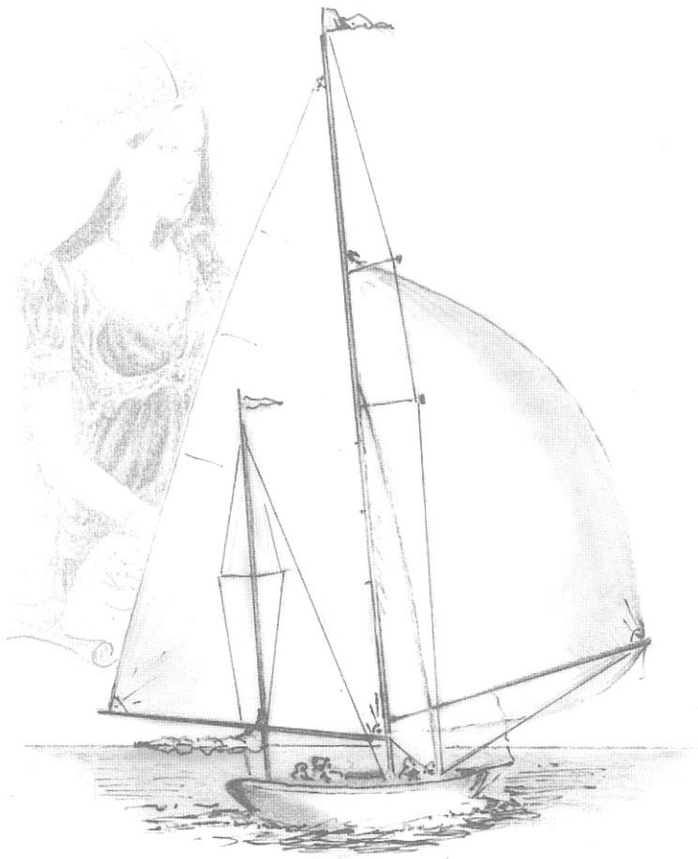
Associazione Italiana Vele d'Epoca

Quaderno N. 8

LATIFA

2010



Per la stesura di questo quaderno dedicato a Latifa, è stato necessario organizzare un incontro con il suo armatore Mario Pirri, per raccogliere le notizie utili alla sua realizzazione.

Lo conoscevo per averlo incontrato qualche volta nei nostri raduni ed il colloquio mi ha consentito di scoprire un personaggio in grado di coniugare un'attività di grande responsabilità, con una vita da marinaio e navigatore provetto, capace di condurre da solo una barca di ragguardevoli dimensioni quale è Latifa, in numerose traversate oceaniche addirittura in un giro del mondo, accompagnato soltanto dalla moglie e dai due figli, questi ancora giovanissimi.

Ma non basta, egli segue personalmente i frquenti lavori di manutenzione cui è sottoposta la barca e non manca di prendervi parte attivamente; ne segue che questa, nonostante abbia superati i settanta, è in perfetta efficienza, come poche.

Latifa è molto interessante; lo stesso vale per il suo armatore.

Settembre 2010

A.I.V.E - Associazione Italiana Vele d'Epoca
Associazione Sportiva Dilettantistica
c/o Yacht Club Italiano - Porticciolo Duca degli Abruzzi - 16128 Genova - Italia
Tel. +39.010.2461206 - Fax +39.010.2461193
info@aive-yachts.org - www.aive-yachts.org

Latifa

Il nome è quello di una principessa citata nelle Mille e una notte o, secondo altre fonti, ma al maschile Latif, uno dei 99 attribuiti ad Allah, (colui che percepisce il sottile significato delle cose).

Entrambi traggono dalla antica cultura persiano araba e si addicono perfettamente a questo splendido yawl che ha percorso tutti i mari proprio come la nave del favoloso Sinbad.

E' stata progettata da Fife III, costruita nel suo cantiere nel 1936.

Lunghezza fuori tutto	m.	21,33
Lunghezza al galleggiamento	m.	15,85
Larghezza	m.	4,72
Pescaggio	m.	3,10
Dislocamento	tonn.	41,66
Superficie velica	mq.	205

Latifa è uno yawl con poppa a canoa, di forme armoniose.

Lasciamo la sua descrizione al compianto Carlo Sciarrelli che nel suo famoso testo "Lo yacht" così si esprime.

"...Una barca grandissima, con la classe che conosciamo; la larghezza è maggiore che nelle barche più vecchie e c'è una caratteristica inconsueta in un ocean racer: la poppa a canoa, conclusione di un normale lungo slancio di poppa.

Una peculiarità che è risolta con grazia, non certo con l'intenzione di dare il senso di qualità nautiche rudimentali come nel Colin Archer.

Sotto la mano di Fife, la poppa a punta ha aggiunto preziosità allo scafo... non è una barca moderna, sia pure molto bella e molto apprezzata quando venne fuori.

