration and boats: what is your opinion? What path lies hidden behind conceiving and defining boat restoration? Working on a vintage boat implies, on the one hand, the willingness to safeguard and preserve its glamour and historical value, on the other, the need for functionality and correct operation, without neglecting, however, the owner's will. How do all these aspects co-exist in the designing process? What are both the constraints and the freedoms of action?

Stefano: It is impossible to establish a rule, because a boat is like a human being, things change completely depending on the boat, the model, its rigging, masts and sails, also depending on its interior, where it comes from, the year of construction, the evolution of the original drawing over time, on its belonging to different owners and, consequently, its being run by different captains, and on the purposes for which the boat has been used. A key element is the optimization of rigging, masts and sails because the original ones may not necessarily have determined the boat's best performance. Therefore, very often the different captains try to optimize, with practice, the design (slightly lowering the mast, lifting the clew, adjusting the sheet point...). Such small adjustment procedures result in the optimized boat, i.e. the reference point for the refitting work. It is impossible to draw an immediate comparison with architectural restoration, as this has been a topic of discussion for more than a century.



For example, the concept of 'patina of time as an added value' is wonderful, but not applicable on boats, because a boat must first of all function. The restoration work must allow the boat to go back to sailing, if the boat cannot sail, it doesn't make sense. In the restoration of vintage boats, the sum of multiple factors, such as the owner's will, the inevitable new onboard technology and the builder - which is often no longer accustomed to a traditional type of construction - must produce an acceptable product. Acceptable in the sense that, when someone gets on board the boat, he/she should have the feeling of stepping back in time, of crossing the threshold of a distant time. I think that in order to achieve this, the architect should efface himself somehow, in his/her work. This is a research study, whose aim is two-fold: first of all, to recover, as much as possible, everything that is already there (drawings, photographs, documents, evidence); and then, during the execution phase, to try and personalize as little as possible, in the attempt to reproduce the boat's original style and atmosphere. No particular invention is required, but this study - which includes the design of bulkhead panels where they no longer exist - is a fairly long process: it is a real project, rather than just a 'repeat' job. Finding an original drawing of the boat is not enough to get the project under way, and it is not enough if we want to work on the whole boat, but it is a starting point that helps launch a new project resulting from a long and well

thought out research study. This is also because overall plans like the ones from the '20s are not as detailed as one would hope for. Boat builders are a crucial link in the chain, as they now have to do, with machines, what once used to be done by hand, even though machines do not always achieve the kind of finishing one would like. Milling machines and pantographs, for example, do not complete a 90° turn; in order to do this, you need to have good manual skills or find the right craftsman who, as it once was, completes the piece. Nowadays, many curved items are made using laminated wood, while shipyard workers once knew how to work solid wood. In the case of *Lulworth*, curved solid woods were also used. Choosing the right wood is very important, finding the most appropriate wood for a certain construction or working process is essential, and, often though not always, the most suitable wood is exactly the same as the one that was once used. For example, for curved pieces such as grommets, ash is a must, as you can easily bend it (like Vienna Thonet chairs); also for small pieces such as frames, that then need to be lacquered, I decided to have ash used, because you let it boil for a while and then you can easily shape it. In this way you reactivate and revive a



o trovare l'artigiano giusto che, come una volta, completa il pezzo. Molti elementi curvi oggi si fanno con il lamellare, mentre una volta le maestranze sapevano lavorare il massello. Nel caso di *Lulworth* sono stati lavorati anche dei masselli curvi. La scelta del legno giusto è molto importante, trovare il legno adatto per fare un certo tipo di costruzione o lavorazione è fondamentale e, spesso, ma non sempre, il legno più adatto coincide con quello di una volta. Ad esempio per pezzi curvati come i canestrelli è d'obbligo usare il frassino perché lo pieghi facilmente (come le Thonet viennesi); anche per i piccoli pezzi come le cornici, che poi vanno laccate, ho fatto usare il frassino perché lo fai bollire un po' e lo sagomi senza difficoltà; in questo modo riattivi e riaccendi tutta una serie di maestranze che sono in grado di riprendere un lavoro come 100 anni fa. Difficili da trovare se non in persone di buona volontà che, spesso, costituiscono il jolly di un *puzzle* da comporre e orchestrare. Individui da allevare, che hanno voglia di fare e che entrano in sintonia con te. Uomini a cui fai uno schizzo e te lo realizzano per il gusto di farlo. Per l'artigiano questa sfida è sicuramente più appagante che fare un interno impiallacciato, fa sì che si metta in moto e si organizzi per ottenere il miglior prodotto possibile. **Se dovessi esprimerti in termini**

di densità e rarefazione, unicità e molteplicità nel refitting di imbarcazioni d'epoca a cosa faresti riferimento?

