

*Associazione Italiana Vele d'Epoca*

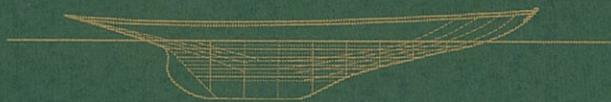
Quaderno N. 5

12 - I.1

12 - I.2



2009



# 12

$$\text{rating in metri} = \frac{L + B + \frac{1}{2} G + 3d + \frac{1}{3} \sqrt{S \cdot F}}{2}$$

## I 12 METRI STAZZA INTERNAZIONALE

Le varie formule di stazza di fine ottocento, (e tra queste più diffusa la Linear Rating) nonostante i buoni propositi, avevano prodotto a loro volta imbarcazioni da regata, che il costante progresso e la strenua ricerca della velocità, rendevano ben presto obsolete, buone per una sola stagione, estreme ed anche pericolose.

Ma era anche il crescente affermarsi dello sport velico oltre i confini di Albione e della Nuova Inghilterra, ad indurre verso un drastico cambiamento valido anche per il resto dell'Europa e nel 1906 la Yacht Rating Association convocava a Londra una riunione alla quale parteciparono 12 paesi, tra i quali l'Italia, per dar vita ad una formula internazionale valida per tutti.

Illustri assenti gli Stati Uniti, che dal 1903, elaborata da N. Herreshoff, avevano adottato per le stesse ragioni la loro particolare Stazza Universale.

Lo yacht scaturito dalla formula elaborata a Londra *“deve essere un veliero che combini abitabilità e velocità”* secondo la definizione espressa da R. E. Froude, già proponente nel 1896 della Linear Rater

Avere quindi, oltre alla velocità, quelle qualità marine, di sicurezza ed anche di abitabilità, ricercate, ma in realtà quasi del tutto assenti, nelle “macchine da regata” delle precedenti ultime formule.

Le regole furono molto dettagliate e con la condizione che le strutture dello scafo fossero sottoposte a verifica da parte dei registri navali.

L'anno seguente a Parigi fu istituita l'IYRU (International Yacht Racing Union) per stabilire un aggiornato regolamento di regata, organo ancora oggi attivo e nel 1908 la nuova formula venne convalidata.

La sua versione iniziale era la seguente:

$$\text{Rating in metri} = \frac{L + B + \frac{1}{2} G + 3d + \frac{1}{3} \text{rad S-F}}{2}$$

Dove:

L = Lunghezza in metri

B = Larghezza

G = Contorno della sezione maestra

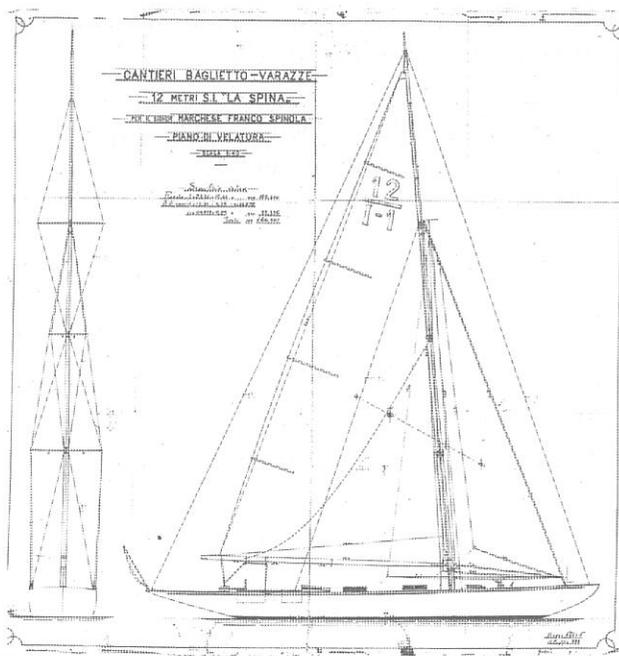
d = Differenza tra contorno e catena

S = Superficie velica in Metri quadrati

F = Bordo libero

Nello specifico, le misure G e d tendevano a penalizzare i leggerissimi "fin-keel" (esemplare il Bona Fide del quaderno n. 2).

Questa innovazione era intesa a favorire forme più piene e stabili.



Piano velico originale del 12 m. La Spina

Modifiche vennero apportate nel 1919 e nel 1933.

La prima volta su proposta norvegese, per condurre ad imbarcazioni leggermente più larghe e meno stellate e la seconda volta per favorire una maggiore immersione, oltre a successivi parziali aggiornamenti disposti alcuni anni dopo.

Le classi incoraggiate e che ebbero maggiore successo e diffusione risultarono le 12, 8 e 6 metri.

Principali progettisti furono all'epoca C. E. Nicholson, Alfred Milne, William Fife III e John Anker.

Nel '20 si ebbero i primi armi bermudiani (chiamati anche Marconi, per la somiglianza con le antenne radio) e la formula prese ad affermarsi anche negli Stati Uniti, ove questo tipo di alberatura era stato da tempo sperimentato.

Sempre nel primo dopoguerra, crisi economica e nuove tendenze, rallentarono la diffusione delle classi più grandi, che raggiungevano ormai costi astronomici, al pari di quanto avveniva anche per le maggiori imbarcazioni della Formula Universale.

Ne trasse vantaggio proprio la classe 12 m. per la quale si cominciarono ad organizzare regate anche negli Stati Uniti.

Qui nel 1927, furono importate dalla Germania sei unità identiche, costruite, su progetto di Starling Burgess, iniziandosi così l'elaborazione di comuni criteri di stazza.

Si situa sul finire degli anni venti anche in Italia l'interesse per questa classe, che porterà come vedremo al varo della Spina e di Emilia.

