



*Associazione Italiana Vele d'Epoca*

Quaderno N. 7

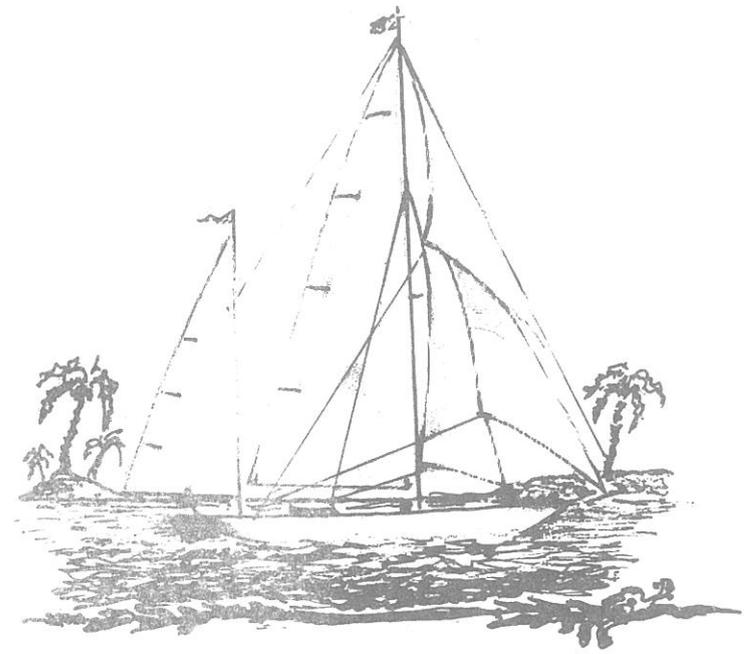
---

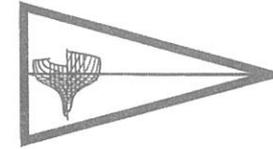
# EILEAN



2010







*Qualche anno fa', abbiamo pubblicato un delizioso piccolo libro dal titolo: "Le barche di Fife che battono Guidone AIVE".*

*Ne feci io la presentazione e, se non ricordo male, le poche righe, davano evidenza soprattutto alla purezza e perfezione delle linee di ciascuno degli scafi che erano descritti nel testo.*

*Mi piace richiamare quanto già scritto e pubblicato per "raddoppiare" la forza di quei concetti è perché, a distanza di anni, di regate, di stazze e forse di esperienza sul campo, scrivere oggi nel quaderno numero 7 di Eilean e, a seguire, nel numero 8 di Latifa, è come aver superato a pieni voti Matematica 1 e Matematica 2 del vecchio biennio di ingegneria!*

*Chi ha anni, sono certo, capirà e saprà apprezzare ancor più la raffinata potenza di Fife ed il nostro piccolo lavoro che oggi vuole entrare un po' più nello specifico di quella vecchia nostra pubblicazione.*

*Gianni Loffredo*

*20 Aprile 2010*

*Associazione Italiana Vele d'Epoca  
c/o Yacht Club Italiano  
Porticciolo Duca degli Abruzzi - 16128 Genova - Italia  
Tel. +39.010.2461206 - Fax +39.010.2461193  
aive@chiavari.newnetworks.it - www.aive-yachts.org*

## EILEAN

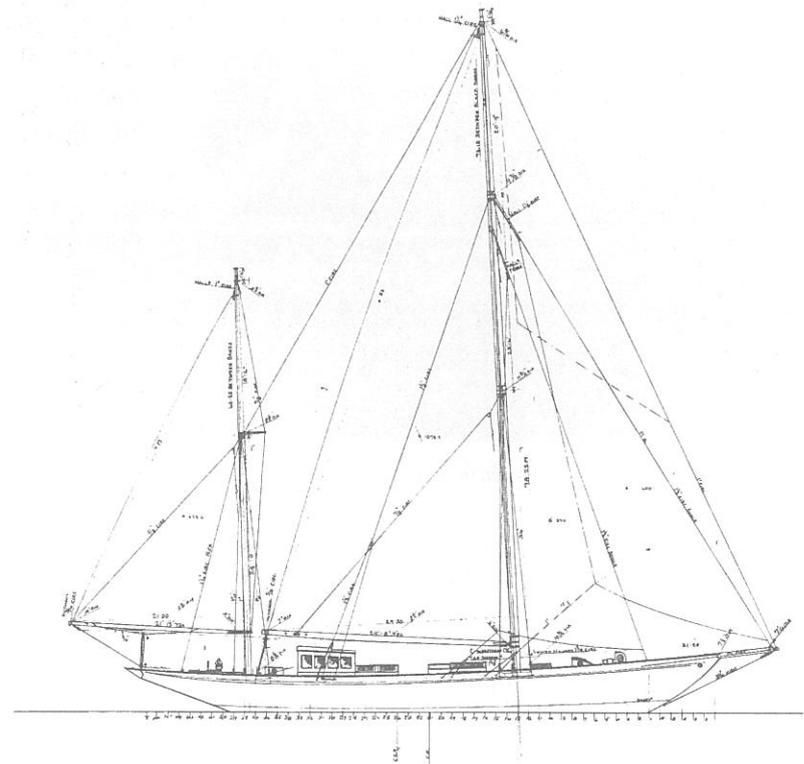
Nell'antico idioma gaelico Eilean ha il significato poetico di "piccola isola", mentre a prima vista verrebbe fatto di pensare ad un nome di donna.