Vorrei dare un'interpretazione che si avvicina alle architetture di Michelangelo anche se lungi da me un confronto! Ogni sua "*fabbrica*" è un'opera scultorea perché Michelangelo è scultore sempre, anche quando è pittore, architetto e poeta. La barca è lo stesso: appare subito nel suo insieme - dalla testa d'albero alla chiglia - è un tutt'uno che parla solamente il medesimo linguaggio, quello della barca stessa. Linguaggio che ovviamente può, poi, essere paragonato a quello di molte altre, non fosse che per analogia di epoca, provenienza e progettista. È davvero tutto molto "denso". È chiaro che quello che vedi all'esterno si differenzia per forza di cose dagli interni: l'esterno è pura propulsione - parlo sempre di yacht a vela - mentre per gli interni aiutano molto gli studi di architettura che consentono di richiamare lo stile più congeniale a bordo della barca. Stimoli che, molto spesso, contribuiscono a risolvere alcuni particolari quali le maniglie, piuttosto che le cerniere, le lampade o i piatti... Scendendo nel dettaglio si può considerare "tutto molto denso". Per esempio nel progetto dell'alberatura vai fino al particolare della costruzione

dei collari, in altri casi arrivi a discutere della filettatura delle viti piuttosto che del dimensionamento dell'acciaio e del bronzo. L'esecutivo è sempre molto dettagliato, come nel caso di un pezzo meccanico. L'esecutivo degli interni, invece, per quanto riguarda la parte in legno, può e deve lasciare un margine di inventiva all'artigiano che li realizza; perché, quest'ultimo, sentendosi meno vincolato, è più facile che dia vita a un prodotto finale migliore. Egli deve sentire un po' suo il pezzo affinché il risultato sia ottimale, mentre nessun tipo di inventiva va lasciata all'officina meccanica. La densità in questo senso sta nel vedere la barca finita, tutto va e si muove insieme, ogni singolo elemento va visto nell'insieme del tutto. **Lulworth, mi sembra, l'esperienza più densa e significativa nella recente storia del restauro di vele d'epoca: vuoi raccontarci brevemente, anche se mi rendo conto che è impossibile, la tua esperienza al seguito di questa meraviglia del mare?** È un brevemente di 5 anni... è stato un lavoro a 360°. Noi non ci siamo occupati della parte velica, perché la barca è stata comprata con l'albero già fatto, anche se ci sarebbe piaciuto molto, però per quanto riguarda gli interni si è trattato di cinque anni veramente intensi. È stato un lavoro, innanzitutto,

whole group of shipyard workers who are able to apply working procedures that were used 100 years ago. These workers are difficult to find, and we are talking about hard-working people who are often the key piece in a jigsaw that needs to be put together and orchestrated. People to raise and look after, who are hard workers and on the same wavelength as you. Men to whom you show a sketch and they carry it out because they enjoy doing it. For a craftsman this challenge is certainly more rewarding than working on a veneered interior, it encourages him to start and get organized in order to obtain the best possible product. **If you were to talk in terms of density and rarefaction, uniqueness and multiplicity in refitting vintage boats, what would you refer to?** I would like to give an interpretation that is reminiscent of Michelangelo's architectural work, although I would never dare make a comparison! Every *fabbrica*, or every creation of his, is a sculptural work, as Michelangelo is always a sculptor, also when he is a painter, an architect and a poet. Boats are the same: they appear in their whole entity straight away - from the topmast to the keel - one and the same, speaking only the same language, i.e. that of the boat. This is obviously a language that can then be compared to that of many other boats, if only for being from the same period, of the same origin and by the same designer. All is really very 'dense'. Clearly, what you see from the outside is necessarily different from the interior: the outside is pure propulsion - I am always referring to sailing yachts - while the interior considerably helps architect