Fu a partire dai primissimi anni '30, a formula ormai definita, grazie ad un accordo tra IYRU e New York Yacht Club, che la classe prese veramente a crescere.

Si verificava interesse per le nuove tecnologie ed entravano in lizza nuovi famosi progettisti, nordamericani ed europei.

Su alberi e vele vennero utilizzati nuovi materiali e concezioni, in parte di derivazione aeronautica.

Furono gli Stati Uniti a far registrare gran parte del progresso, con i primi verricelli "coffee grinders", gli alberi in lega leggera, il sartame profilato e la ricerca della leggerezza pur nel pieno rispetto delle regole.

Moltissime le regate, specialmente in Inghilterra e molte anche qui le vittorie delle barche statunitensi.

Numerose quelle colte da Vim, dell'armatore H.Vanderbilt, progetto di Olin Stephens, costruzione del cantieri Nevins.

Il sopraggiungere della seconda guerra mondiale e la conseguente inattività, indussero ad un periodo di forzata stasi e questa continuò a pesare negli anni successivi, anche per i nuovi indirizzi presi dello sport velico, col diffondersi della vela di massa e delle regate d'altura.

Molti 12 m. furono trasformati per la crociera.

La ripresa della classe si verificò impetuosa nel 1958, con la sua designazione per le sfide di Coppa America.

Si era pensato da una parte all'altra dell'Atlantico a semplificare le regole per la celebre competizione, visto il costo insostenibile degli ultimi protagonisti, i J Class.

Nel 1956 in seguito ad accordi con l'illustre progettista e commodoro inglese John Illingworth, la dirigenza del New York Yacht Club decise di modificare alcuni punti dell'Atto Costitutivo della Coppa.

La lunghezza al galleggiamento, fu ridotta a 44 piedi e la dura norma che obbligava lo sfidante a portarsi a vela sul luogo della sfida, fu abolita.

Ciò portò alla costruzione di numerosi nuovi esemplari sempre più sofisticati e veloci, estremamente spartani, privi di ogni sistemazione interna, adatti solo al "match - race".

Fu un periodo di grande successo e popolarità, che si proporrà anche in Italia con il grande fenomeno mediatico di Azzurra.

Ma nel 1987, a Freemantle in Australia (presenti più di quaranta concorrenti), Star & Stripes, pose fine di colpo con la sua vittoria a questa fase, che si concluse con l'adozione da parte degli americani vincitori di una nuova formula dalla innovativa tecnologia.

Poteva essere la fine per tanti magnifici yacht, ma il crescente interesse per le barche d'epoca ha fatto sì che oggi, buona parte dei più rappresentativi, possono continuare a gareggiare e far bella mostra di sé, nei tanti raduni e regate loro riservate, amorevolmente ristrutturati e gestiti.

## LA SPINA

La Spina porta il numero velico I - 1, che sarebbe spettato di diritto ad Emilia, impostata in precedenza.

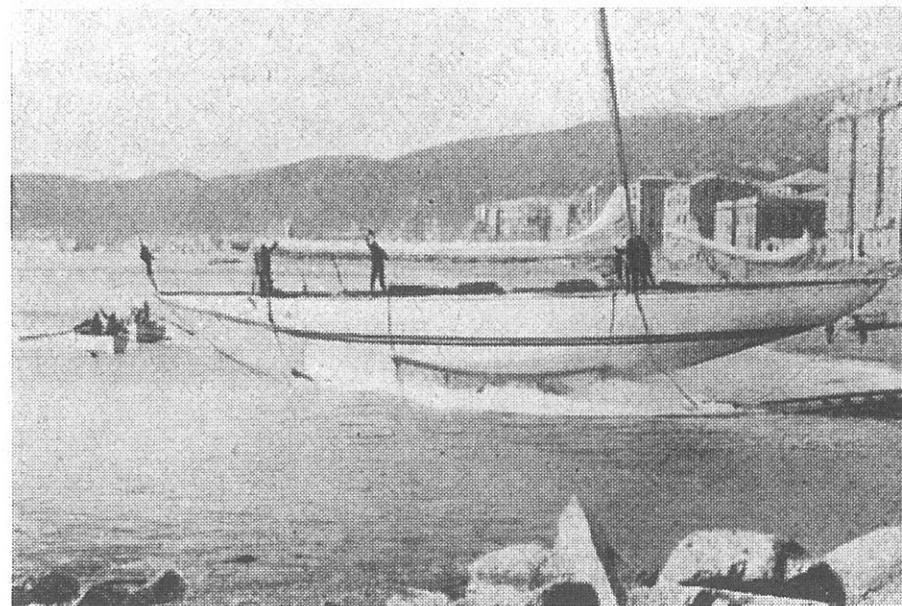
Questa, a costruzione già avviata, aveva cambiato armamento, per scelta dell'armatore, trasformata in goletta.

Di fatto La Spina è il primo 12 m. italiano e non solo, anche il progetto ed il cantiere che lo ha costruito, sono italiani.

E' nata infatti nei cantieri Baglietto, a proposito dei quali, nel 2003, l'A.I.V.E commissionò a Franco Belloni un esaustivo libro, che ne tratta in dettaglio le figure rappresentative e le splendide realizzazioni.

Il progetto della barca è di Vincenzo Vittorio Baglietto, laureato in ingegneria navale in Inghilterra.

Fu ordinata nel 1928 dal Marchese Franco Spinola, col dichiarato intento di contribuire alla promozione dello sport velico ed alla partecipazione dello yachting italiano alle grandi competizioni internazionali.



Il varo a Varazze nel '29



Una rara vecchia immagine ancora con l'armo originale

In particolare a quelle destinate alla classe 12 metri, già molto diffusa nel Regno Unito, nei paesi Scandinavi, Germania e Francia allo scopo di suscitare emulazione.

