

A Glorious Rebirth

PAOLO MACCIONE

PER DARE NUOVA VITA AL GAFF CUTTER LULWORTH, IL GIOVANE ARCHITETTO STEFANO FAGGIONI GIOCA SUL FILO SOTTILE TRA CONSERVAZIONE E INNOVAZIONE. COSÌ LO STORICO BIG CLASS CAMBIA PELLE, SENZA PERDERE LO SPIRITO DEL TEMPO

WITH THE PERFECT COMPROMISE BETWEEN RESTORATION AND INNOVATION, ARCHITECT STEFANO FAGGIONI GAVE NEW LIFE TO THE GAFF CUTTER LULWORTH. AND ENABLED THIS HISTORIC BIG CLASS TO RENEW ITSELF WITHOUT LOSING ITS OLD-WORLD SPIRIT

Un relitto. Consumato dal tempo e dall'abbandono. Ammorbatto dal fango del fiume dove è rimasto per quarant'anni e trasformato in house-boat. Così si presentò lo scafo del cutter Lulworth all'armatore olandese Johan Van Den Bruele, uomo dalle larghe vedute. Non pago di aver restaurato il ketch in acciaio di 30 metri Iduna, nel 2001 ha rilevato lo storico Big Class Gaff Cutter dal Cantiere Beconcini di La Spezia, dove lo aveva lasciato il precedente amatore, e lo ha trasferito nel Cantiere Darsena di Viareggio. Qui ha avuto inizio uno dei più spettacolari recuperi degli ultimi anni: quello di uno scafo a vela d'epoca con oltre ottant'anni di storia. Il cutter Lulworth (ex Terpsichore, la musa greca della danza) è stato infatti realizzato nel 1920 dal cantiere White Brothers di Itchen (nell'Hampshire, in Gran Bretagna) su progetto di Herbert W. White. Costruita in fasciame di mogano dell'Honduras su ossatura in ferro, l'unità misura 36,50 metri di lunghezza per 6,63 metri di larghezza. Maestosa e spettacolare sotto vela, apparteneva a quella classe di grandi



Awreck, worn out by the years and then cruelly abandoned. Rotted by the mud of the river where she spent 40 years. Converted to a houseboat. The cutter Lulworth was in bad shape indeed when the very farsighted Johan Van Den Bruele took up her case. Not satisfied with restoring the 30-metre steel-hulled ketch Iduna in 2001, he bought the historic big class gaff cutter from the Cantiere Beconcini of La Spezia and moved her to the Cantiere Darsena in Viareggio. There began one of the most spectacular restoration projects of the recent years.

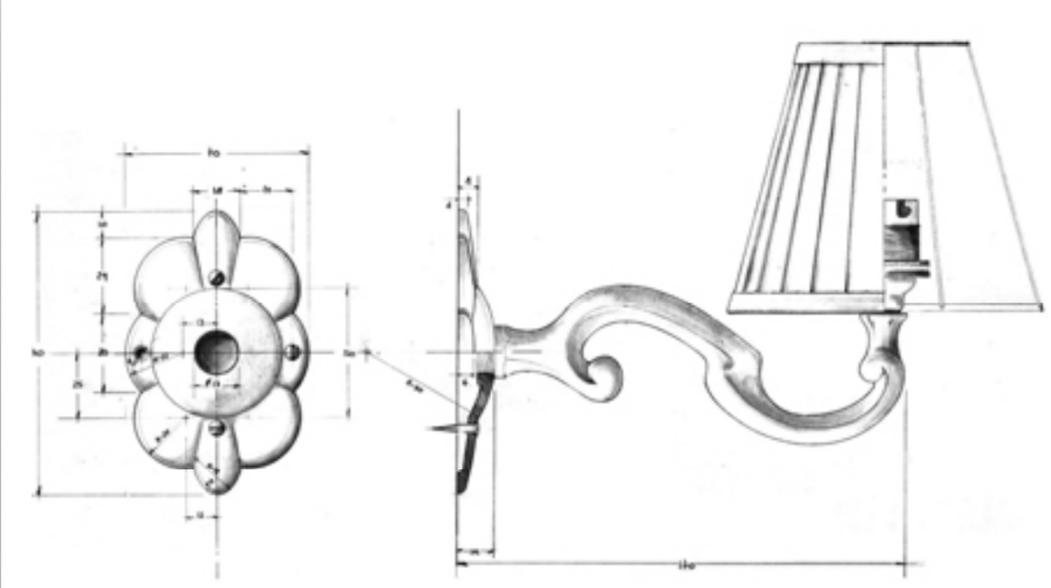
Lulworth (ex Terpsichore) was built in the 1920s at White Brothers of Itchen, Hampshire, Great Britain after a Herbert W. White design. Built from Honduran mahogany planking over a iron frame, the 36.5-metre had a beam of 6.63. She cut a wonderfully majestic dash under sail and was one of the Big Five along with Shamrock IV, White