studios which are able to reproduce the most suitable style onboard the boat. Stimuli are used that, very often, contribute to solving some details, such as handles, scuttlebutts, lamps or dishes... If we go into detail, we can consider 'everything as very dense'. For example, in the plan of masts and yards you get down to the detail of collar construction, in other cases you get to talk about screw threading or about the machining of steel and bronze. The working plan is always very detailed, as in the case of a mechanical piece. Whereas, the working plan for the interior - as regards woodwork - can and should leave some space for creativity to the craftsman; indeed, it is more likely that the latter, feeling that he is not so restricted in his work, may produce a better product in the end. In order to achieve the best possible result, he has to feel he partly owns the piece, while no inventiveness should be left to the mechanical workshop. In this sense, density lies in seeing the boat finished, that it all goes and moves together, each single element needs to be seen as an integral part of the entire product. **It seems to me that Lulworth is the densest and most significant experience in recent history of vintage sailing boat restoration: could you please briefly tell us, although I realize it is impossible, your experience with this sea wonder?** It is a 'briefly' lasting 5 years... It has been an all-round work. We did not deal with the sail part, although we would have really liked to, because the boat was bought with an already-completed mast, but as to the interior, that took five years of hard work.

First of all, we had to catalogue all the contents. Unlike many other boats that today undergo restoration, we had to catalogue various parts of the existing interior (the saloon including up-and-over stanchions and table, the corridor's bulkheads, etc.); these were all scattered objects. Gathering, cataloguing and then physically locating them in space was certainly the longest work which went on till the end. (What remained of the boat at the start of its restoration plan was basically the shell of the hull, while the still-existing interior elements were stripped and stored in boxes. Writer's note). Including the pre-existing bulkheads in the design was an even more complicated job. Drawing a general plan from scratch is a particular job but, all in all fairly simple, if compared to the need to create a general plan with an existing restriction. On the one hand, I had to deal with original bulkheads that needed to be put in place - with the awareness that I had to place them exactly in the right spot - and, on the other, with a 'stripped-to-the-bone' hull. Then, after the 'first step' and at long last having found their final location, I had to work around the existing elements in the drawing: it was an extremely complicated mental and design procedure. Also because, when a design, what's more hand-made, does not move for three



di archiviazione dell'esistente. Qui, al contrario di tante barche che oggi arrivano ai lavori, avevamo da catalogare diverse parti degli interni esistenti (il salone compresi candelieri basculanti e tavolo, le paratie del corridoio...): oggetti che erano tutti dispersi. Raggrupparli, catalogarli e poi collocarli fisicamente nello spazio è stato sicuramente il lavoro più lungo e si è protratto fino alla fine. (La barca agli esordi del suo progetto di restauro era ridotta pressoché alla semplice ossatura di carena, mentre gli elementi interni, ancora esistenti, erano smontati e conservati in scatoloni. n.d.r.). Ricollocare nel disegno le paratie esistenti è stata un'operazione ancora più complicata. Fare un piano generale da zero è un lavoro particolare, ma, tutto sommato facile, se lo confronti con la necessità di fare un piano generale con un vincolo esistente. Da un lato avevo delle paratie originali da dover collocare – conscio della necessità di posizionarle esattamente nel punto corretto – e dall'altro uno scafo ridotto a scheletro; successivamente, fatto il "primo passo" e finalmente trovata la loro

destinazione, dovevo girare nel disegno tutto attorno all'esistente: è stato un procedimento mentale e progettuale davvero complicato. Anche perché quando un disegno, elaborato per giunta a mano, per tre o quattro mesi non si sposta dal tuo tavolo comincia a pesare... inizi ad aver voglia di non vederlo più e ti costringi a dedicarti una notte tempo per raggiungere finalmente l'esito sperato. Esistevano, inoltre, molti disegni della barca, ma tutti diversi fra loro; sorgeva quindi il problema di quale scegliere come modello, di quale considerare originale e la necessità di valutare quale fosse più consono all'armatore. Da questi presupposti sono scaturite una serie di proposte preliminari per gli interni mirate a rispettare sia la volontà dell'armatore che lo spirito del restauro conservativo. Adiacente alla cabina dell'armatore, per esempio, in luogo di un precedente bagno – non più adattabile e realizzabile – è stato progettato, dopo alterne vicende, un punto lettura aperto, coerente agli anni di costruzione della barca e in grado di dare più respiro alla cabina medesima, mentre la toilette dell'armatore è stata eseguita con un intervento filologico adeguato alle esigenze contemporanee. La zona tecnica a prua del salone (cucina e zona equipaggio. n.d.r.), invece, è tutta nuova.