Oltre alle doti di velocità e tenuta al mare, chiese che l'imbarcazione fosse anche confortevole e dotata quindi di interni adatti alla crociera.

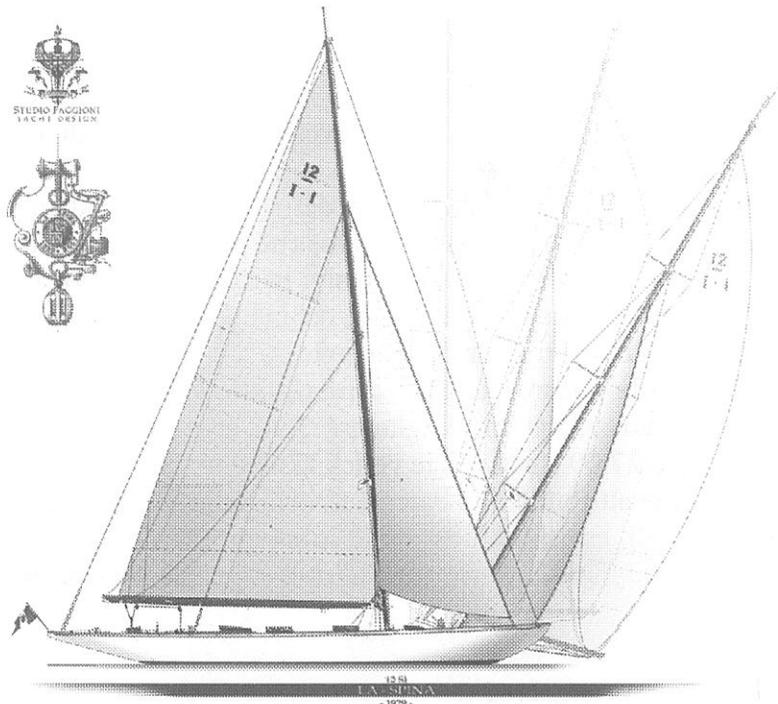
La Spina, varata nel febbraio del '29, mise quindi in mostra splendide ed aggressive linee di scafo, che promettevano ottime doti velocistiche ed insieme interni esclusivi per gusto ed innovazione, di spiccata matrice italiana, con salone, cabina padronale e sistemazioni adeguate per gli ospiti e per l'equipaggio.

Queste le misure: lunghezza fuori tutto 21,45 m, lunghezza al galleggiamento 13,40 m, larghezza 3,90 m, pescaggio 2,80 m, dislocamento 27,00 t, superficie velica 179,00 m

Il nome attribuito alla barca derivava dallo stemma di famiglia, proprietaria di estesi vigneti nella zona di Ovada, tra Liguria e Piemonte, stemma nel quale tra l'altro è rappresentata la "spina da botte".



In navigazione (anni '30) quando aveva cambiato il nome in Vespa



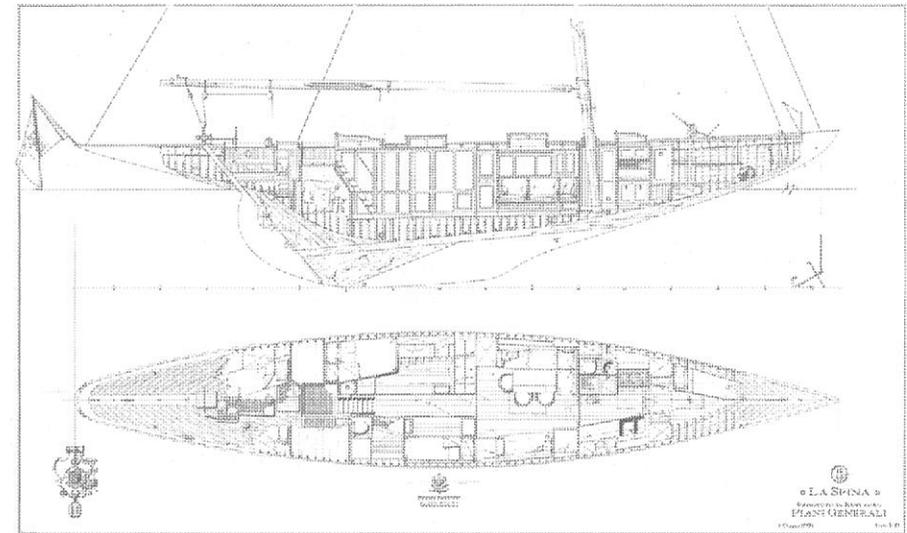
Piano velico - Studio Faggioni

L'illustre famiglia ligure degli Spinola, di antiche tradizioni, tra i molti illustri antenati, annoverava quell'Ambrogio Spinola, condottiero al servizio di Spagna, immortalato nel famoso quadro di Velasquez "La resa di Breda" conservato al museo del Prado.

Purtroppo la mancanza di avversari italiani con cui competere, complice la crisi economica del '29, indussero già nel 1930 l'armatore e rinunciare al progetto iniziale e a destinarla esclusivamente alla crociera, trasformandola in ketch e dotandola di motore ausiliario.

In questa nuova veste la barca partecipò a diverse regate di altura e divenne splendido strumento lusorio impegnata in crociere lungo le coste liguri e francesi, con a bordo ospiti illustri e teste coronate, sempre ammirata.

Nel 1938, acquistata dal nobile bolognese Augusto Salina Amorini Bolognini, che le attribuì il nuovo nome di Vespa, accentuò questa sua nuova vocazione, trascorrendo in memorabile crociera attraverso i più bei porti italiani, ospitando a bordo la società esclusiva, colta e mondana che animava lo scenario internazionale, prima del secondo conflitto mondiale.