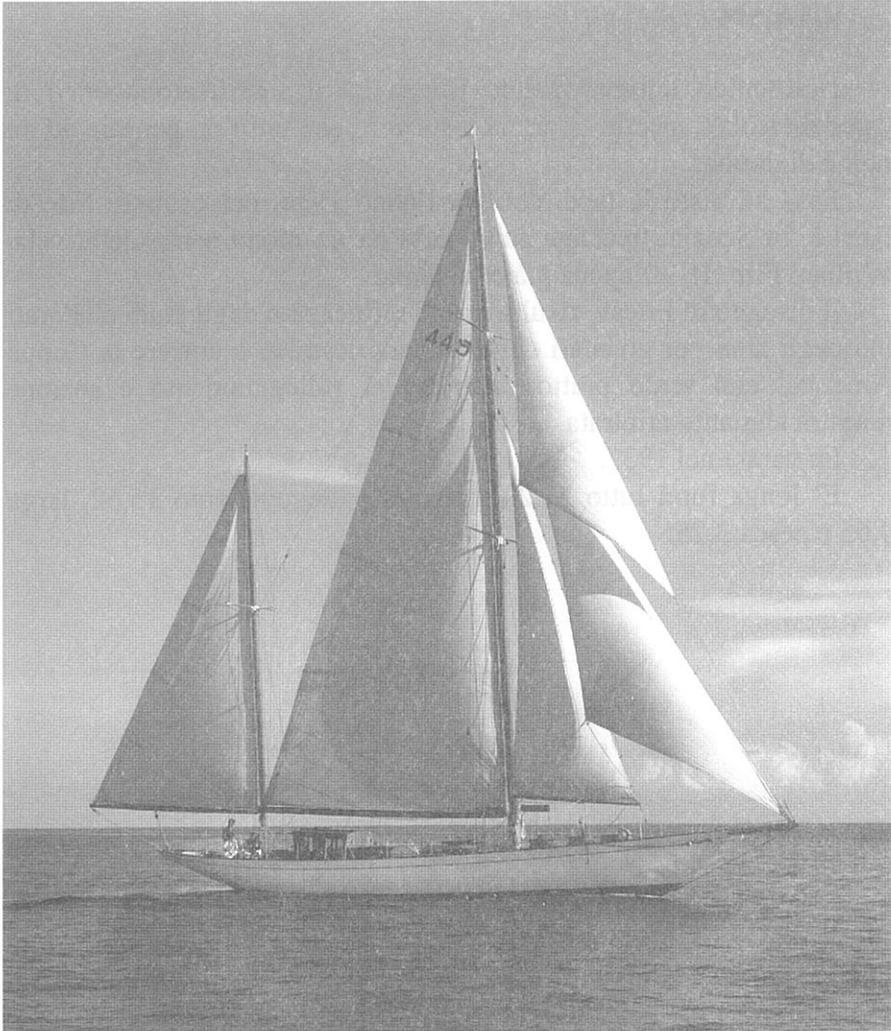
Essa ha visto la luce, correva l'anno 1936, nel cantiere Fife di Fairlie, in Scozia, tracciata sulla carta da un monumento della vela, William Fife III, all'epoca già ottantenne.

Il disegno di Eilean risulta essere influenzato dagli studi elaborati in quegli anni per gli scafi dei J - Class destinati a correre la Coppa America, con scafo piuttosto stretto al galleggiamento e sezione maestra alquanto arretrata.

Fu varata nel 1937.

E' lunga fuori tutto 22,20 metri, al galleggiamento 15,52, larga 4,65 e pesca 3,25.





*Eilean* in una foto del 1970

È armata ketch bermudiano e sviluppa una superficie velica di circa 300 mq.

Sua vocazione la crociera ed a questo preciso scopo era stata pensata e disegnata, pur esibendo forme armoniose e purissime.

Suoi primi proprietari furono i fratelli James e Robert Fulton, membri del Royal Gourock Yacht Club.

Essi usufruirono di *Eilean* solo per pochi anni, scoppiata la guerra entrambi furono chiamati alle armi e vi persero la vita.

Da quel momento, fino alla metà degli anni '70 non si sa molto delle vicende e delle crociere svolte da *Eilean*, si conoscono solo i nomi dei cinque proprietari che si sono susseguiti, desunti dai registri dei Lloyds.