Quando sei lì, *in medias res*, cominci a scendere di scala, il disegno ti si ingrandisce fino a diventare 1 a 1. Un impegno ricchissimo e particolare, anche grazie all'armatore che pur sapendo di spendere molto di più ti lascia carta bianca su tutto. Allora capita che tu chiedi "facciamo le lampade nuove?" e lui ti dice "facciamo le lampade nuove, bella idea!": un paio di proposte ed esce fuori la lampada! E così per molti altri esempi. A un certo punto non lo chiedevo neanche più. Ho preso in mano la situazione e quando non esisteva nulla di commerciale che facesse al caso nostro preferivo

disegnarmi i dettagli *ad hoc*. Ne facevo un modello tridimensionale e poi procedevo a fondere il pezzo in cera persa, come per la maniglia del frigo e molti altri. Tutti questi piccoli dettagli unitamente al progetto generale hanno costituito un'orchestra meravigliosa, un concerto di ideazione, fusione, cera persa, modellista e modello. Modello in legno che senti e sperimenti toccando con mano, simulando il movimento di aprire e chiudere una maniglia, limandolo e modificandolo fino ad ottenere il risultato voluto. Qui in studio abbiamo sempre curato i dettagli, ma non fino a questo punto... è stata una bellissima esperienza, ti viene voglia di fare qualsiasi cosa. Mi sono fermato, a un certo punto, solo per evitare di diventare troppo maniacale. Una volta finita la barca mi ha fatto veramente impressione vederla in acqua... mi sono reso conto – dopo cinque anni di lavoro in cantiere – come fosse molto più piccola di quanto potessi immaginare. Vederla come l'hai vista tu, in mare, è un'altra percezione, non sai che sotto il galleggiamento ci sono altri cinque metri... Vederla e viverla in secco è un'altra cosa: è come una chiesa o come il Pantheon che incombe su di te con la sua cupola e in qualche modo ti schiaccia con la sua presenza... *Lulworth* nel suo *habitat* naturale è molto più innocua di come ci si possa immaginare, ma nei cinque anni precedenti ne ho subito e vissuto l'imponenza. **Ci sono altre esperienze che paragoneresti al *Lulworth*?** Un'altra esperienza interessante è stata il restauro del *Pianosa*. Almeno interessante quanto *Lulworth* anche se parliamo di un gozzo sorrentino di 12,50 metri. In questo caso, mi ha sorpreso il coraggio dell'armatore che voleva restaurare un oggetto in cattivissime condizioni, paragonabili a *Lulworth*. Però

or four months from your table, it starts to become heavy... you begin wanting to see it disappear and you force yourself to work on it at night to get to the desired final result. Moreover, there were many drawings of the boat, but they were all different from one another. The problem thus arose which one to choose as a model and to consider as the original one, as well as the need to assess which one was the most appropriate for the owner. Against this background resulted a series of preliminary proposals for the interior aimed at both fulfilling the owner's wish and at complying with a conservative restoration approach. Adjacent to the owner's cabin, for example, in lieu of a previous bathroom – no longer adaptable and feasible – after many ups and downs, an open reading area was designed in line with the time when the boat was built, capable of making the cabin look larger and more comfortable, whereas the owner's toilette was completed with a philological type of work in line with nowadays' needs. The technical area (galley and crew quarters – writer's note), forward of the saloon, is, on the contrary, entirely new.

When you are there, in the middle of it, you start to reduce the scale, and the design gets bigger until it becomes 1:1. This entails a considerable and particular effort, also thanks to the owner who, despite knowing that he will spend much more, gives you a free hand on everything. Then, you may happen to ask "shall we put in new lamps?" and he will tell you "let's put new lamps, great idea!": and after a couple of suggestions, there comes the lamp! And this goes for many other examples. At a certain point I would not ask any more. I took the situation in my hands and when there was nothing on the market that would suit us, I preferred designing tailor-made details myself. I would draw a three-dimensional pattern and then I would proceed with casting the piece through the lost-wax technique, as in the case of the refrigerator handle and many others. All these small details, together with the general design, were part of a marvelous orchestra, a concert made up of devising, melting, lost wax, pattern maker and pattern. A wood pattern that you feel and directly experiment with,