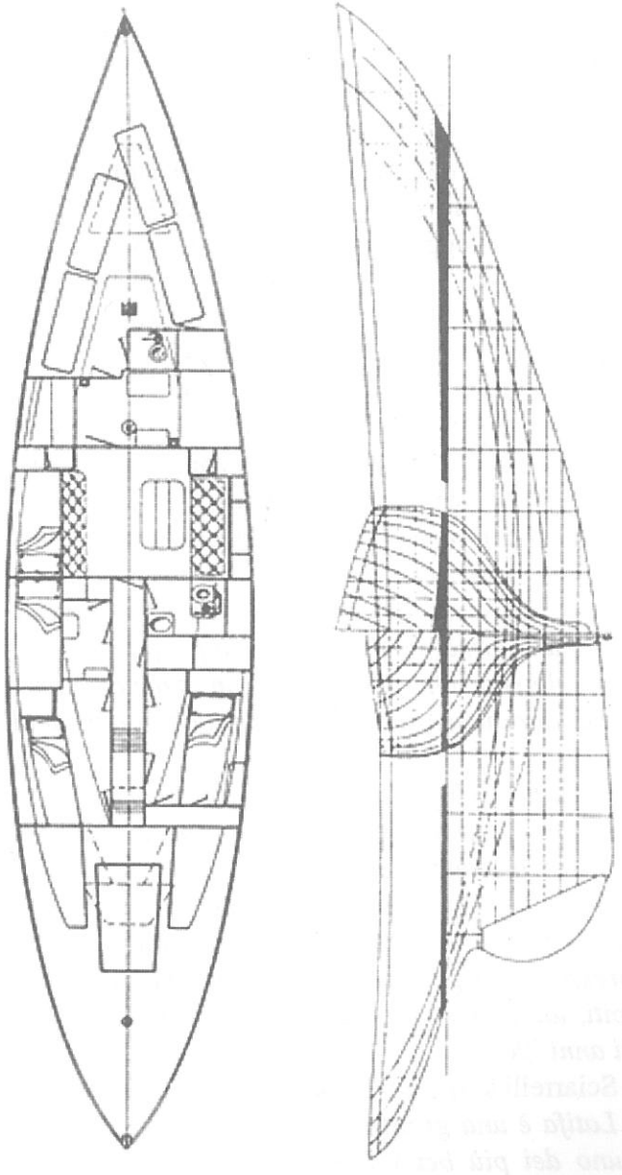
E' un grande yacht ed inconsciamente, nonostante l'attrezzatura moderna, io lo assimilo al Britannia ed al Satanita.

Bompresso, osteriggi, la tughetta con molti vetri ed i divanetti per gli ospiti, un ampio sottoprora per i marinai...è l'ultimo grande yacht degli anni '90..."

E qui Sciarrelli si rifà ad un commento di Uffa Fox.

"...Il Latifa è una grande delizia per chi ama le barche a vela, perché è uno dei più bei velieri mai visti, io lo vedo adesso che sfreccia attraverso il Solent con una brezza di Nord Ovest al lasco,

con tutto quanto issato, compresa la vela di straglio di mezzana e tutta la nube delle sue vele sembra sollevarlo fuori dall'acqua..."



La struttura

I William Fife

Anni or sono, l'architetto Franco Giorgetti ha scritto per conto della nostra Associazione una illuminante pagina sulla dinastia dei tre Fife, tutti con lo stesso nome William, trasmesso di padre in figlio, tradizione interrotta dalla sorella di William terzo, che mise al mondo un Robert.

"...Certamente il nascere e vivere, in cima ad una penisola, determinò nel giovane William (il primo) quell'ansia di creare per correre liberi sui mari via dai legami con la terra, che è tipico della penisola stessa, che è pur sempre un'isola incompleta ed al suo completamento tende; ed anche quell'ansia dovette essere totalizzante, se è vero, come è vero, che per tre generazioni e mezzo, per buona pace del trasgressore Robert, i Fife non si curarono d'altro che costruire, più ancora disegnare e costruire perché l'impulso era interiore al punto che, primi al mondo credo, disegnarono e costruirono senza commessa, non appena le commesse terminate ne lasciavano il tempo..."

Così nella sua brillante prosa l'amico Franco, che sottolinea poi come nei Fife, forse per reazione alle brume ed ai tediosi e piovosi panorami scozzesi del loro cantiere all'aperto di Fairlie, prevalesse prepotente la ricerca del bello, più esattamente espresso col termine scozzese di "bonny" col quale ogni madre definirebbe il figlio e col quale, aggiungo io, era chiamato anche l'ultimo giovane Stuart pretendente al trono, il " Bonny Prince Charlie".