Negli anni settanta essa fu acquisita dall'architetto John Shearer, che vi aveva navigato da piccolo quando essa era comandata da suo zio.

L'architetto ne fece la sua dimora, adibendola ad apprezzata imbarcazione charter nel mar dei Caraibi, con base d'operazione a English Harbour, un sorgitore nell'isola caraibica di Antigua.

Come charter ebbe notorietà diffusa quando fu noleggiata dal gruppo dei Duran Duran per il lancio del video della canzone "Rio" uno dei maggiori successi della nota band inglese.

John Shearer, a bordo di *Eilean*, effettuò molte traversate atlantiche, spesso navigando in solitario.

In una di queste occasioni, la barca venne a collisione con un traghetto in avaria nei pressi di Malaga.

Nonostante i danni riportati, *Eilean* raggiunse comunque la sua base ai Caraibi, ma urgeva ormai la riparazione del danno ed una completa opera di revisione e restauro.

Il suo proprietario, personaggio di risorse, recuperò lo scafo di un vecchio rimorchiatore affondato vicino all'isola di Montserrat, lo trasferì ad Antigua, utilizzandolo come pontone base ed officina galleggiante, attrezzata di tutto punto, al quale *Eilean* fu affiancata per essere sottoposta al restauro.

Questi episodi, vennero presi come oggetto per un documentario francese, girato negli anni '93, dal titolo "*Les dernières pirates de la liberté*".

Il restaurò andò avanti con numerosi momenti di stasi ed alcuni inconvenienti che misero in pericolo la barca.

La rottura di una presa a mare, rischiò di causarne l'affondamento ed una incursione di termiti aggredì il bompresso e parte dell'albero di mezzana, mentre il fasciame, realizzato in teak, ne rimase preservato, grazie alle caratteristiche specifiche di questa essenza.

