



FOTO BORLENGHI

Emilia

Uno degli yacht più ammirati del mondo. Un gioiello di perfezione e di storia.

di FRANCO RODINO

La storia della goletta *Emilia* ha inizio con una delle solite "querelle" italiane: alcuni dicono che l'architetto sia F. Herreshoff, altri, invece, affermano che sia l'italiano Attilio Costaguta, titolare del cantiere di Voltri vicino Genova, dove l'*Emilia* è stata costruita e varata nel settembre del 1929. In un primo momento l'armatore sarebbe dovuto essere il Senatore Giovanni Agnelli, che la ordinò per farne regalo al genero Carlo Nasi. L'improvvisa partenza di Nasi per l'America portò alla vendita dello scafo già in via di costruzione. I "signori" Attilio e Mario Bruzzone acquistarono il manufatto. Dopo alcuni mesi, presente la madre, ovvero la signora Emilia Bruzzone, ovviamente madrina, fu varata la barca. L'*Emilia* era nata come un 12 metri ma venne trasformata in goletta. Quella dell'*Emilia* è la classica storia dei mille proprietari e dei mille architetti: tutti ci hanno messo le mani, persino il numero velico è stato cambiato. In origine era 12/I-1, numero assegnato in seguito a *La Spina*, uno yacht varato per il marchese Spinola dai cantieri Baglietto. Andiamo a vedere un pò i suoi numeri: lunghezza fuori tutto 21,58 metri, lunghezza al galleggia-



FOTO BORLENGHI



FOTO BORLENGHI



FOTO BORLENGHI



FOTO RODINO

FOTO BORLENGHI



In apertura, l'elegante prua di Emilia. Sotto, il pozzetto con in evidenza le splendide finiture. Qui sotto, il pozzetto visto da prua. A fianco, al lavoro sulla prua. Da osservare il bompreso in spruce con la draglia e i venti laterali per il suo sostentamento.

mento 15 metri, larghezza 3,83 metri, immersione 2,95 metri, stazza lorda 22,99 superficie velica mq 196. I dati precedenti solo numeri aridi, l'*Emilia* bisogna ammirarla dal vivo. La barca è veramente uno spettacolo, tirata a lucido, con dei particolari bellissimi. Per fortuna è curata dall'attuale armatore come una figlia, e naturalmente coccolata come tale. A lui va il merito di averla riportata finalmente a navigare. Nel suo passato l'*Emilia* ha comunque navigato anche molto cimentandosi nelle regate-crociera dei tempi antichi. Le sue rotte preferite erano fra Portofino e la meta classica della Costa Azzurra. Finita questa parte della sua storia, l'*Emilia* va a navigare in Adriatico dove finisce in uno stato di semi abbandono. Un amante di questo tipo di imbarcazioni, una nobile piemontese, la acquista e la fa restaurare dal cantiere Beconcini alla Spezia, ma i restauri non sono mai abbastanza. La barca cambia di nuovo proprietario, che finalmente in Costa Azzurra le offre un ulte-

In alto a sinistra, l'Emilia di lasco con vento sostenuto. A fianco, la campana di bordo e un primo piano sulla chiesuola della bussola. Qui sopra, particolare della parte poppiera della coperta: il dogato di teak termina a unghia persa sulla lisca che è in mogano. Da notare le bocche di granchio in bronzo.

riore refitting. Adesso l'*Emilia* è perfetta e si vanta di essere la più anziana imbarcazione a battere il guidone dello Yacht Club Italiano. I tempi sono cambiati e così come altre barche d'epoca anche l'*Emilia* viene utilizzata per il charter di lusso, non solo per il prezzo ma per l'onore di poter timonare un simile gioiello. Purtroppo la possiamo solo vedere ai raduni di Imperia, Cannes e St. Tropez. Dico purtroppo perchè sarebbe bello poterla timonare nel tardo pomeriggio sino al calar del sole magari davanti a Portofino o nel golfo di Villefrance, o nel golfo di Cannes la mattina presto, in mezzo ad un branco di delfini, nel più assoluto silenzio. ■



FOTO BORLENGHI