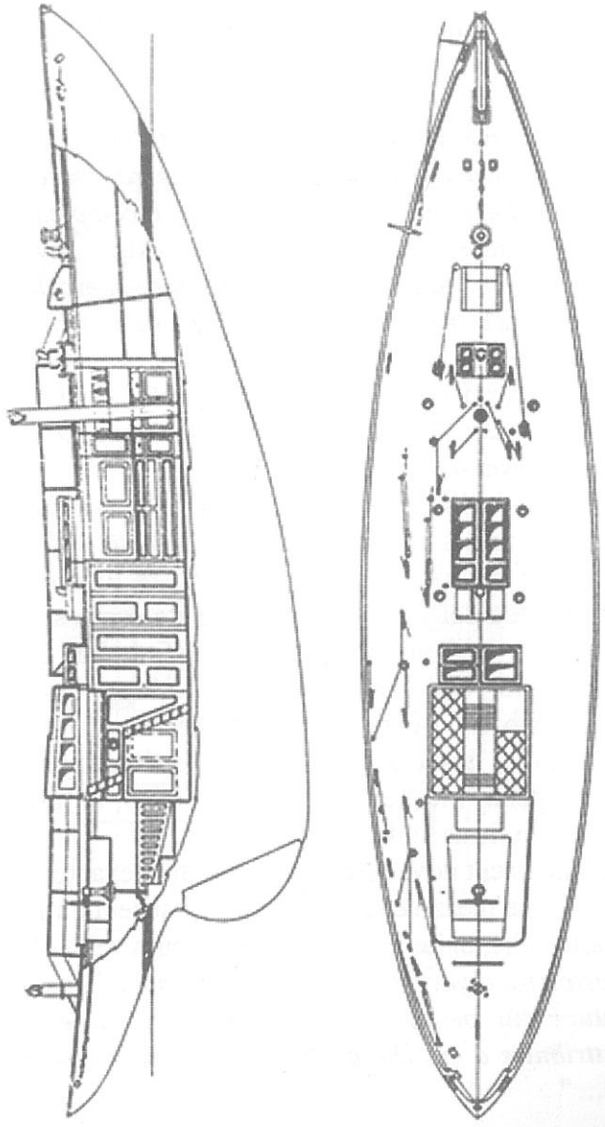
Questa ricerca, associata alla novità dell'esotico, li portò a adottare, non appena mostrata loro da un cliente, la testa del drago che divenne la loro firma sulle prue.

Per loro uno yacht doveva essere anzitutto elegante e bello.

Per un secolo e mezzo e solo con pochi assistenti, affinarono doti intuitive ed artistiche, unite ad una maniacale cura nella costruzione,

"...e partorirono yachts, forse mai straordinari, ma sempre così giusti, creature cui perfettamente si addice l'uso esclusivamente inglese di attribuire a ciò che naviga, solo caso tra gli inanimati, il pronome lei..."

Nessuno riuscì come loro a produrre con immutata costanza yacht che si possono definire, l'uno per l'altro con un solo termine: **bonny.**



Gli interni

La storia

Primo proprietario di Latifa fu Michael Mason commodoro del R.O.R.C. (Royal Ocean Racing Club) del quale lo yacht porta ancora il guidone.

L'imbarcazione alla nascita era senza motore ed a prua si potevano issare tre vele; trinchetta, fiocco ed uccellina, risultando quindi di conduzione piuttosto impegnativa.

Partecipò a molte regate e vinse molti premi in tempo reale.

Nel dopoguerra, 1946 giunse sesta di classe alla " Bermuda" con al timone il famoso timoniere e progettista Illingworth.

Questo risultato piuttosto deludente, fu dovuto alla rottura delle briglie del bompresso ed alla conseguente impossibilità di utilizzare le vele di prora.

L'anno successivo fu prima di classe al Fastnet.

Fu anche utilizzata come nave spia poco prima della seconda guerra mondiale, con a bordo ufficiali della Royal Navy.

Guadata dall'armatore effettuò rilievi fotografici della base tedesca dell'isola di Helgoland ed in seguito, durante il conflitto svolse una serie di crociere sulla costa Ovest dell'Irlanda alla ricerca di eventuali basi segrete degli U–Boot germanici.

La Marina inglese non era nuova ad espedienti del genere.

Ai primi del novecento uno yacht con a bordo ufficiali di marina simulando una avaria, entrò all'interno di una base navale tedesca chiedendo e ricevendo assistenza ed a mezzo di immagini fotografiche accertò che i cannoni delle corazzate monocalibre in costruzione erano del calibro di 280 mm. e non di 305 mm. come le analoghe inglesi, tranquillizzando l'Ammiragliato.

Il secondo proprietario Jack Salem la dotò di un motore da 45 hp, ne ridusse il piano velico di prua e con essa scese anche in Mediterraneo.

Guidone del R.O.R.C.
Nella sede di Londra in St. James sq.
è esposto un modello di *Latifa*

Latifa in navigazione

Successivamente la dotò di un motore più potente un Nissan–Crysler da 100 hp dotato di un solo asse che comandava due eliche e pesava circa 500 Kg., compensati da una tonnellata di piombo in zavorra per equilibrare l'assetto.

Anche questi la fece navigare a lungo in impegnative crociere.

Terzo proprietario fu Leonard Dawey che la utilizzò per due anni, lasciandola poi inattiva a Limington nel Solent.

Fu un broker di quella località che ne inviò una piccola foto a Mario Pirri da tempo alla ricerca di uno yacht di pregio e questi appena la vide ne fu immediatamente conquistato, o meglio come mi disse nell'intervista *"ne ebbe un colpo al cuore"*.

La barca era in buone condizioni per quanto riguardava lo scafo, mediocri per apparato motore e soprattutto per l'impianto elettrico.

Fu portata ai Cantieri Navali Beconcini della Spezia e tra il '77 ed il '78 sottoposta ad un restauro completo.