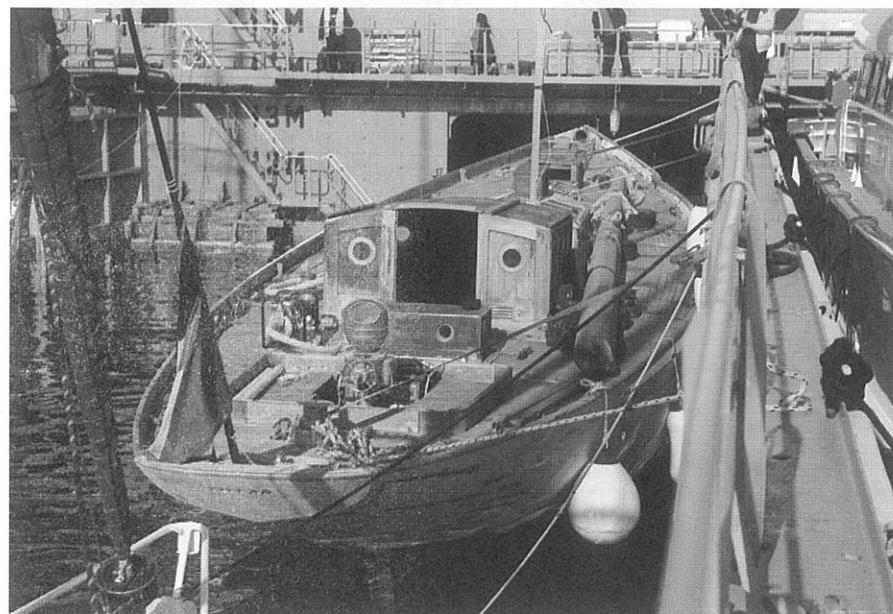


Tutta la tela a riva nel 1939

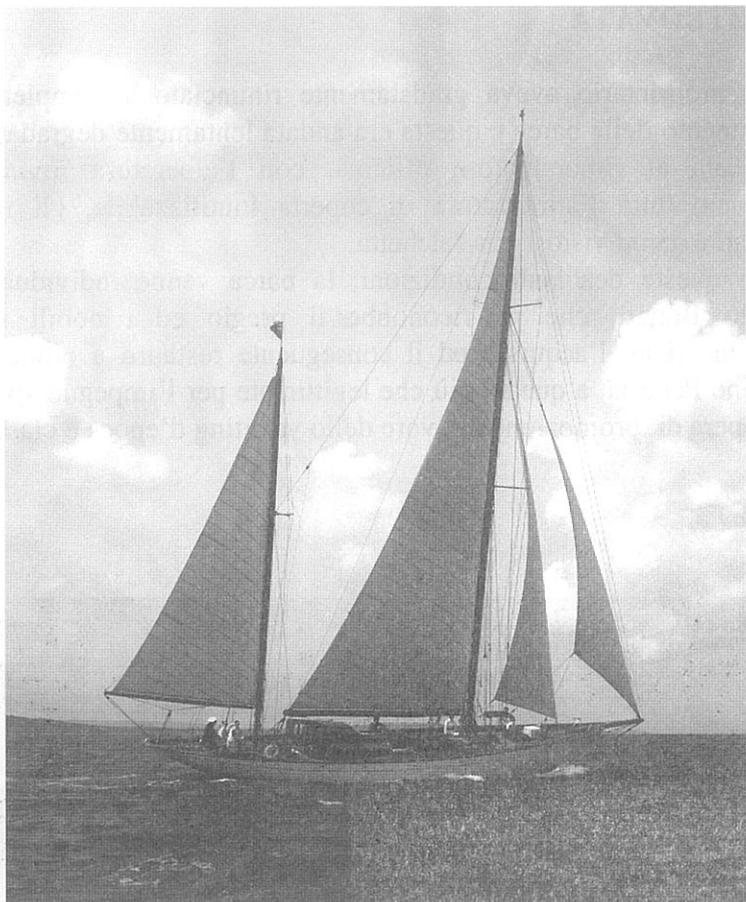
## RITROVATA

Il proprietario aveva gradatamente rinunciato a completare il risanamento della barca e questa era andata lentamente degradandosi, affiancata al rimorchiatore officina, con l'alberatura rovinata e smontata, tutta l'attrezzatura di coperta inutilizzabile, gli interni svuotati e danni vistosi alla falchetta.

In queste desolanti condizioni, la barca venne individuata da Angelo Bonati, che ne riconobbe il pregio ed i nobili natali, patrocinandone l'acquisto ed il conseguente restauro a nome delle Officine Panerai, a questo più che legittimate per l'impegno spiegato nell'opera di promozione a favore dello yachting d'epoca e classico.



Prima del restauro



In Atlantico

Nello stato precario nel quale si trovava, Eilean non era certo in grado di traversare ancora una volta l'Atlantico e fu quindi trasferita a rimorchio da Antigua alla Martinica, con all'interno numerosi palloni utili ad assicurarne il galleggiamento in caso di notevoli infiltrazioni d'acqua.

Una volta alla Martinica, siamo nel '97, la barca venne imbarcata su un cargo, che dopo una lunga traversata la sbarcò a Voltri, presso Genova.

Rimessa in acqua è stata rimorchiata a Viareggio, presso il Cantiere Francesco Del Carlo incaricato del restauro.

## IL RESTAURO

Ci gioiamo per questa descrizione del pregevole elaborato realizzato dalla Panerai e distribuito in occasione della cerimonia di consegna, che descrive storia, ritrovamento e ristrutturazione.

Eilean, come già detto, appartiene all'eletta schiera dei navigli progettati e costruiti dalla famiglia Fife, al pari di altri nomi celebri che non citiamo, visto che la lista di quei magnifici yacht presenti ai raduni delle barche d'epoca sarebbe assai lunga.

Lo scafo è in teak con ossatura composita in ferro zincato.

Molta parte del fasciame, dello spessore di quattro centimetri, risultando ancora in buone condizioni è stata conservata, mentre per bagli, ordinate e madieri si è proceduto con le tecniche "d'antan", quelle usate negli anni trenta, con rivettatura a caldo.



Su due lati dello scafo, è stato riprodotto il tipico dragone, simbolo dei Fife, mentre il nome a poppa conserva l'incisione originale.

Seguendo il dettato del progetto originale, è stato ricreato il pozzetto in teak, con il timone a ruota in legno e la colonnina della bussola in ottone.

Anche il meccanismo originale in bronzo ad ingranaggi, che, collegato con l'asse del timone, trasmette le variazioni di rotta, è stato ripristinato.

La coperta, molto libera, è stata realizzata in doghe di teak e su di essa sono state poste le ferramenta in parte originali ed i nuovi verricelli in bronzo, tutti a funzione esclusivamente manuale.

Il nuovo e potente verricello salpa ancore, è stato realizzato su un disegno d'epoca, ma l'ancora del tipo ammiragliato è quella autentica.

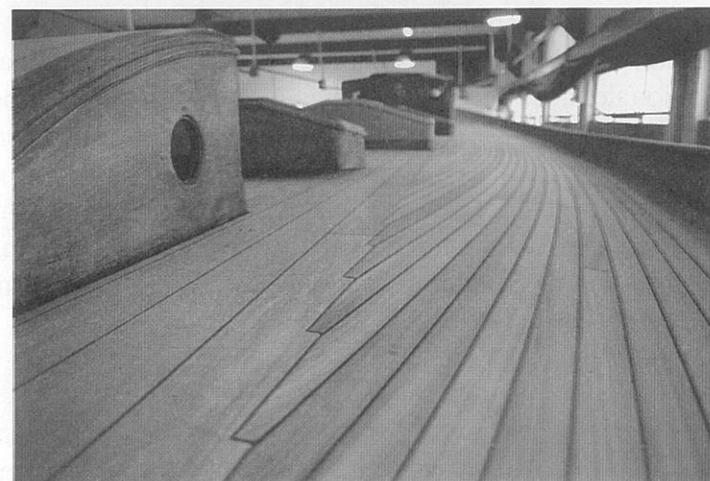
Essa viene rizzata in coperta e calata a mare con l'ausilio di una piccola gretta.