simulating the opening and closing movement of a handle, polishing and modifying it until you obtain the desired result. In our studio, we have always paid attention to details, but not to this extent... it was a wonderful experience, you feel like doing anything. I stopped, at some stage, only to avoid becoming excessively obsessive. Once the boat was finished, it really made an impression on me to see it in the water... I realized – after five years of work in the yard – how much smaller it was than I imagined. Seeing it as you saw it, in the sea, is different, you don't know that there are another five meters under the waterline... Seeing it and experiencing it in the dry dock is another thing: it is like a church or the Pantheon hanging over you with its cupola and somehow overwhelming you with its presence... In her natural habitat, *Lulworth* is more harmless than one would imagine, but in the previous five years I was subject to and experienced her grandeur. **Are there other experiences you would compare to that you had with *Lulworth*?** Another interesting experience was restoring *Pianosa*. At least as interesting as *Lulworth*, although we are talking about a 12.50-meter *Sorrentino gozzo*. In this case, I was struck by the courage of the owner, who wanted to restore an object which was in very bad condition, comparable to *Lulworth*'s. But in the latter case, in the end, you have an over 40-meter mega yacht, while in the case of *Pianosa*, you have "to be satisfied with" a *gozzo*, therefore the work is certainly more of a cultural nature. In this case, the restoration plan was carried out in a completely different way: I made an effort to be spontaneous. An affected spontaneity – I dare say – although it may sound contradictory. These boats used to be made in Sorrento, as well as in Naples, and were equipped with second-hand propulsion machinery, such as engines of US Jeeps abandoned after the war. *Pianosa* was, indeed, equipped with a tank engine... which could obviously not be repeated. All this is to say that, recovery meant as reuse, is a sensation that I liked to reproduce in this *gozzo* also once the restoration work was completed; I liked the idea of getting onboard and finding



different blocks, as well as by the thought of going in search of the various pieces. Besides the taste for different things, I tried to completely absorb the local *know-how*, in the attempt to have a product which would be as faithful to the original as possible. In this sense, the local workers turned out to be fundamental, because they work today as they did then, and they consider as pure routine what for us is restoration. ***Lulworth* shows how conservation and design can co-exist and live together in planning restoration *tout court*. What is the relationship between two phenomena apparently in contrast, and where is this, in your opinion, mostly reflected?** Unlike boat building from scratch, the objects need to draw inspiration from a detail that nobody will see, but that is right there: it is the boat's DNA. Once this object is deduced its nature will also be understood. In my case, the underlying theme was a sort of flower that I took as an inspiration for the base of the wall lamps and that I then used as a matrix for conceiving other details. All this gives you a free hand on the type of concept and object that you are about to create, but always remembering what it is, not so much the boat as an object, but, rather, the boat in terms of DNA; in other words, the small piece I was talking about before which,



nel caso di *Lulworth*, alla fine, hai un *mega yacht* da oltre 40 metri, mentre nel caso di *Pianosa*, ti devi "accontentare" di un gozzo, quindi l'operazione è sicuramente più culturale. Qui il progetto di restauro è stato condotto in maniera completamente diversa: mi sono sforzato di essere spontaneo. Una spontaneità ricercata – oserei dire – anche se appare come un'antitesi.

Queste barche nascevano a Sorrento, come a Napoli, e venivano impiegate con apparati propulsivi di recupero, quali motori di jeep americane abbandonate dopo la guerra. *Pianosa*, infatti, era equipaggiato con un motore di carro armato... cosa che ovviamente non si è potuto ripetere. Tutto ciò per dire che il recupero, inteso come riutilizzo, è una sensazione che mi piaceva riproporre in questo gozzo anche a restauro finito; mi stimolava l'idea di salire a bordo e trovare un bozzello diverso dall'altro e il pensiero di andare alla ricerca dei singoli pezzi. In questo caso il restauro, oltre ad essere un vero e proprio progetto completo, è stato anche un lavoro da antiquario. Oltre il gusto per le cose diverse fra loro ho cercato di assorbire completamente il *know how* locale nel tentativo di avere un prodotto il più possibile fedele all'originale. In questo senso le maestranze locali si sono rivelate fondamentali perché lavorano "oggi come allora" e considerano pura *routine* ciò che per noi è restauro.