Si notano le parti in bronzo volutamente lasciate ossidare

Primo restauro

In questo rinomato cantiere, autore per molti decenni di "refitting" importantissimi, da Mariette ad Astra, da Candida a Tomahawk, da Sumurum alla Croce del Sud, per non tacere di Shaula, Skagerrak, Emilia e Te Vega (e la lista potrebbe continuare a lungo) Latifa fu sottoposta ad un restauro accurato.

Fu completamente svuotata "*...all'interno sembrava di essere il biblico Giona nella pancia della balena...*" ed Angelo Beconcini, indiscussa autorità in materia ebbe così la possibilità di confermare e testimoniare ancora una volta, la grande professionalità delle costruzioni curata dai Fife.

"*...solo esaminando con attenzione le singole parti ci si rende conto che nessun pezzo è difettoso e dove c'è stata l'ingiuria del tempo questa è dovuta alla grande mancanza di manutenzione od alla conservazione in ambienti non adatti.*

Si capisce allora che vi è stata una accurata ricerca dei materiali migliori, una scelta meticolosa e forse maniacale del legname più perfetto, un'attenzione altissima nella realizzazione dei particolari, anche i più insignificanti.

Questa valutazione si atteneva perfettamente anche a Latifa.

Nel restauro fu eliminata una cabina ed ampliato il quadrato.

Ove prima a poppa vi era la tradizionale cala vele, fu realizzata una postazione per la navigazione e la strumentazione.

L'armo fu riportato a quello originale, con tre vele a prua.

L'impianto elettrico fu completamente rifatto e furono adottati due motori Perkins.

In successive revisioni (lo yacht è soggetto ad una manutenzione direi "assidua" da parte del proprietario che vi presiede e vi prende parte anche personalmente) furono poi montati due motori Mercedes, mentre attualmente sono in funzione due Ubota da 50 hp. La struttura in composito risultò in buono stato realizzata in ferro zincato a basso tasso di carbonio e quindi poco predisposto alla ruggine, tutta con chiodi alla vecchia maniera.

Ristrutturazione perfetta per intraprendere impegnative crociere di lunga lena.

Sotto spinnaker in un raduno

Le crociere

Con il nuovo proprietario inizia per Latifa uno straordinario ciclo di crociere, ben 14 traversate dell'Atlantico delle quali una decina in solitario…!

Portare da soli una barca del genere, richiede certamente grandi doti di marinaio ed una certa dose di intrepidezza, ma questo denota anche le notevoli qualità di maneggevolezza e di sicurezza da lei possedute.

In particolare il proprietario esalta la funzionalità della forma a canoa, dello scafo, che nelle andature con mare grosso in poppa rende molto più dolce l'impatto dell'onda e tanto più con mare morto e poco vento.

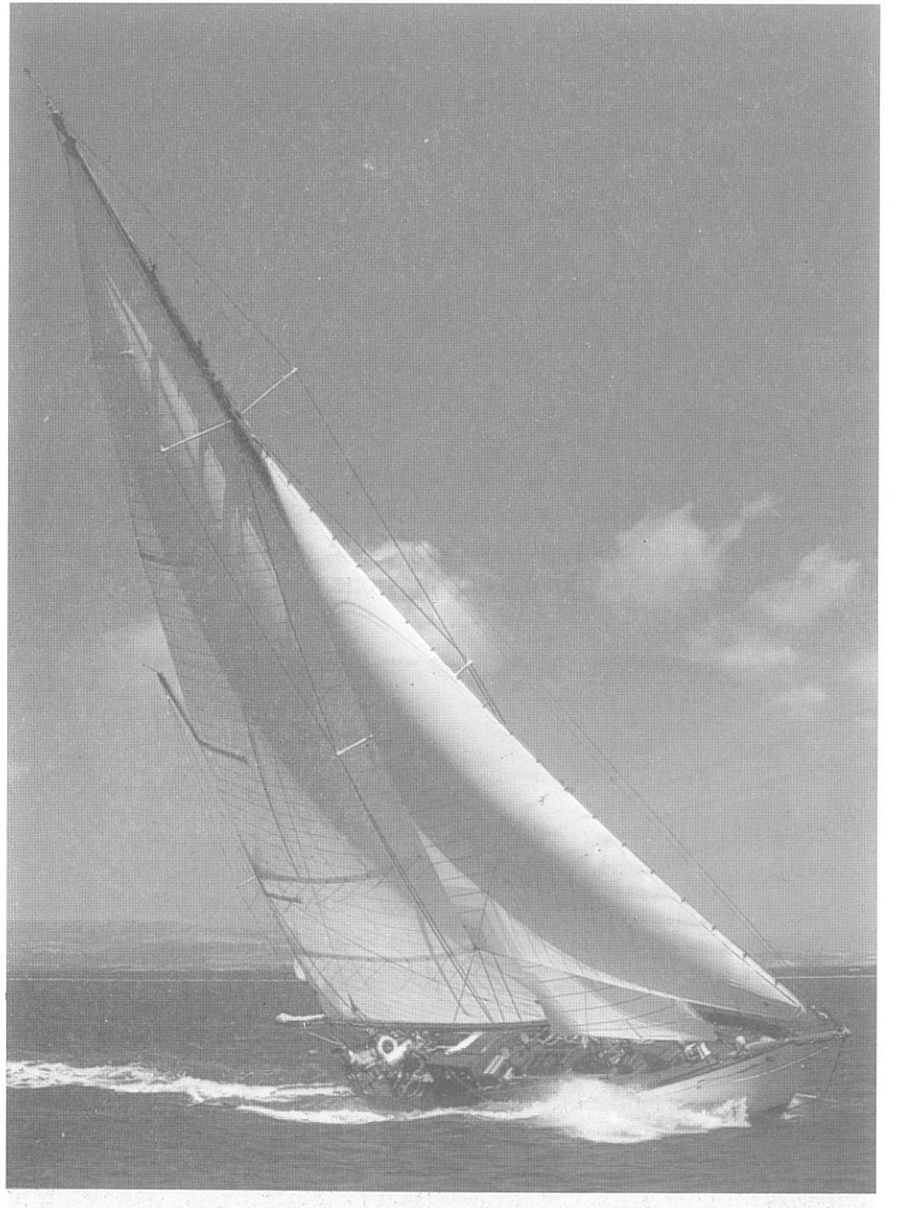
In più di un caso Latifa dalla Spezia ad Antigua impiega solo 20, 22 giorni, senza passare per le Canarie.