La deck-house è rimasta quella originale, tutta costruita in teak Burma ed è posizionata davanti al pozzetto.

Essa è stata smontata, revisionata e rimontata, compresi gli oblò in bronzo, mentre le vetrate sono state sostituite con nuovi elementi di notevole spessore, antisfondamento.

Questo ambiente dagli spazi razionali, della cubatura di circa tre metri, è in grado di accogliere quattro persone sedute, senza che vi siano difficoltà di transito per scendere sottocoperta.





Le due panche possono trasformarsi in comode cuccette di guardia, dotate di sponda antirollio, oppure diventare piano di appoggio per carteggio o per depositare oggetti od indumenti.

All'interno della dek house è situata la scala di accesso per accedere all'interno dell'imbarcazione, incernierata alla base, per consentire, aprendola, di far luce all'interno della sala macchine.

Attraverso tale apertura è possibile smuovere e sbarcare i due motori per eventuale manutenzione.

Eilean non disponeva di una cabina amatoriale; essa era nata per essere funzionale in navigazioni di lunga lena e sotto questo aspetto la cuccetta singola, attrezzata con un telo antirollio è decisamente da preferirsi.

Gli ampi volumi della barca hanno permesso di ricavare tre comode cabine doppie, con letti a castello sfalsati disposti a murata.

Le due cabine di poppa, ognuna dotata di bagno sono gemelle e speculari, mentre la terza cabina è stata realizzata a prua a dritta, prospiciente la cucina.

Tutte sono in perlinato di mogano verniciato di bianco.

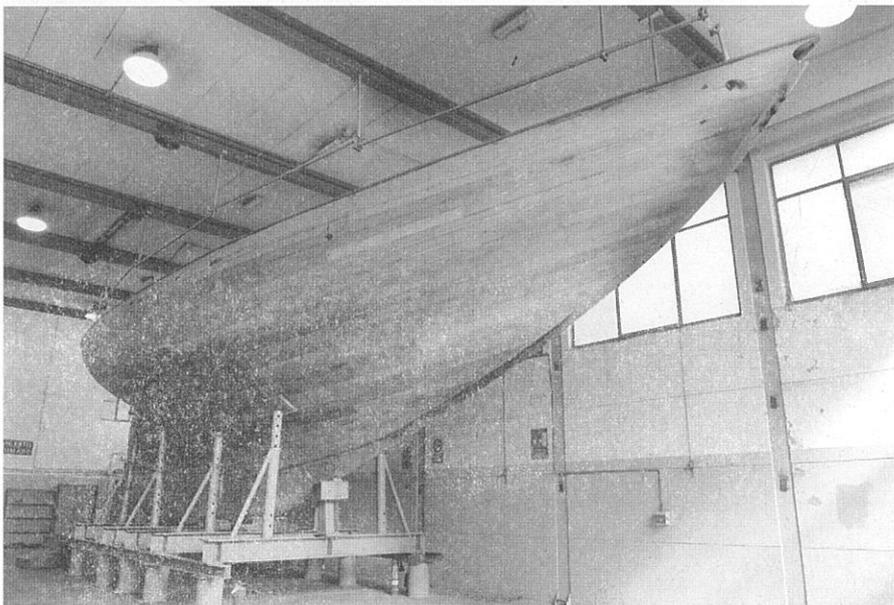
A queste si aggiungono altre due cabine per comandante ed equipaggio, consentendo una capacità ricettiva totale di dieci persone.



Per la realizzazione degli interni sono stati impiegati circa sei metri cubi di mogano africano, una essenza formata da pasta dura e densa, che assicura una forte stabilità.

Ogni paratia entra ad incastro in un montante di mogano massello, formando una elegante boiserie simile all'originale, che accomuna eleganza e robustezza.

Le paratie che dividono i locali sono doppie, vuote all'interno, garantendo in sonorizzazione, coibentazione e la possibilità di farvi passare i cavi dei circuiti elettrici.



Le linee purissime dello scafo in tutta la loro evidenza

## L'ALBERATURA

Questa è stata integralmente ricostruita.

Per la realizzazione dei due alberi, dei boma e del bompresso sono stati usati sei metri cubi di legno di spruce proveniente dall'Alaska.

Tutto legno proveniente dallo stesso albero, perfettamente stagionato.

Caratteristiche peculiari di questa qualità di legno, l'elasticità, la leggerezza, la fibra dritta e la possibilità di ottenere tavole di buona lunghezza.