Piani generali - Studio Faggioni

Questa vocazione si ripresentò nel mondo mutato del dopoguerra, quello del miracolo economico (ed ecco nuovi proprietari, costruttori e finanziari) per poi gradatamente scivolare nell'oblio, essendo nel 2004, rinvenuta in deplorabile stato di abbandono in una località nei pressi di Barcellona, nel piazzale di un piccolo cantiere.

Federico Cuomo, suo nuovo proprietario, la vide e fu immediatamente sedotto dalla bellezza delle sue forme, ancora ben evidente nonostante il degrado che la vedeva sfiorire giorno dopo giorno.

Pose quindi fine alla sua lenta agonia, affidandone la ristrutturazione al Cantiere Aprea Peninsula Navis di Sorrento su progetto dello Studio Faggioni Yacht Design della Spezia, riportandolo all'originario status di 12 metri.

## IL RESTAURO

Ci riferiremo in larga misura a quanto gentilmente precisato dal giovane architetto Stefano Faggioni.

Il giorno nel quale l'attuale armatore vide La Spina, non cambiò soltanto il destino suo e quello della barca, ma condizionò e coinvolse anche quello delle persone che in tre anni di lavoro appassionato l'anno fatta rinascere.

Il progetto di restauro si presentava particolarmente delicato, poiché si doveva far fronte sia al risanamento dello scafo, dell'alberatura e degli interni, ma anche al ritrovamento della vocazione e dell'anima perduta di una imbarcazione progettata per la competizione e che sembrava aver smarrito la memoria delle proprie origini.

Da qui l'esigenza di affrontare col giusto spirito critico, un restauro reso complesso dalle modifiche stratificatesi nel corso di quasi ottant'anni della sua vita.

I disegni di progetto realizzati sono tanti e comprendono tutti gli aspetti della barca, dal piano di coperta con lo studio dettagliato delle manovre, all'arredamento interno e al mobilio, tutto originale e al piano velico, col ripristino dell'armo originale 12 m. S.I., relativa ferramenta ed attrezzatura.



Il lussuoso interno della Spina restaurata - Foto di Carlo Alfaro



L'equipaggio della Spina in piena azione - Foto Francesco Rastrelli

Il lavoro è stato estremamente meticoloso ed una miriade di particolari mancanti ha richiesto la realizzazione di disegni specifici e la relativa produzione di pezzi unici ormai non più in commercio, plafoniere, interruttori, golfari.

Il tutto, rispettando con attenzione il concetto di lusso vigente negli anni '30.

Per il legno necessario al ripristino del fasciame, ove non più riutilizzabile quello originale, si è fatto ricorso al mogano Khaya ivoriensis, stessa essenza utilizzata da Baglietto nel 1929.

Per la coperta si è utilizzato il Douglas pine, mentre per l'albero, riportato alla lunghezza valida per la stazza 12 m. è stato scelto lo spruce Sitka, come per il boma.

Le manovre di coperta sono state invece studiate per essere utilizzate dagli equipaggi di oggi, che sono sempre più velisti piuttosto che marinai.

Gli interni sono stati mantenuti originali, fatta eccezione per la cucina e l'alloggio equipaggio, realizzati però in modo tale da rispettare lo stile dell'epoca.

A tale scopo il piano dei mobili ed il lavello sono stati realizzati in zinco e sul piano sono stati sistemati tre fuochi a gas.

## LA FILOSOFIA DEL RESTAURO

I progetti sono sempre in evoluzione ed in particolare quelli di restauro non si fermano mai sulla carta, ma proseguono in cantiere in stretto contatto con le maestranze.

Queste hanno pazientemente realizzato ogni dettato del progettista in ogni dettaglio, dalla chiglia alla testa d'albero, con grande impegno e professionalità.

Anche dove l'opera attuata risulterà nascosta, le tecniche attuate sono state quelle tradizionali utilizzate presso i Cantieri Baglietto nei lontani anni '29.

Esempio, la chiodagione delle tavole del fasciame, unite alla struttura, mediante ottomila perni di rame ribattuti dall'interno.

O come gli incastri a coda di rondine, nonostante rimangano nascosti alla vista.

Atto culturale e di coscienza, inteso non solo a far rinascere l'oggetto, ma a catturare metodi e ragioni dei costruttori originali.

Questo de La Spina è un restauro speciale anche per le scelte che sono state prese in accordo con l'armatore, consapevole questi, che la filosofia del progetto prevedeva l'utilizzo di tecniche e materiali tradizionali, in completa assenza di resine epossidiche o di pitture e stucchi bicomponente che tendono a plastificare l'aspetto.

Pertanto i naturali movimenti del fasciame si leggeranno nello scafo, come valore aggiunto e non come imperfezione o degrado.

Analoga filosofia è stata adottata anche per gli interni ove perfino i cavi elettrici non tendono a mimetizzarsi, ma passano all'interno di tubi di rame che quasi ne esaltano la presenza.

Lo stesso vale per la struttura che si espone fiera, tra le eleganti boiserie in mogano ed acero.

L'arredo assolutamente originale, è stato trattato alla stregua di mobili di pregio, con finitura in gommalacca, mentre la cuscineria del salone è morbida ed invitante, ben lontana dalla tradizionale pelle bottonata.

L'eleganza dell'insieme esalta la doppia natura della barca.

Purosangue da corsa fuori, casa di lusso all'interno.