Nel 1994 – 95 assieme alla moglie Valeria ed ai due figli di 10 e 4 anni, Gabriele e Lorenzo, entrambi divenuti ottimi marinai, compie il giro del mondo.

Carabi, canale di Panama, Pacifico, Australia, Seichelle e Gibuti.

Viaggio definito… tranquillo.

Mura a sinistra...



Grande immagine di potenza

Nuova revisione

Nel 2000 – 2001 di nuovo grandi lavori presso i Cantieri Beconcini.

Nonostante le molte traversate ed il giro del mondo, lo scafo risulta in buone condizioni e non fa un filo d'acqua.

Le piastre di collegamento in acciaio, quelle logorate, vengono rifatte, predisposte per i perni, presentate e quindi zincate.

Le ordinate sono sempre le stesse, in ottimo stato.

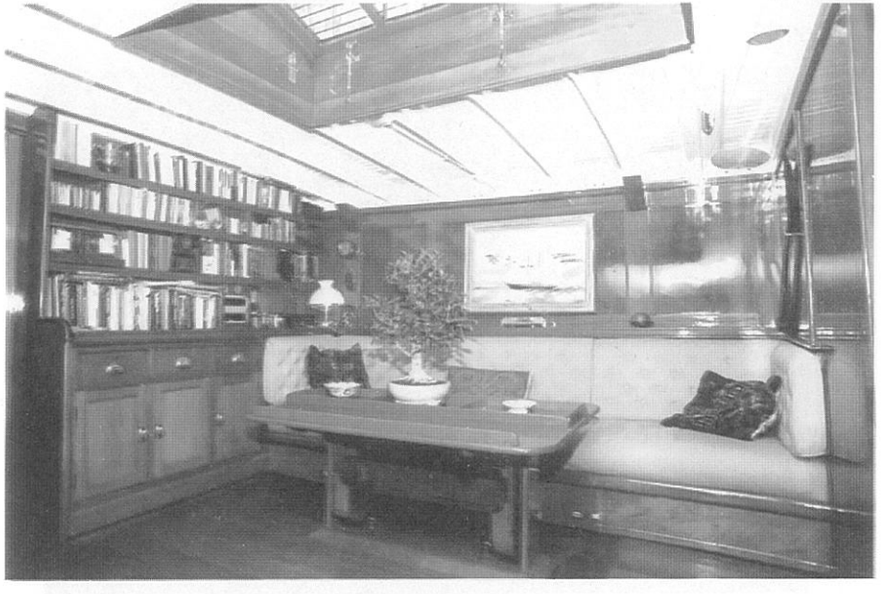
Il proprietario stesso ha tirato più di 4.000 perni del fasciame, perni con dado in bronzo "yellow metal" usando la chiave dinamometrica.

Alcuni erano rotti, altri, un centinaio, si sono rotti stringendoli...

Lavoro molto delicato.

Quanto agli arredi, questi sono stati controllati completamente e tutto il fasciame all'interno è stato dipinto in bianco.

In questa forma smagliante Latifa si è presentata alle regate di Imperia destando straordinaria ammirazione.



Il sobrio saloncino

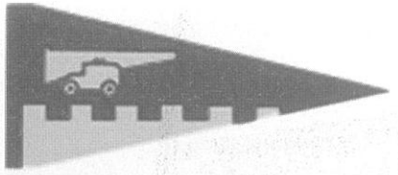
In poppa alle regate di Marciana Marina 2009

Ai raduni delle vele d'epoca

La regata a detta dell'armatore non è cosa loro, entrambi preferiscono essere fuori vista da terra, con timone automatico inserito, quasi sempre in solitario, veri emuli di Joshua Slocum e del mitico Spray.