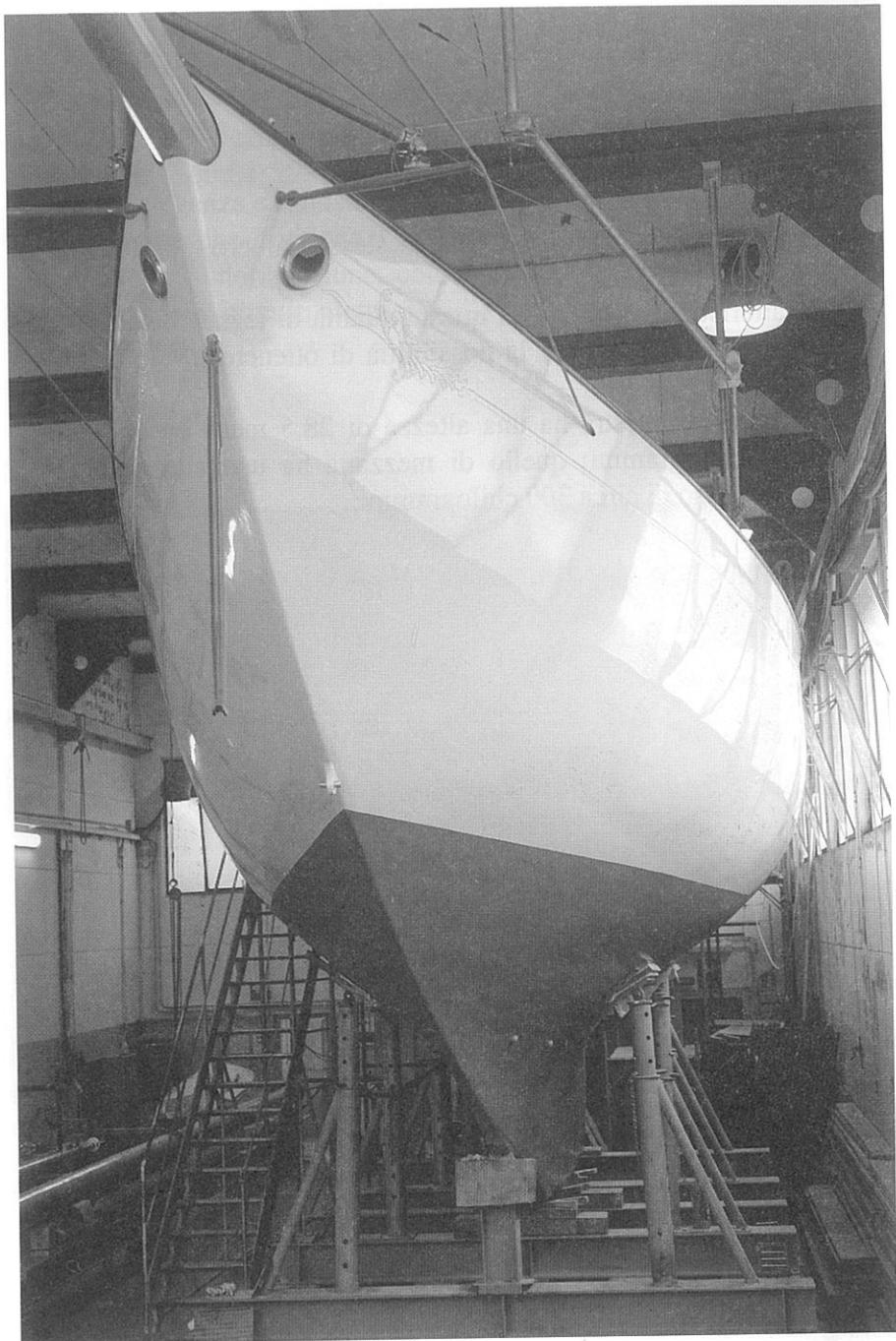
L'albero di maestra ha una altezza di 28,5 metri ed un peso di circa 800 chilogrammi; quello di mezzana ha una altezza di 18,3 metri ed un peso di circa 300 chilogrammi.



Sono stati realizzati con tavole incollate formando una sezione quadrata e poi arrotondata a mano.

Entrambi gli alberi sono cavi e le ferramenta sono le stesse degli anni trenta, in ferro zincato.

Il boma di maestra è lungo nove metri e quello di mezzana sei mentre il bompresso misura più di cinque metri e come i boma è in legno pieno. Vi è anche un boma di trinchetta, utile per le lunghe navigazioni.