Nella foto grande, un rendering del piano velico del cutter Lulworth. A sinistra, il crest della barca.

Main photo: a rendering of the sail plan of the cutter Lulworth. Left: the crest of the boat.



LULWORTH



le di un progetto di tale portata è rappresentata dalla mediazione tra il valore del bene storico-artistico, il desiderio di effettuare un intervento conservativo e l'impronta che il nuovo armatore vorrà dare al futuro della barca. Impossibile, anche per i più integralisti, ignorare la strumentazione e l'accessoristica imposti dall'evoluzione tecnologica. Per esempio i verricelli elettrici, la telecomunicazione satellitare e una serie di servomeccanismi che hanno condizionato la maniera di andar per mare. Inconcepibile non prevedere comodi bagni per l'armatore e per i suoi

cutter, meglio conosciuti come i Big Five, della quale facevano parte anche Shamrock IV, White Heater II, Britannia e Westward. Ma come procedere per rimetterlo a nuovo? La parola a Stefano Faggioni, giovane titolare dell'omonimo studio di architettura navale di La Spezia cui è stata affidata la rinascita di questo splendido yacht: «Quando una barca arriva in condizioni quasi archeologiche bisogna prima di tutto ripercorrere le tracce della sua vita passata. Il caso di Lulworth è fortunato, perché si è potuta ricostruire la storia attraverso i disegni dell'epoca e il rilievo del mobilio

superstite». Sorge spontanea una domanda: un progetto di restauro quanto è una riproduzione passiva dei disegni e quanto innovazione? «I piani generali si muovono attorno al salone e alle paratie superstite che rimangono intonsi come un totem, ovvero uno spazio sacro da rispettare al centimetro», risponde l'architetto. «Tutto il resto è stato integralmente progettato ex novo, mantenendo l'aspetto dei pannelli e dei mobili del salone, in legno di mogano Honduras, adottati come modello per una logica uniformità di stile». Stefano Faggioni ha le idee chiare: la spina dorsa-

Sopra, la vista generale del profilo e degli ingombri sulla coperta. A destra: sopra, lo studio per la nuova base di una applique; sotto, lo sketch preliminare per la nuova sistemazione di un divano con angolo lettura nella parte poppiera della cabina armatoriale.