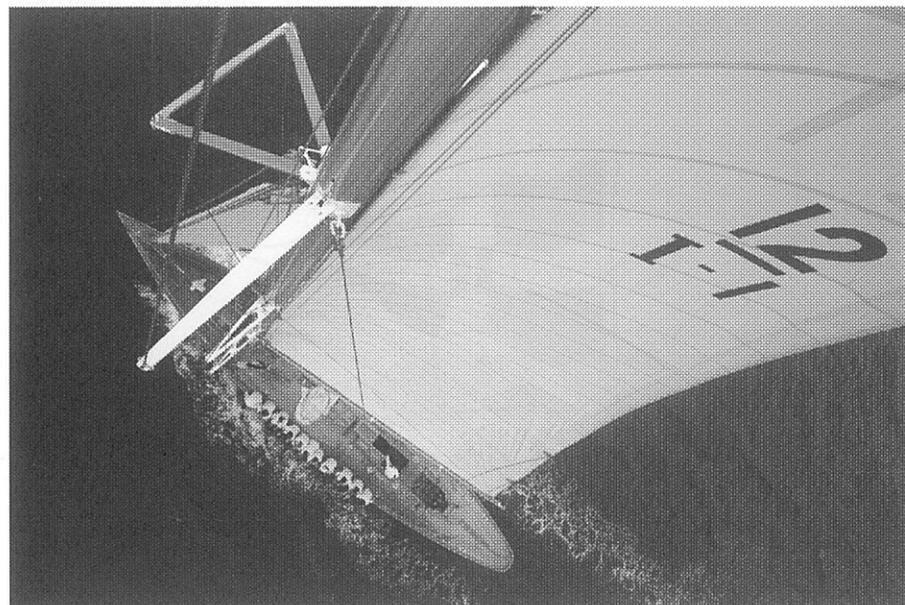
## ENTRATA IN CAMPO

Da quando è nuovamente scesa in acqua al termine del laborioso restauro, La Spina che innalza ora il guidone del reale Yacht Club Canottieri Savoia, non ha perso tempo nel dedicarsi all'attività agonistica e presentarsi ai raduni, fiera anche per aver ricevuto il certificato di stazza internazionale 12 metri e la conferma del n° velico 1.

Il debutto è stato preceduto dalla consegna, avvenuta presso l'Accademia Navale di Livorno, in occasione del TAN, dello speciale riconoscimento quale miglior restauro dell'anno.

Il premio è stato ritirato dalla signora Amelia Cuomo, sorella dell'armatore, consegnato congiuntamente dal Comandante dell'Accademia Navale, Ammiraglio Cristiano Bettini e dal nostro Presidente Gianni Loffredo.

Successivamente la splendida imbarcazione è stata presente alla Argentario Sailing Week.



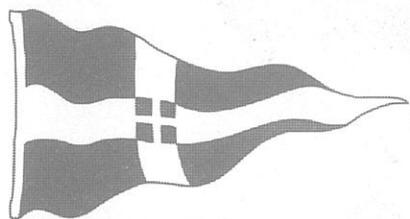
La Spina vista dalla testa d'albero - Foto Francesco Rastrelli

In tale occasione, nel corso di una suggestiva cerimonia notturna, ancorata a breve distanza dalla banchina, al cospetto dei padiglioni allestiti in occasione del raduno, illuminata dai riflettori e salutata dalle acclamazioni degli astanti, le è stato consegnato il guidone dell'Associazione.

Ha poi partecipato, ammirata vedette, a "Le Vele d'Epoca a Napoli", protagonista di sfide alle Grazie di Porto Venere nel corso del raduno "Sulla Rotta di Imperia" ed infine ad Imperia per quel prestigioso avvenimento.

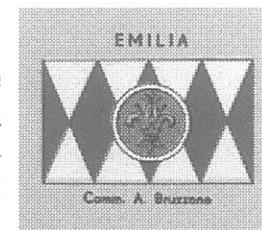
Per alcuni giorni è stata poi ospite dello Yacht Club Italiano a Genova, per espresso desiderio del Presidente Carlo Croce, in occasione del cinquantenario della donazione di Palazzo Spinola allo Stato Italiano.

E' stata resa visitabile ai soci nel prestigioso Club, del quale a suo tempo alzava il guidone, dove è ora esposta la sua vecchia pala del timone.



## EMILIA

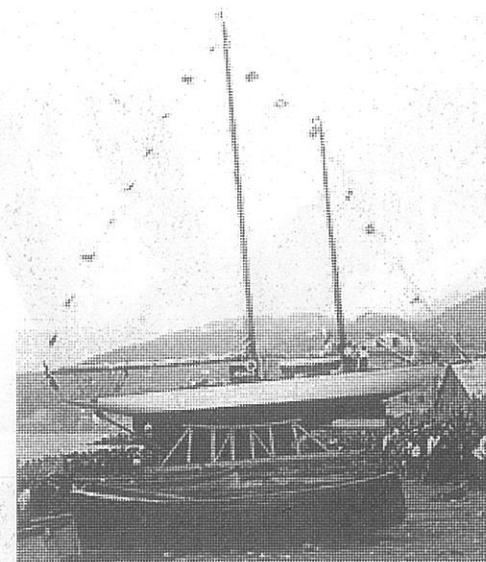
Quasi contemporaneamente al Marchese Spinola, il senatore Giovanni Agnelli aveva ordinato ai Cantieri Costaguta di Genova – Voltri un 12 metri con l'intenzione di donarlo al genero, Carlo Nasi, appassionato velista.



Questi per un improvviso impegno di lavoro aveva dovuto spostarsi in Sud America e l'ambizioso progetto di una esaltante prospettiva agonistica si era vanificato.

Ancora sullo scalo, l'imbarcazione era stata acquistata dal gr.uff. Attilio Bruzzone, di facoltosa famiglia genovese, che decise di farla completare come goletta (schooner) per adibirla sia alle regate, che alla crociera e di conseguenza con un lussuoso e comodo arredamento interno.

Il cantiere Costaguta, anche del quale Franco Belloni e Gianni Magnano hanno recentemente completato una monografia per l'A.I.V.E., era assai noto anche in campo internazionale, per merito del suo fondatore, Ugo Costaguta, progettista di molte barche importanti, tra queste Artica, del Duca degli Abruzzi.