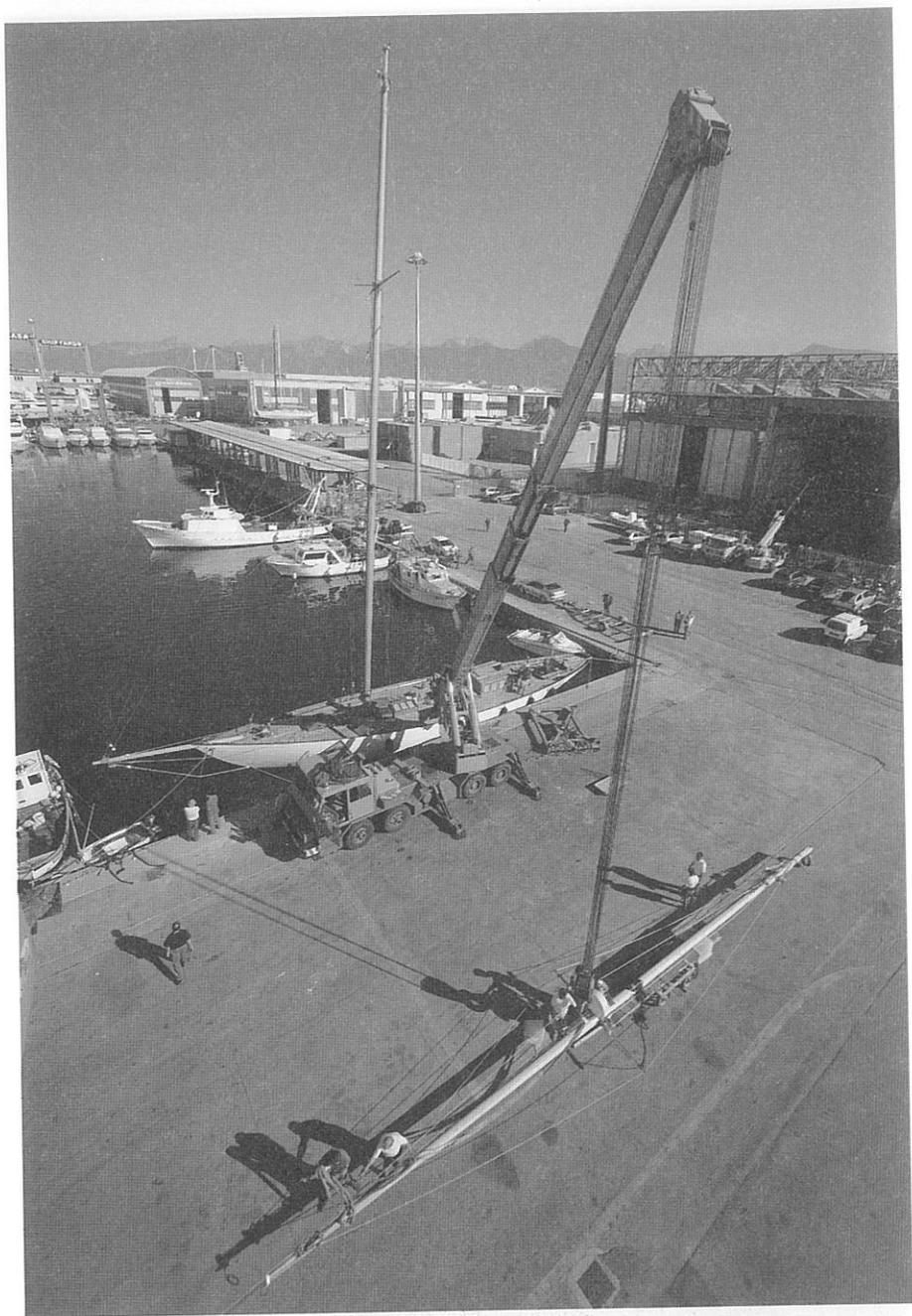
## MACCHINE

Eilean è dotata di due motori Yanmar da 100 cavalli l'uno, alloggiati nei quartieri poppieri in maniera ottimale.

Scarichi e marmitte sono insonorizzati e coibentati per ridurre il calore.

Essi trasmettono la potenza a due eliche Max Prop a tre pale orientabili.





Ci si prepara ad installare la mezzana

## LA CONSEGNA

Messa in mare a Viareggio in settembre, dopo due anni e mezzo di lavori, Eilean si è portata alla Spezia affiancandosi alla banchina della Sezione Velica della Marina Militare, ove il 22 ottobre 2009 è avvenuta la consegna da parte del cantiere alle officine Panerai.

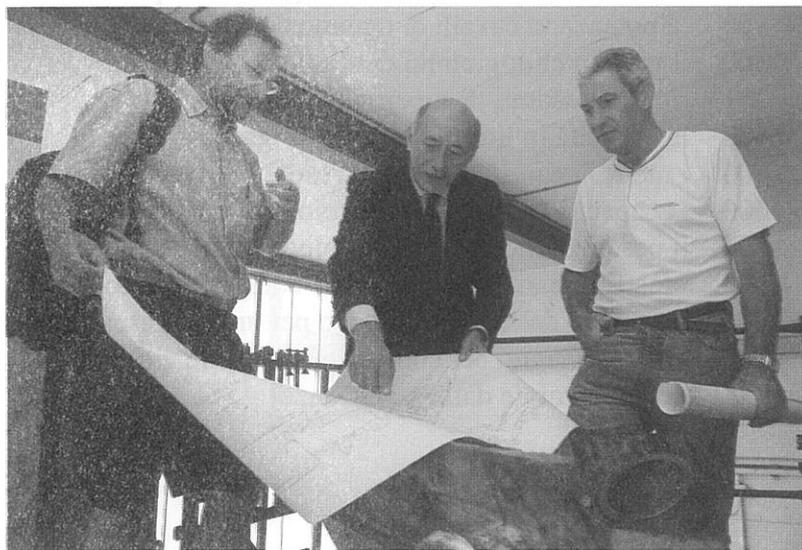
La scelta del luogo non è stata casuale, visto l'antico rapporto che lega la Panerai alla Marina Militare.