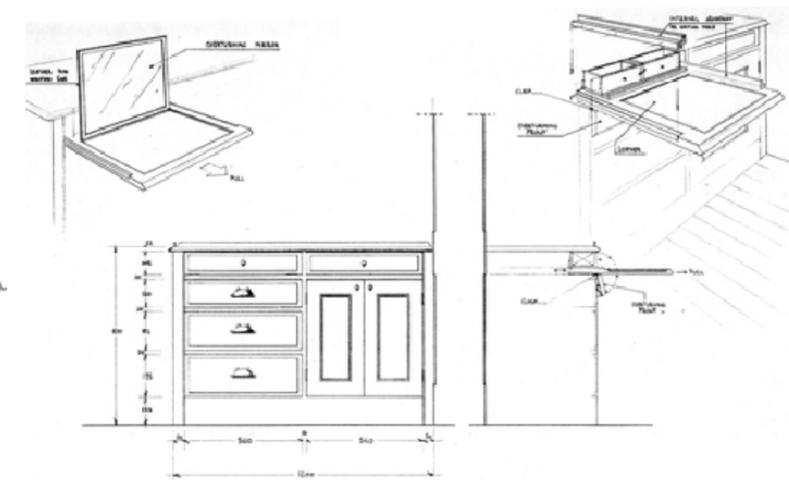
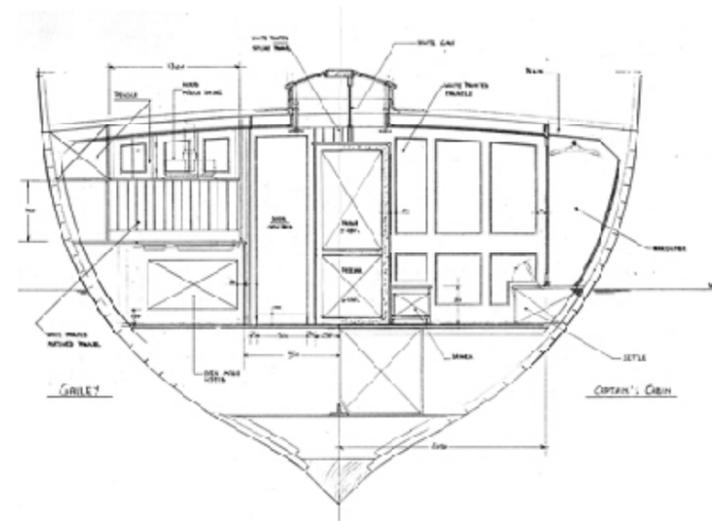
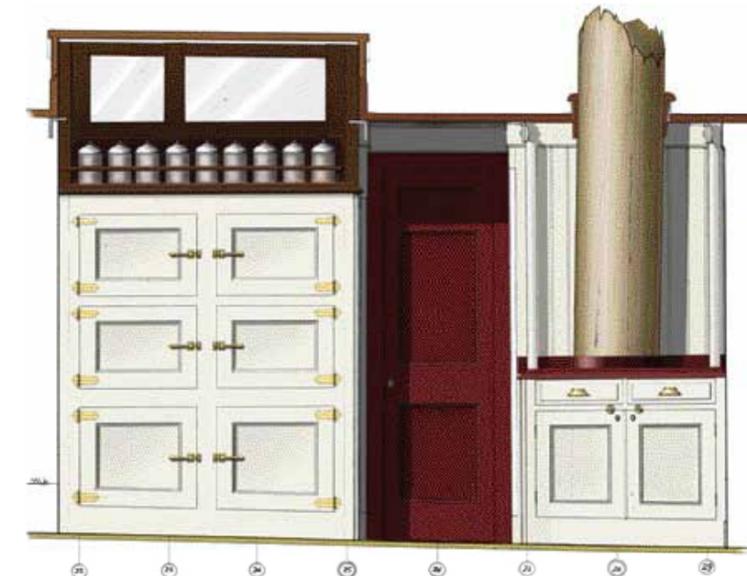
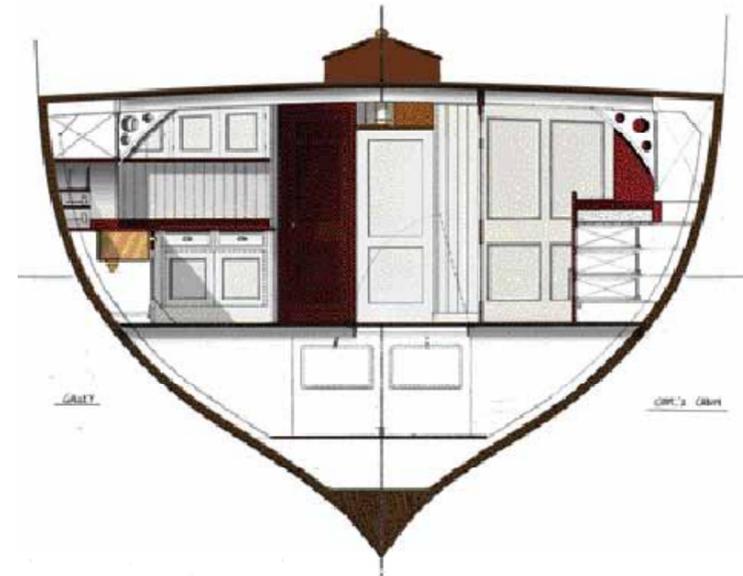
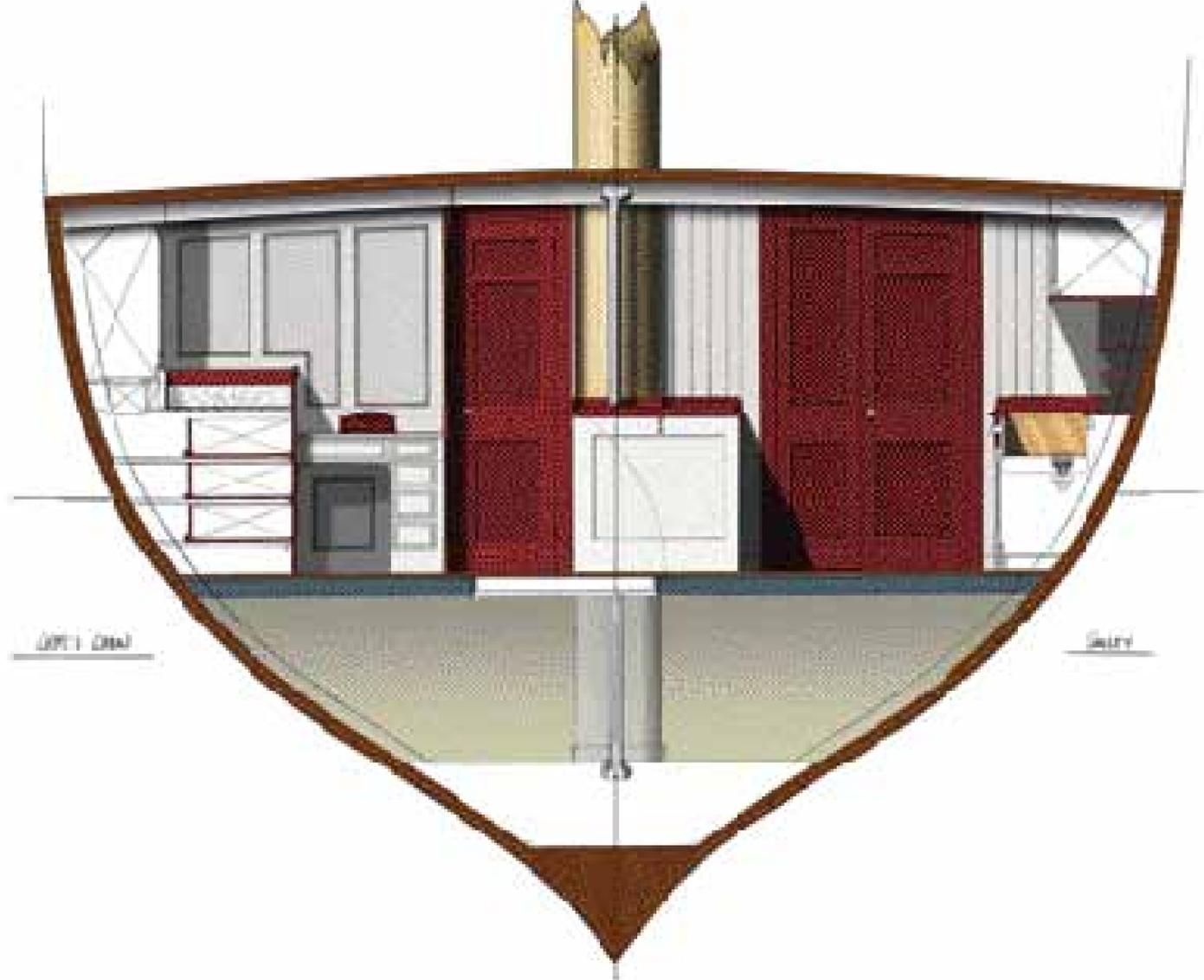
Above: an overall view of the profile and of the deck space. Right, top: a draft of the new base of a light fixture; below: the preliminary sketch of the new arrangement of a sofa with a reading corner in the aft area of the owner's cabin.