Lulworth racconta come conservazione e design possano coesistere e convivere nella progettazione di un restauro *fouf courf*. Qual'è il rapporto che lega due fenomeni apparentemente antitetici e dove a tuo avviso maggiormente si esplica?

A differenza della nautica *ex-novo* gli oggetti devono prendere ispirazione da un particolare che nessuno vedrà, ma che c'è ed esiste: è il *DNA* della barca. Una volta dedotto questo oggetto si è colto lo spirito. Nel mio caso il filo conduttore è stato una sorta di fiore che ho estrapolato come ispirazione per la base delle *appliques* e che, successivamente, ho impiegato quale matrice per l'ideazione di altri dettagli. Tutto ciò ti dà carta bianca sul tipo di *concept* e di oggetto che vai a realizzare, ma sempre con la memoria di quello che è, non la barca come oggetto, ma la barca come *DNA*, ovvero, il mio famoso pezzettino che può essere in questo caso la sezione del braccetto o la base floreale dell'*applique*. Devo dire la verità: mi sono sentito molto libero, e una volta individuato un *leit motif* per quella precisa barca, mi sono sentito, forse, ancora più libero di riproporre anche altri oggetti quali il capochiave, piuttosto che la maniglia del frigorifero. Lavorando in questo modo avverti che c'è qualcosa nel frigorifero che appartiene alla barca, anche se prima non esisteva

(in realtà non sapevo, neanche, se all'origine era prevista una ghiacciaia). Quando vedi e impugni questa semplice maniglia, pensi spontaneamente "non è un oggetto nuovo di design è un oggetto che appartiene alla barca" in quanto parte del tutto. Lo spirito con cui ho lavorato va inteso in questo senso, ovvero che il lavoro nuovo di design fatto su questa barca è originale. Originale, direi, del 1920 perché ho tirato via una "costola dalla barca stessa per creare il nuovo". È sicuramente questa la differenza fra il design *ex-novo* e quello che è il piccolo margine del design, in realtà abbastanza ampio, nel *refitting*.

È un po' come essere designer nel 1920!

Un po' è questo ed è il suo bello. Pensare al pezzo, disegnarlo a mano in proiezione e nello spazio, con le ombre, gustarselo. E poi andare dal modellista, prendersi il modello per passare la cartavetro, limarlo modificarlo... anche solo di pochi millimetri. Si comincia ad avere una percezione diversa: non più una visione bidimensionale o tridimensionale su carta, quanto una sensazione fisica. È entusiasmante sentirlo nelle mani come i vecchi modelli di carena dei maestri d'ascia.

Oggetti piccoli come maniglie, serrature, appliques in un intervento impegnativo come il restauro integrale di Lulworth potrebbero sembrare aspetti marginali o secondari. In realtà il percorso necessario alla loro definizione dal *concept design* alla realizzazione e messa in opera mi sembra uno stimolo alla riflessione sulla complessità dell'operare in questo settore. Vuoi descriverci un caso studio?

La presenza costante del pensiero di questa barca è stato paragonabile a quello che puoi avere nei confronti di una persona, anche se ovviamente – progettualmente parlando – non ho fatto solo questo nei cinque anni che hanno caratterizzato le diverse fasi di intervento su *Lulworth*. Mi sono trovato molto spesso, per esempio, in treno a dire a me stesso "guarda questa cosa

in this case, may be the wall lamp's small arm section or its floreate base. I must tell you the truth: I felt I had a lot of freedom, and, once I identified the *leitmotif* for that particular boat, I felt perhaps even freer to also re-propose other objects such as a key, or better still, the refrigerator handle.

Working in this way, you realize that there is something about the refrigerator that belongs to the boat, even though it did not exist before (in fact, I didn't even know whether an icebox was in the original plan). When you see and grasp this simple handle, you spontaneously think 'this is not a new design object, it is an object that belongs to the boat' as it is part of the whole.

This is how my attitude to the work I did should be understood, meaning that the new design work carried out on this boat is original. Original, I would say, from 1920, as if I took out a 'rib from the boat to create the new one'. This is certainly the difference between 'from scratch design' and what is the small margin, but in reality large enough, of design in refitting.

It is a bit like being a designer in 1920!

It is partly like that and that's what is nice about it. Thinking about the piece, drawing it by hand both in elevation and in space, with shading, enjoying it. And then going to the pattern maker, taking the pattern back to sand it, shaping it, modifying it... even by only a few millimeters. You start having a different perception: it is no longer a two-dimensional or three-dimensional view on paper, but, rather, a physical sensation. It is so exciting to feel it in your hands like the old hull models by shipwrights.