Comunque nel 2001 alle regate di Imperia con la moglie Valeria al timone la barca ha destato grande impressione e se i risultati non sono stati esaltanti, ciò è stato determinato dalla presenza a bordo di una intera biblioteca, di vele da crociera e vele di rispetto e di tutte quelle "impedimenta" che sono necessarie in navigazioni prolungate, ma che risultano penalizzanti in competizione.

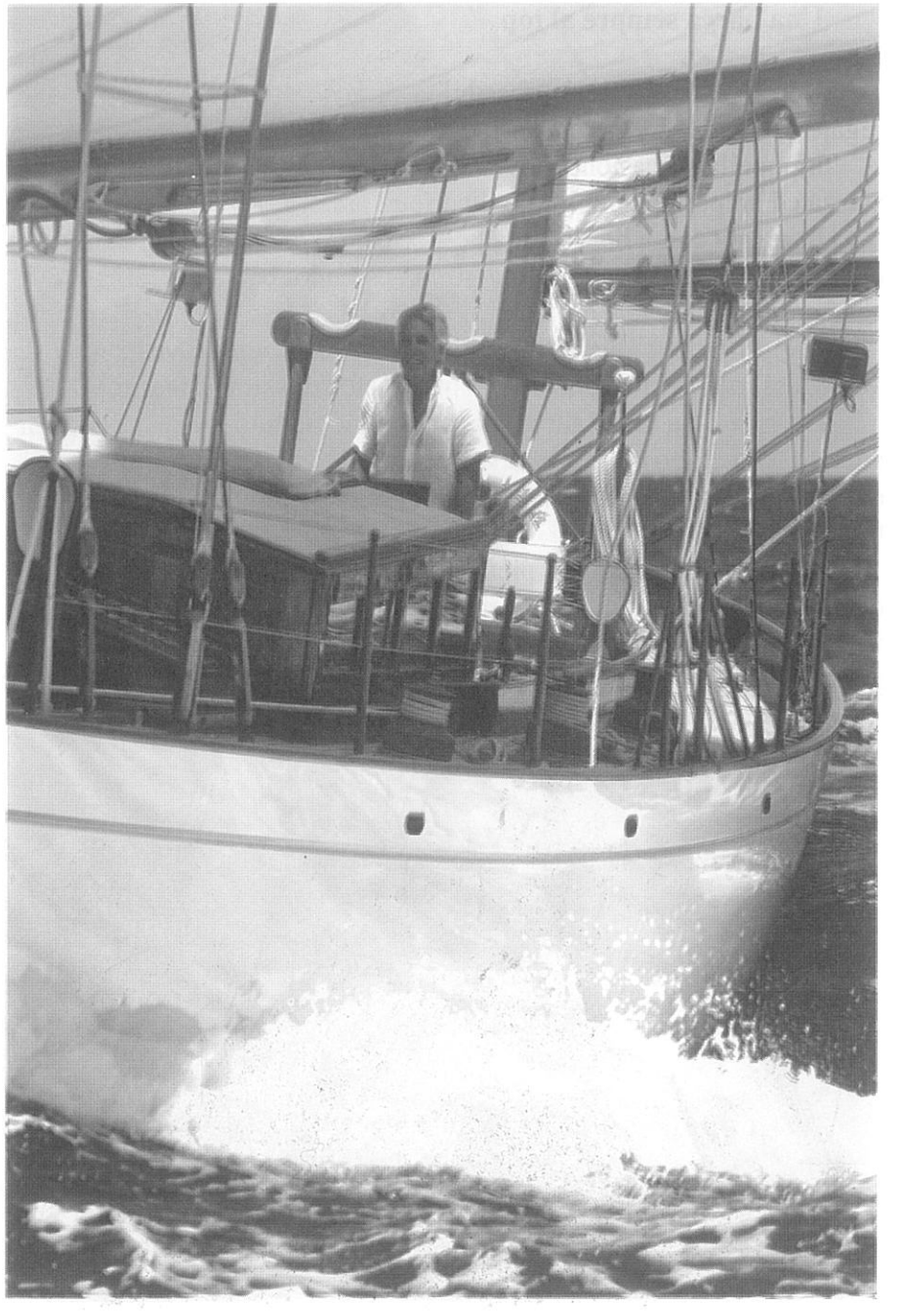
In seguito Latifa si è fatta ammirare anche ai raduni di Cannes e di Porto Santo Stefano.



L'armatore è innamorato del mare, della sua vastità, della completa libertà che esso offre ed a bordo osserva le stelle, il cielo e il mutevole aspetto delle onde, che poi fermo in porto, a volte ad Antigua nelle Antille, al quale circolo è iscritto e del quale porta in crocetta il guidone, trasferisce in quadri che poi con molto orgoglio presenta in esposizioni.

A Palermo nel Novembre del 2009 ha esposto 13 dipinti in una mostra denominata "l'arte del marinaio" e ne ha venduti dieci.

Il guidone dello Yacht Club Antigua e *Latifa* in velocità



L'armatore al timone

Una barca sempre al top

Nel 2009 ho avuto la possibilità di vedere in azione Latifa alle regate di Marciana Marina per il Trofeo Luigi Durand de la Penne.

In quella occasione doveva essere visitata per aggiornare la stazza ed ho potuto ammirarne il perfetto assetto.