Heater II, Britannia and Westward. The question when Van Den Bruele bought her was how she could be restored to her former glory. Stefano Faggioni, the young owner of the naval architecture studio charged with that delicate task, explains: "When a boat arrives in such a dreadful condition, the first thing to do is retrace the story of its former life. Lulworth was lucky because we could piece together her history from the original designs and the bits of her

furnishings that had survived." But how much is a restoration project about replicating the past? "The general plans centre around the saloon and the surviving bulkheads which are hugely symbolic, a sacred space of which every inch has to be respected," answers the architect. "All the rest was completely designed from scratch in tune with the look of the Honduran mahogany panels and furnishing in the saloon which were used as a model to

I PIANI GENERALI, CHE RUOTANO INTORNO AL SALONE E ALLE PARATIE SUPERSTITI, SONO INVOLABILI. COME UNO SPAZIO SACRO

THE GENERAL PLANS, CENTRED AROUND A SALOON AND SURVIVING BULKHEADS, ARE TO BE RESPECTED. LIKE A SACRED SPACE



ospiti. Ma se questa è solo un'esigenza di comfort, la tecnologia è in grado di supplire al lavoro un tempo svolto da un equipaggio fisso numeroso, utilizzando winch elettrici. Risulterebbe infatti anacronistico imbarcare trenta marinai professionisti per tesare una cima di manila e issare randa monumentali come quelle di Lulworth... «L'importante è mantenere intatto lo spirito dello yacht», prosegue Faggioni, ponendo l'accento sulla deontologia professionale che impone agli architetti di non farsi forzare la mano dalle esigenze dell'armatore. «Bisogna evitare a tutti i costi di snaturare l'immagine e il sapore della barca originale, quando si interviene riprogettando ex novo. Qui si rivela la capacità di adattamento del committente a una situazione atipica, dove comodità, tecnologia e bellezza devono armonizzarsi con il valore storico della barca». Sotto questo aspetto il refitting di Lulworth è già di per sé positivamente fuori del comune. L'ar-