Varo di Emilia ai cantieri di Voltri nel 1930

Alla sua morte prematura, la guida del cantiere fu assunta dal fratello Attilio, progettista di Emilia, che in seguito realizzerà l'8 metri Italia, vincitore dell'oro nelle acque di Kiel, alle olimpiadi di Berlino del 1936.

Il progetto presentava le seguenti caratteristiche

Lunghezza massima 21,00 m, galleggiamento 13,50 m, larghezza massima 3,80 m, dislocamento 25 t, superficie velica 200 mq.

Scafo in mogano, alberatura e coperta in spruce, chiodagione in rame, ferramenta esclusiva delle officine "Nautilus" di Genova.

Il varo si tenne il 16 settembre 1930 ed alla goletta fu dato il nome della madre dei Bruzzone, signora Emilia, che la tenne personalmente a battesimo.

Il veloce schooner si dedicò nei suoi primi anni di vita anche, alle regate di crociera, partecipando in particolare alla Cannes - Genova ed alla Genova - San Remo, confrontandosi con altri splendidi yacht coevi ed anche con La Spina.

Si giunse agli anni '50 e venne acquistata dal banchiere milanese Alfredo Coppola che la utilizzò solo per crociera spostandosi e sostando tra le sue residenze di Portofino e Cap Ferrat.

Tra il '75 ed il 1987 passò in proprietà all'industriale Giorgio Trani che la trasferì in Adriatico nei pressi, di Venezia, utilizzandola saltuariamente in regata e per crociere sulla costa dalmata.



Emilia alla Nioulargue in una vecchia foto



Vocazione ritrovata - Foto Francesco Rastrelli

Nell'88 venne acquisita dalla contessa Adriana Sterzi (sportiva dal passato automobilistico) e da Giulio Ricci (noto motonauta) che la fecero sottoporre ad un completo restauro per riportarla all'aspetto originale, presso i Cantieri Beconcini della Spezia, specialisti nel settore.

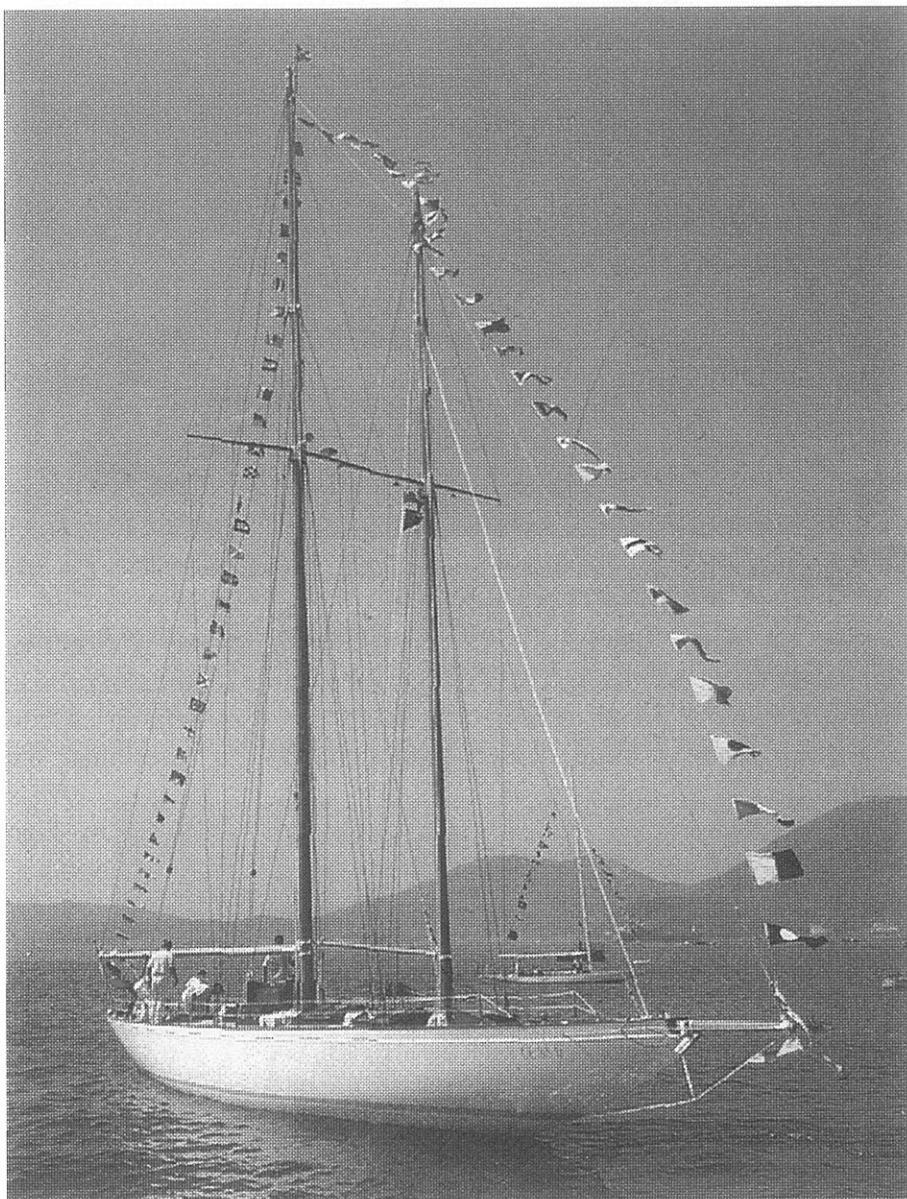
Questo fu curato per la parte strutturale dallo studio Ugo Faggioni, genitore dello Stefano che ha curato il restauro di Spina... mentre l'interno venne affidato all'architetto Pinto di Milano.