In regata con a bordo soltanto l'armatore ed uno dei figli, non ha certo potuto esprimersi al massimo, essendo ben difficile in due spiegare le grandi vele portanti.

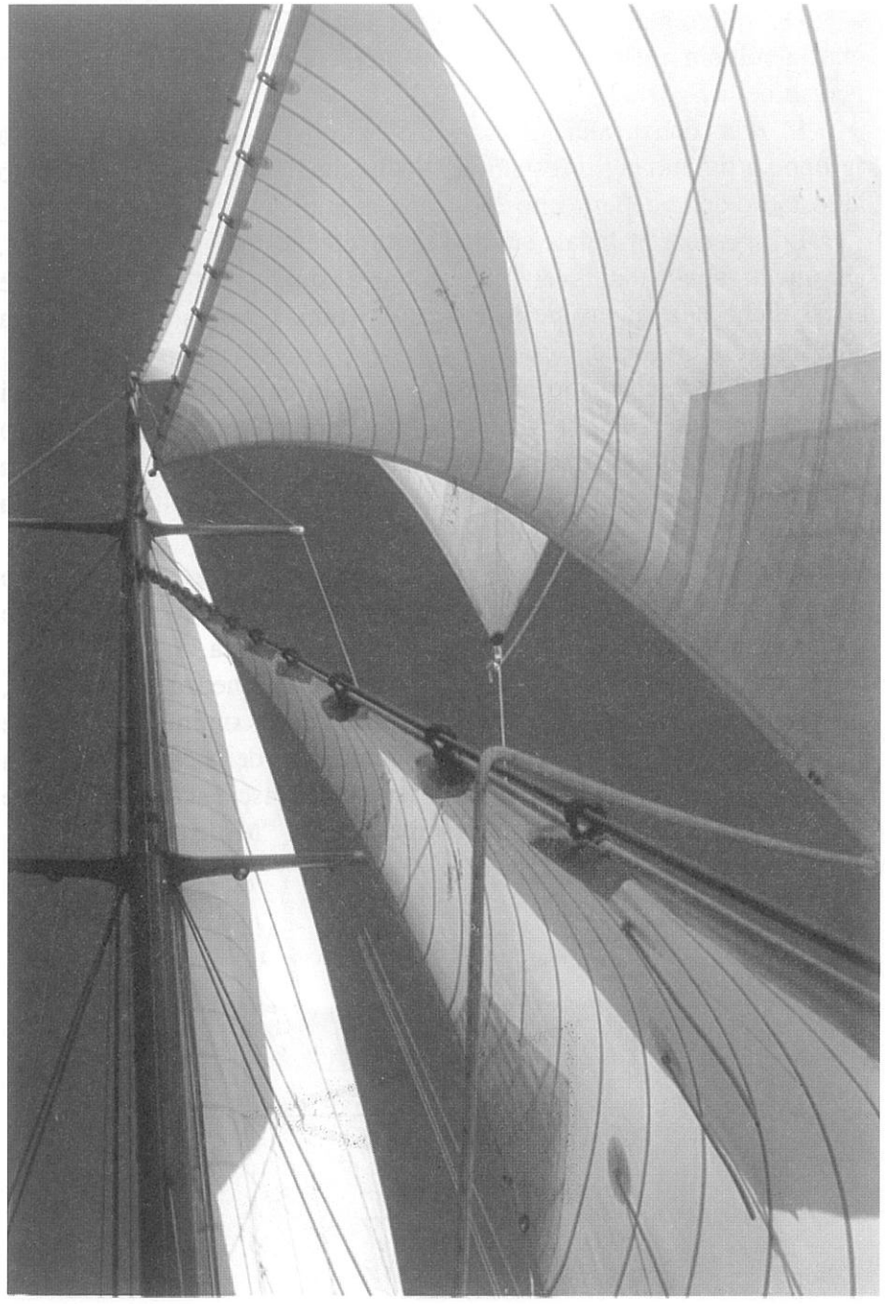
Il giorno delle due ultime prove, con mare vivo e venti nodi di vento, osservarla in azione è stato uno spettacolo straordinario.

La barca ha tra l'altro una particolarità; tutti gli accessori di coperta (candelieri, maniche a vento ecc...) vengono lasciati ossidare ed hanno il tipico colore verde che assume il bronzo quando non è tirato a lucido.

Nel seguirla, mentre in piena potenza nei tratti al lasco fendeva le onde senza il minimo beccheggio, con un equipaggio praticamente invisibile ed in coperta tutte quelle tonalità verdastre, veniva fatto di pensare all'olandese volante.

Una vera creatura marina... pura bellezza.

In navigazione fuori vista da terra



Vele...

Dopo le regate di Marciana Marina la barca è tornata in cantiere, questa volta in quelli già "Beconcini" negli anni '70, '80 ora "Cantieri Navali della Spezia".

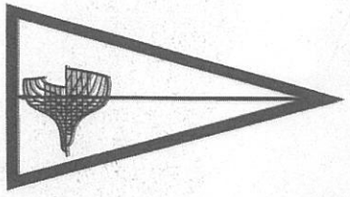
In precedenza alla "Antares Allestimenti" di Bocca di Magra (gruppo artigiano per il restauro delle barche d'epoca) si è provveduto al restauro della coperta che dopo tanti anni di attività era consumata.