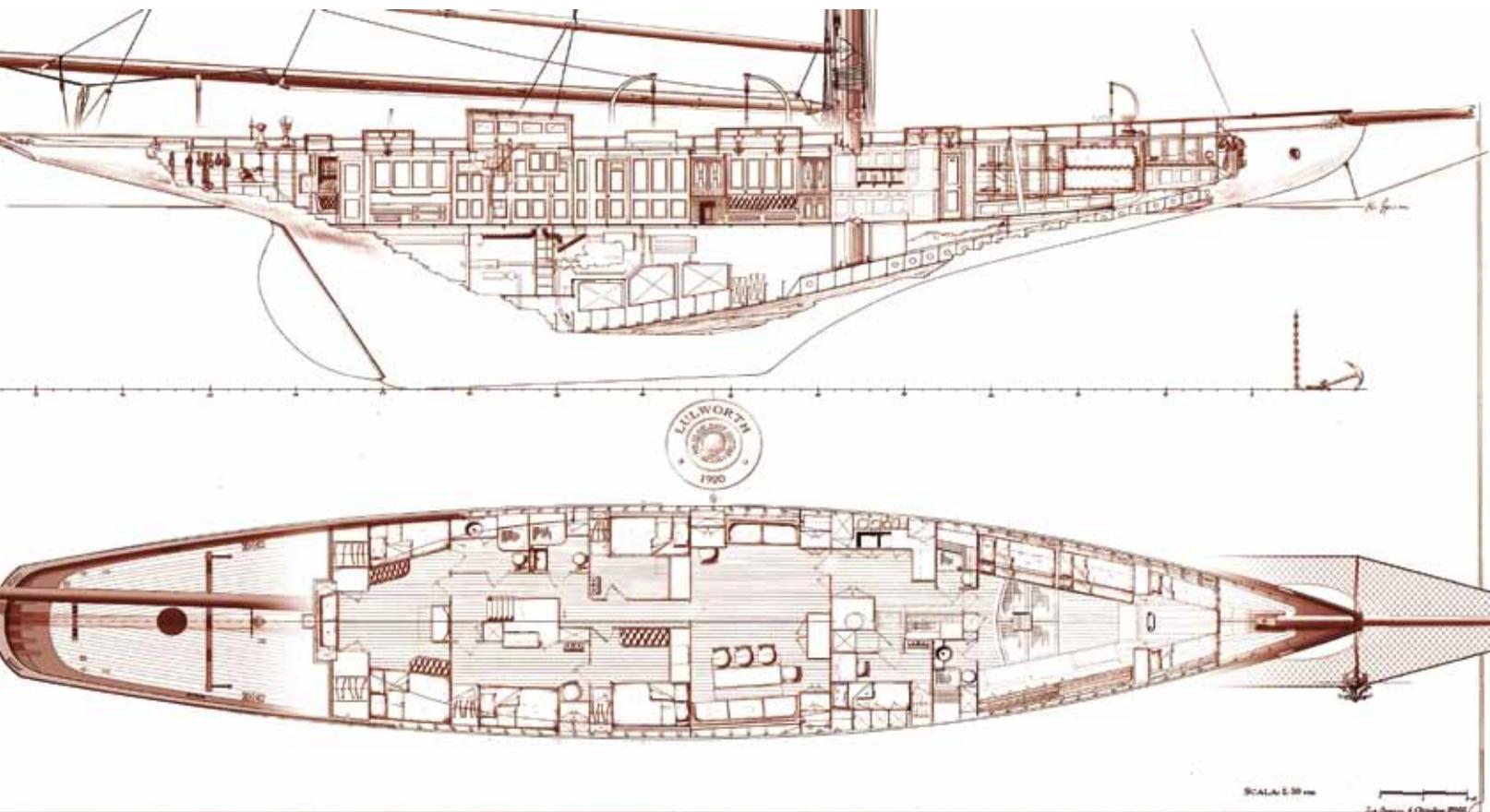
matore ha comprato infatti questo vecchio cutter con l'intento di effettuare un restauro di tipo conservativo, anche se in cucina, così come nella zona carteggio ed equipaggio, si nasconderanno le più moderne tecnologie per la cottura, il governo dello scafo e quant'altro. Lulworth è un raro esempio di unità d'intenti tra l'armatore, il project manager e l'architetto che ha il compito di proporre le soluzioni più opportune mediando le richieste del primo con le esigenze tecniche del secondo, filtrando il tutto attraverso la storia della barca. La cultura e la professionalità necessarie per recuperare al meglio un monumento galleggiante come Lulworth traspaiono nei dettagli. Un esempio? Il design per gli attacchi a snodo delle specchiere di bordo o le luci di lettura, reinventati ad hoc in perfetta armonia con gli accessori originali. Da questo progetto d'altri tempi, realizzato interamente a mano, è difficile distinguere il mobilio disegnato dallo studio da

Sopra, una delle sezioni trasversali di progetto per la nuova sistemazione della cabina comandante e cucina. Nella pagina a fianco, da sinistra in basso e in senso orario, la sezione tecnica e quella pittorica di progetto per la nuova sistemazione dei locali di prua; il lato destro della cucina occupata dal grande mobile frigo/congelatore, anch'esso in stile; un mobiletto per una delle cabine ospiti, dove, all'interno di un finto cassetto, si apre un piccolo scrittoio-vanity. Above: one of the cross-sections of the design for the new arrangement of the captain's cabin and the galley. Opposite page, clockwise from bottom left: the technical section and the pictorial section of the design for the forward area; the starboard side of the galley which boasts a large refrigerator/freezer; a piece of furniture for the guest cabin where, inside a fake drawer, a small desk/vanity opens out.

help ensure a certain uniformity of style." Faggioni is very clear about one thing, however: the backbone of a project like this one is striking the right balance between the desire to be conservative in the restoration work and to include something of what the owner hopes for the future of the boat. It's impossible for even the strictest purists to ignore the high-tech instruments and accessories on offer today (electric winches and satellite communications to name but a few). But it was inconceivable that the designers would fail to include comfortable bathrooms for the owner and his guests. And while this is comfort-driven reasoning, technology would also be able to do the work once done by a large crew, courtesy of electric winches. It would be anachronistic to bring 30 professional