In a demanding job like Lulworth's full restoration, small objects such as handles, locks and wall lamps may seem only marginal or secondary aspects. In fact, the necessary path to define them from concept design to implementation seems to me an incentive to reflect on the complexity of working in this field. Could you please describe a case study for us?

The constant thought of this boat in my head was comparable to the one you may have of a person, although of course – from a design viewpoint – in the five years required to work on *Lulworth* I didn't do just this. For example, I often found myself in the train saying to myself 'look at this, this might be interesting', then taking notes of it and sketching it in a notepad.



The constant presence and thought of this 'child' that you have somewhere, leads you to sketch many small objects wherever you are, like travel notes to be revised, later on, in the quiet of your studio. Then, at the drawing desk, you bring them into focus on paper... deleting, deleting and drawing again... and finally you take all their proportions under control. In the different versions, curves may slightly change, but they change because the eye is very sensitive and it is very hard to deceive the eye. This sketch then turns into the final plan, then into the wooden pattern, then wax, then casting... polishing and, only at the end, is the finished piece laid on deck. I give as an example the caps for the winch buttons.

The way you say it, the object per se sounds banal and microscopic in



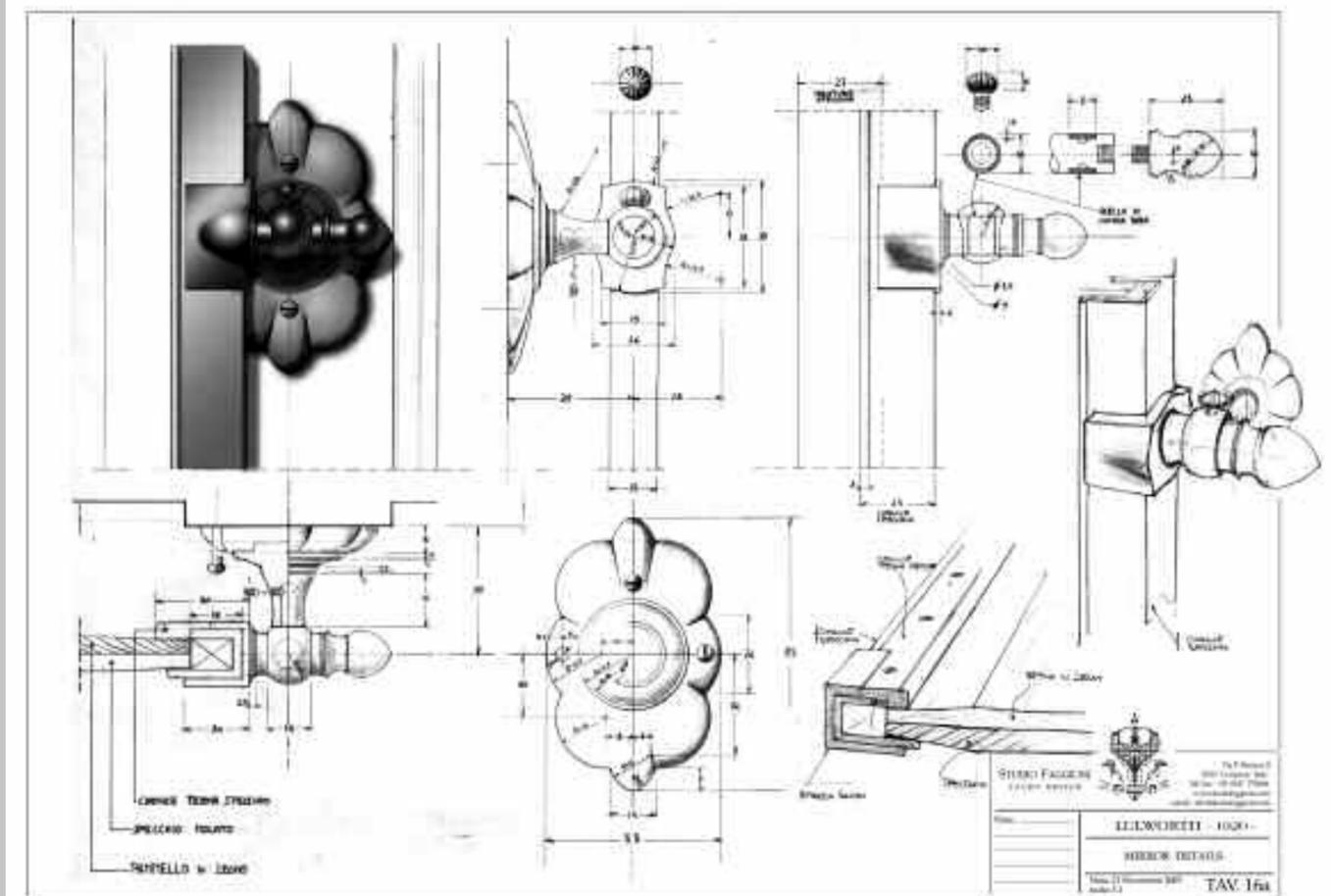
potrebbe essere interessante", annotarla e schizzarla su un taccuino. La costante presenza e il pensiero di questo figlio che hai da qualche parte ti porta a schizzare molti dei piccoli oggetti ovunque ti trovi, come appunti di viaggio da rielaborare, successivamente, nella quiete del lavoro di studio. Al tavolo da disegno, poi, li metti definitivamente a fuoco sulla carta... cancellare, cancellare e ridisegnare... e alla fine ne domini le proporzioni. Le curve da una versione all'altra, magari, si modificano di un'inezia, ma cambiano perché l'occhio è molto sensibile e ingannare l'occhio è difficile.