Alberi e sartame restarono quelli originali, il bompresso venne ricostruito ed il boma allungato, per equilibrare il piano velico.

Gli interni, in legno di pero chiaro con listelli di ottone ad intarsio, ed il mobilio, furono pensati in puro stile anni '30.

Tornata ad essere più che mai bella, Emilia si dedicò alle regate e partecipò ai più importanti raduni, ad Imperia e Porto Cervo, comportandosi onorevolmente sotto l'impulso dei suoi sportivissimi proprietari.

La sorte di Emilia è diversa da quella delle sue sorelle d'epoca, spesso salvate in extremis dalla demolizione e comunque in pessimo stato.



1989 - Emilia dopo il refitting eseguito presso i cantieri Beconcini della Spezia.  
 In secondo piano il 6 m. S.I. Arcangelo, gli rende omaggio.  
 Foto Cesare Tagliafico

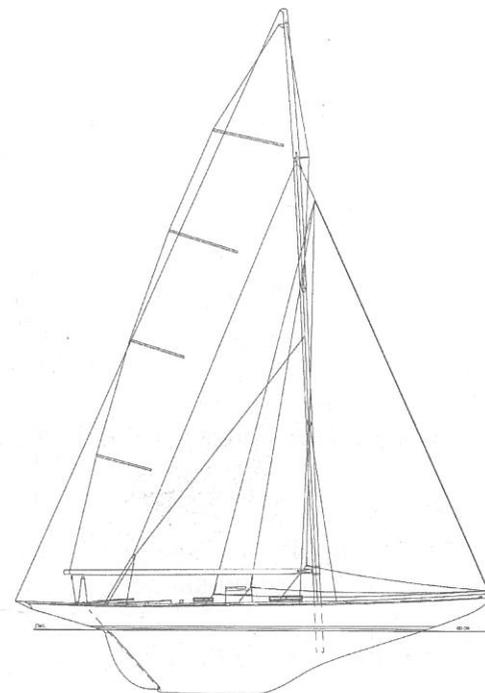
E' sempre stata curata ed amata dai proprietari e quando Marco Riccardo Gastaldi, appassionato di vela e di auto d'epoca la vide nel porto di Antibes ne restò folgorato e chiese ad un amico (esperto ed introdotto nel mondo delle barche d'epoca) di trovargli una barca simile, altrettanto bella, elegante e veloce.

L'amico, gli confidò, oltre a metterlo in guardia sull'impegno non solo economico da affrontare, che forse Emilia si poteva acquistare, occorreva però convincere la proprietaria, una donna dal carattere molto forte e che alla barca era strettamente legata.

Gastaldi impegnò con la signora una serrata trattativa ed usando molta costanza e persuasione, pervenne infine a realizzare il suo sogno.

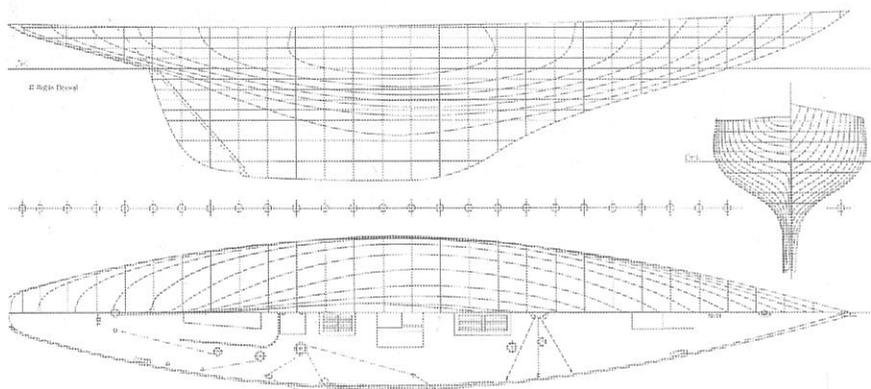
Siamo a questo punto nell'anno 1998, ai giorni nostri.

Si organizzano crociere, si partecipa a regate ed intanto cresce il desiderio di riportarla alla vocazione per la quale era stata concepita, ovvero trasformarla in 12 m.



Il piano velico ed il profilo di Emilia versione 12 m. - Dalla rivista: Yachting Classique

A questo proposito nel 2003 viene contattato, per un parere esaustivo, Jacques Faroux, velista provetto, progettista di fama, presente nella duplice veste in Coppa America, gran conoscitore delle classi metriche, in particolare dei 12m. (ha partecipato più volte con Sovereign alle regate del circuito d'epoca), personaggio di grande spessore.



Linee di scafo: da Yachting Classique

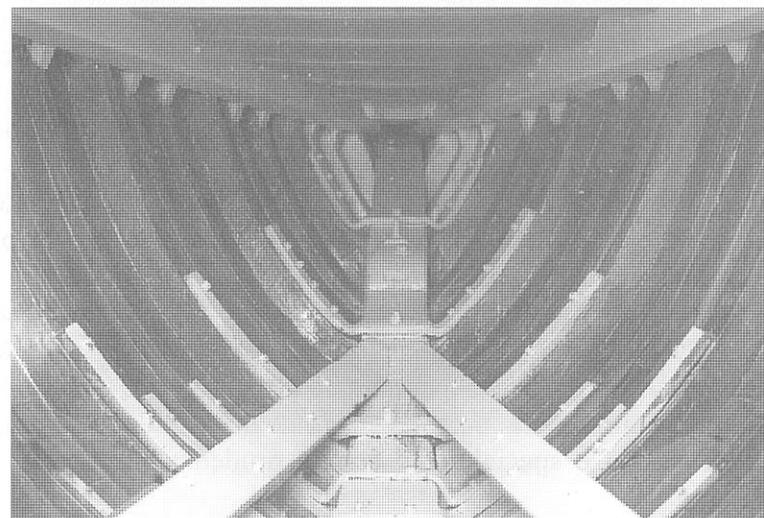
Questi accetta con entusiasmo l'incarico e viene allestito un apposito cantiere nei dintorni di Cannes, in un capannone nel quale si avvicendano i migliori artigiani della zona, sorvegliati a vista dall'armatore, che dedica molto del suo tempo al progetto.