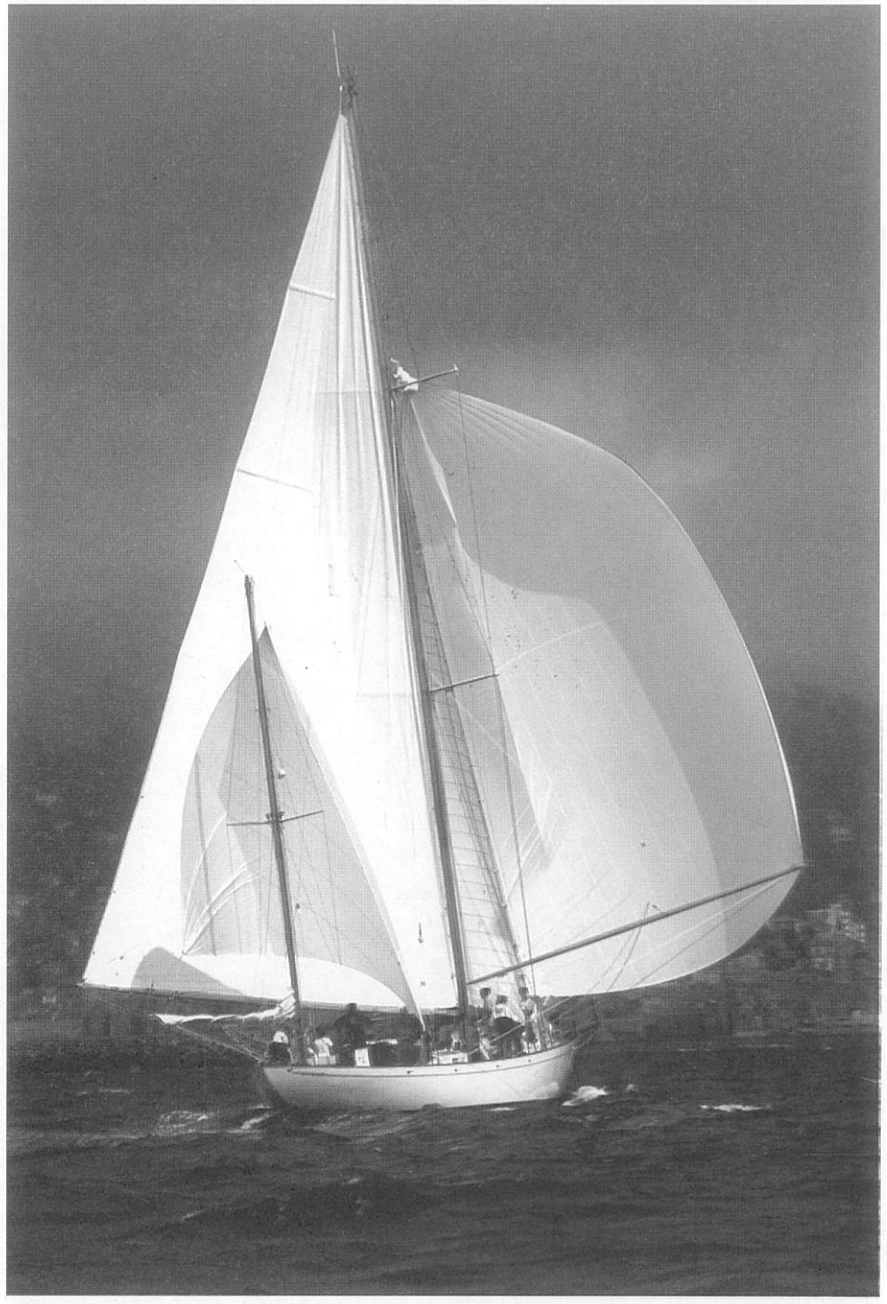
Lo spessore originale era di 43 mm. ed è stato spianato a 25 mm., i comenti sono stati sverzati e sopra è stata incollato con resine epossidiche una superficie in teak di 15 mm. riportandola in pratica allo spessore originale.

Al cantiere spezzino la barca è stata in capannone fino a quasi tutto Settembre 2010, revisionata con cura e seguita passo passo dall'armatore nell'avanzamento dei lavori, ai quali come al solito ha contribuito anche personalmente curandone i minimi dettagli, in vista dell'ennesima traversata in solitario verso Antigua.

A fine Settembre mi sono recato al cantiere per restituire le foto che egli mi aveva a suo tempo date ed ho avuto la ventura di vedere Latifa sotto il "travel", in procinto di tornare in acqua.

Ho potuto così ammirare in tutta la sua imponenza l'opera viva, che si dispiega maestosa in una armoniosa curva continua che scende dalla prua fino al timone e le perfette condizioni della carena, che non presenta il benché minimo difetto, levigata e liscia, come si addice all'incarnato di una bellissima principessa delle "Mille ed una notte".





In poppa con la forza di vele

ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE d'EPOCA

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

000171

Copia n._____ di 500

Poligrafico

ACCADEMIA NAVALE

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