Questo schizzo diventa poi progetto definitivo, poi modello di legno, quindi di cera, quindi fusione... lucidatura e, solo all'ultimo, pezzo finito posato in coperta. Faccio l'esempio dei tappi per i pulsanti dei winches.

Detto così l'oggetto in se stesso sembra banale e microscopico rispetto all'insieme, mentre in realtà al concept design di dettaglio si affianca anche il problema dell'esigenza tecnologica che non dialoga facilmente con l'età anagrafica di Lulworth...

È un oggetto fastidioso perché già si parla di winches elettrici su una barca d'epoca del 1920, quando i winches come li si

intende oggi neanche esistevano, ma dei quali non si poteva proprio pensare di fare a meno per poter rendere manovrabile la barca. Il problema, quindi, è stato come renderli più accettabili. Innanzi tutto i tappi sono stati pensati in bronzo normale e non in lega bronzo-alluminio con cui, invece, sono stati fatti winches e golfari di coperta. Perché il primo si ossida e così facendo si mimetizza col cinerino del tek di coperta, mentre la lega è resistente come l'acciaio, ma non invecchia e non si ossida rimanendo sempre un po' troppo evidente in coperta. Risolto il problema del materiale sono passato quindi a determinarne la consistenza ed all'aspetto... Così ho fatto anche per molti altri oggetti, come la chiave: succede che inizi a pensare e ad osservare... vedi la porta, poi la maniglia... e ti accorgi che manca la chiave e la inizi a ideare. Allora tiri fuori il d.n.a. della barca, il leit motif e da quello progetti la chiave e dalla chiave, poi, tiri fuori il porta chiavi, e poi...



relation to the whole; while, in fact, along with detail concept design, there is also the problem of technological needs that are hardly matched with Lulworth's real age...

It is an annoying object, as we are already talking about electric winches on a 1920 vintage boat, when winches as they are understood today didn't even exist, but that we couldn't even think of doing without in order for the boat to be maneuvered. The problem, therefore, was how to make them look more acceptable.

First of all, the caps were conceived to be in normal bronze rather than in aluminum-bronze alloy, which is what was used for the deck winches and eyebolts instead. This is because the former oxidizes, thus blending in with the teak's ash grey, while the alloy is as resistant as steel, but it neither ages nor oxidizes, thus always standing out too much on deck. Once the problem of the material was solved, I moved on to determining its consistency and its appearance...

I also did the same for many other objects, such as in the case of the key: it so happens that you start thinking and

looking around... you see the door, the handle... and you realize that there is no key and you start to think creatively. Then you take out the boat's DNA, the leitmotif, and from it you design the key, then you take out the key-holder, and then...

NOTA ALLE IMMAGINI

Fotografie: Francesco Rastrelli

Progetto di restauro, design dei complementi, disegni ed elaborazioni grafiche: Studio Faggioli