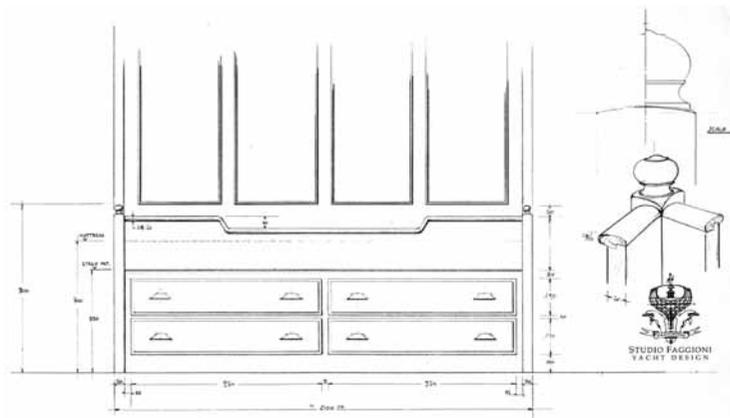
the chart and crew areas the most modern cooking, monitoring and other technologies are neatly hidden away therein. Lulworth is a rare example of a complete meeting of minds between the owner, project manager and architect. The background and professional skills necessary to bring a floating historical monument of Lulworth's ilk properly back to life become obvious when the details are examined at close quarters. One good example in this case being the reading lights that were designed to be completely in harmony with the original accessories. It is actually very difficult indeed to distinguish between the furnishings designed by the studio and the original ones. Owner Van Den Bruele was thrilled with the end result. And he knows that a

sailors aboard to hoist a huge mainsail like Lulworth's. "The important thing is to retain the spirit of the yacht," continues Faggioni stressing the professional code that cautions architects not to allow their hand to be forced by owners' demands. "One has to avoid at all costs changing the original nature and atmosphere of the boat when redesigning has to be done from scratch. But this is where we get to see how well the owner adapted to a very unusual situation in which comfort, technology and beauty must be harmonised with the historical value of the boat." From this point of view, Lulworth's refit is per se positively extraordinary. The owner bought this old cutter with the intention of doing a conservative-type restoration job on her, even though in the galley as in



Sopra, i piani generali rappresentano la nuova distribuzione interna del progetto firmato dall'architetto Stefano Faggioni che conserva intatto il grande salone. A fianco, il disegno per un letto, completo di dettaglio per la colonnina d'angolo.

Above: the general plans make clear the design's new distribution of interior space while maintaining the large saloon, all created by architect Stefano Faggioni. Right: the design for a bed, complete with a detail of the corner column.



quello superstite. L'olandese Van Den Bruele è entusiasta. Ed è consapevole che un simile recupero non deve essere frettoloso. Lulworth tornerà a navigare entro la primavera del 2005. Sino a quella data Giuseppe Longo, project manager, è delegato dall'armatore a seguire e a coordinare le attività di cantiere. «Il progetto di un restauro non si conclude infatti sulla carta, ma viene accompagnato fino al nuovo varo dal progettista che ha il compito di apportare eventuali modifiche in corso d'opera, dettate dalle infinite sfumature di cui si compone ogni grande refitting», parola di Faggioni.

restoration project of that complexity simply can't be rushed. Until the spring of 2005 when Lulworth returns to the sea, Giuseppe Longo will be acting as project manager ensuring that everything goes according to plan. "A restoration project doesn't end on paper. The designer stays with it until the boat is relaunched as he has to make any necessary modifications as the work progresses. And there will be changes because of the incredible amount of subtle complexity involved in every major refit," concludes Faggioni.

LULWORTH

Lunghezza f.t./LOA

36,42 m

Larghezza/Beam max

6,63 m

Pescaggio/Draught

3,81 m

Dislocamento/

Displacement 189 tons

Motore/Engine Aec 1415 (1937)

Potenza/Power 100 hp

Sup. velica/Sail area

316 mq

Scavo/Hull Composito

Progetto/Naval Arch.

Herbert W. White

Cantiere/Builder

White Brothers

Progetto refit/Refit project

Studio Faggioni

Cantiere/Builder

Classic Yacht Darsena,

Viareggio

DIETRO AGLI ARREDI PROGETTATI PER LULWORTH C'È MOLTO LAVORO ARTIGIANALE. PER AMALGAMARE L'ANTICO

MUCH HAND CRAFTSMANSHIP WENT INTO LULWORTH'S INTERIOR DESIGN TO INTEGRATE THE OLD WITH THE NEW