Tutti i lavori vengono naturalmente eseguiti nel pieno rispetto della tradizione.

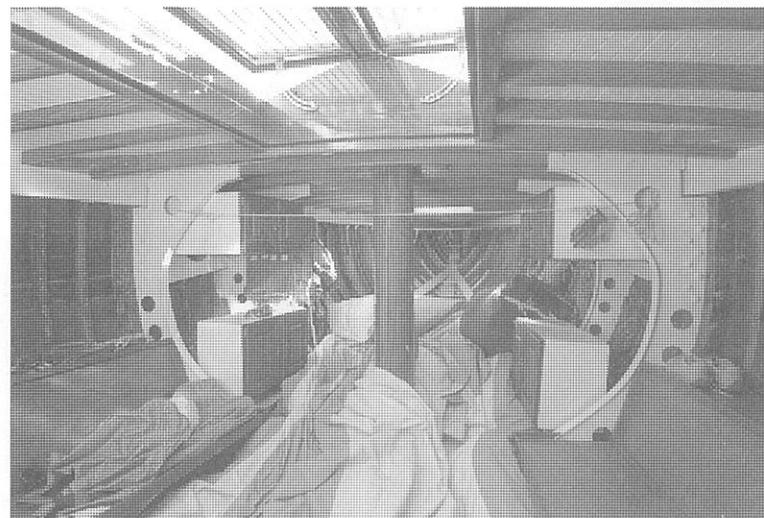
Una ispezione allo scafo, che peraltro è in ottime condizioni, permette di appurare che questo era stato effettivamente progettato come 12 metri (tutti i disegni originali nel frattempo erano andati distrutti per un incendio).

L'interno viene svuotato e si provvede quindi a rinforzare con ordinate in acciaio inox il punto di forza per la sistemazione dell'unico albero.

L'arredamento previsto per la nuova vocazione è piuttosto spartano, comunque completo e funzionale, come si addice ad un purosangue racer.



Dettaglio del govone di prua



I rinforzi in acciaio inox in corrispondenza dell'albero  
Fotografie di Francesco Rastrelli

Naturalmente il motore viene sbarcato, per le manovre in porto si ricorrerà ad un tender.

La coperta viene riportata alla opportuna linearità e quanto all'alberatura si sceglie di affidare l'incarico alla "Nautica Lavazza" prestigioso laboratorio sito sul lago Maggiore, nonostante questa scelta comporti il difficoltoso trasferimento, sino al mare, di manufatti lunghi ben 28 metri l'albero ed 11 metri il boma, entrambi realizzati in sitka spruce, con meticolosa precisione, in un apposito ambiente climatizzato.

Per le vele si fa riferimento a Beppe Zauli, di San Remo, specialista in barche d'epoca ed abile timoniere, che per la prima volta affronta la tematica dei 12 m.

Nel 2004 dopo 18 mesi di lavori Emilia ritorna nel suo elemento naturale nelle acque di Cannes e si procede a completare l'allestimento con l'intento di partecipare alle "Voiles d'Antibes", ma giusto per collaudare la barca, senza alcuna velleità di ottenere risultati di rilievo e specialmente con la prudenza necessaria onde evitare danni.



Di bolina stretta col nuovo armo - Foto Francesco Rastrelli



Passaggio in boa - Foto Yves Ryncki

Nel frattempo ad Emilia era stata assegnata la stazza C.I.M..

Così si racconta l'armatore, in un articolo di Franco Belloni apparso sulla rivista "Arte Navale".

*"Un equipaggio d'amici con l'architetto Massimo Picco al timone, fa scivolare sull'acqua con eleganza Emilia davanti ai concorrenti per quattro volte in cinque giorni di regata.*

*La sorpresa è quasi superiore alla gioia.*

*Direi una gioiosissima sorpresa!*

*La barca si dimostra veloce ed anche facile da condurre.*

*I quasi due anni di tempo sacrificato, di discussioni, di pensieri, si bagnano di champagne sul podio di Antibes in un caldo pomeriggio di giugno e si coprono dei visi felici degli amici e dei sinceri complimenti di tutti".*

La barca si dimostra assai veloce e facile da manovrare e da quel momento entra a far parte del circuito d'epoca a pieno titolo presente tra l'altro a Monaco, a Saint -Tropez, alle Régates Royales e con risultati lusinghieri.

Nel 2007, proprio alla vigilia del Campionato del Mondo di classe, si registra l'ultimo suggello.

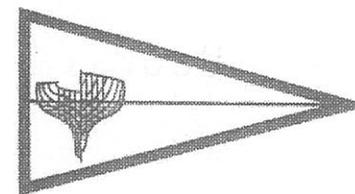
Viene rilasciato il certificato di stazza 12 m. S.I. e sulla randa si può così applicare il simbolo di classe, con sottostante la sigla alfanumerica I-2 .

Dopo 77 anni d'attesa Emilia trova per la prima volta l'emozione di una vittoria con le sue rivali nella regata di Cannes, organizzata (in questa occasione in mare) dalla Société Nautique de Geneve, considerata prologo a quei Campionati.

Un felice auspicio per prossimi e duraturi successi...



Una immagine di pura bellezza - Foto Francesco Rastrelli



ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE d'EPOCA

— — — — —  
Stampa a tiratura limitata  
a cura del Poligrafico dell'Accademia Navale

Copia 000315 di 500



Copyright A.I.V.E