Oltre agli orologi prodotti ad uso degli incursori durante la seconda guerra mondiale, la Panerai produceva per la marina apparecchiature varie, tra le quali le note lampade da segnalazione, le "Panerai".

Alla cerimonia, presente l'Ammiraglio Franco Paoli, comandante in capo del Dipartimento dell'Alto Tirreno, nonché la banda musicale della Marina hanno assistito numerosi personaggi del mondo della vela e della stampa internazionale.

Una esaustiva mostra fotografica del restauro era allestita in un padiglione attiguo al luogo ove si è svolto l'evento.

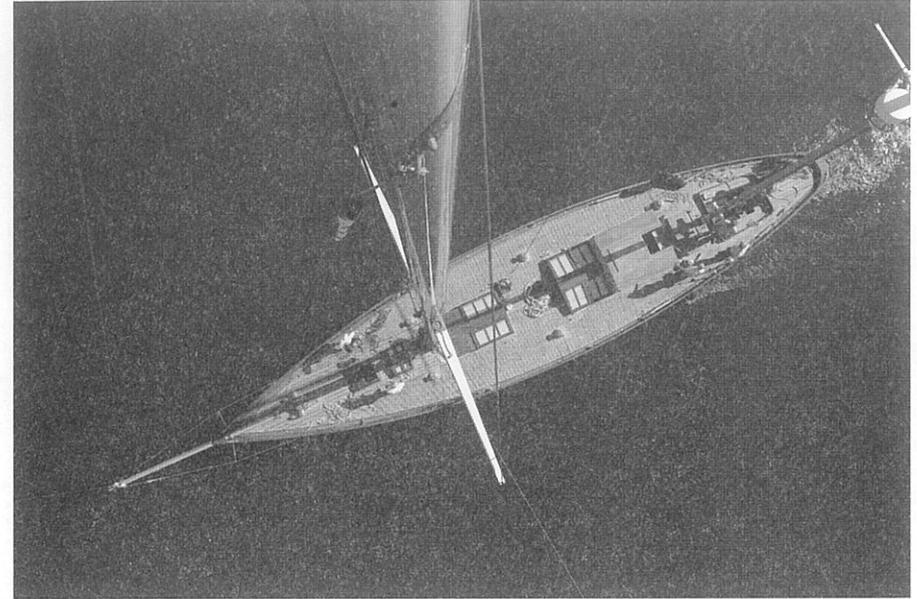
L'attendiamo ai raduni e sui campi di regata, in una nuova vita.



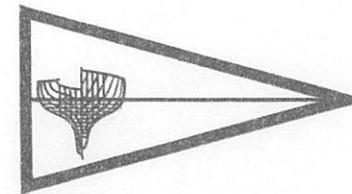
da sinistra: Enrico Zaccagni, direttore dei lavori, Angelo Bonati CEO di Officina Panerai e Guido Del Carlo contitolare del Cantiere

## I NUMERI

- 2 – gli alberi di Eilean
- 3 – la volumetria in metri cubi della “dek house”
- 4 – lo spessore in centimetri del fasciame
- 6 – i metri cubi di legname per realizzare gli interni
- 18 – metri, l’altezza dell’albero di mezzana
- 28 – metri, l’altezza dell’albero di maestra
- 36 – le traversate atlantiche effettuate
- 38 – lo spessore in millimetri del ponte di coperta
- 50 – i metri quadrati del ponte di coperta
- 50 – il peso in tonnellate dell’imbarcazione
- 60 – la percentuale del fasciame originale recuperato
- 100 – la potenza in cavalli di ognuno dei motori
- 300 – il peso in chilogrammi dell’albero di mezzana
- 301 – i metri quadrati di superficie velica
- 400 – la capacità in litri dei serbatoi di gasolio
- 500 – i metri lineari di teak per rivestire la coperta
- 600 – la capacità in litri del serbatoio d’acqua
- 800 – il peso in chilogrammi dell’albero di maestra
- 1.000 – i metri lineari delle tavole che compongono lo scafo
- 5.000 – il numero delle viti in bronzo per unire il fasciame
- 5.000 – i tappi in legno per coprire le teste delle viti
- 40.000 – le ore lavorate dalle maestranze



Vista dall'albero di maestra...



ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE d'EPOCA

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

000047  
Copia n. \_\_\_\_\_ di 500



Copyright A.I.V.E  
Realizzato col concorso di Officine Panerai

