

GIOIELLI IN DARSENA

di Capitan Dritto di Prua



Fresco di varo, avvenuto a Viareggio l'8 giugno nel Cantiere *Del Carlo*, il più importante arrivo in darsena di quest'anno tra gli scafi d'epoca si identifica con il *Tirrenia II*. Parliamo di un ketch aurico in quercia e teak che nel capoluogo della Versilia ha conosciuto l'ultimo refitting collezionato lungo una storia ultracentenaria. Il suo battesimo del mare, infatti, ebbe luogo nel 1914, a Southampton, in Inghilterra, nel celebre Cantiere *Stevens*, che tradusse in pratica un'idea del non meno celebre yacht designer Frederick Sheperd, padre di oltre ottanta progetti concepiti nell'arco di una vita tanto operosa quanto eccezionalmente estesa.

Cominciata la sua carriera come *Sappho II*, il ketch, che sarebbe stato autorevolmente definito una “barca con l'anima” per la sua capacità di assecondare le esigenze dei migliori skipper, passò nel 1915 dal suo primo proprietario, Jean Valaoritis, ad Alexis Carapanos, ambasciatore del Regno di Grecia a Roma, da cui fu ribattezzato *Dodoni* e da questi, nel 1924, al presidente del Reale Yacht Club di Napoli, Guido Fiorentino. Fu in tale ultimo acquisto che esso assunse il nome odierno, mentre veniva associato, quasi a rappresentarne la bandiera, alla *Coppa Tirrenia*, ambito trofeo destinato all'imbarcazione riconosciuta titolare della crociera più lunga compiuta, anno per anno, nel Mediterraneo.

Trascorso un periodo oscuro, compreso tra la guerra e la metà degli anni Settanta, l'alcione riemerse a Montecarlo, nelle mani di Peter Ball, un ex cappellano militare della Royal Navy, dalle quali trasmigrò in quelle del norvegese Peter Jespersen, una forte figura di marinaio, che gli impose una serie continua di crociere, come training ship e come charter, tra il Nord Europa, i Caraibi e il Venezuela. Si aggiunsero in tal modo al suo curriculum, tra il 1981 e il 1989, oltre 20.000 miglia di mare, che ne logorarono le strutture, cosicché il nuovo proprietario, Gianni Loffredo, presidente dell'*Associazione Italiana Vele d'Epoca (AIVE)*, dovette affidarlo, dopo averlo riportato in Italia dai Caraibi, al Cantiere *Pitacco Luxig e Ferluga* di Muggia.

Uscito dallo squero triestino nel '93, restaurato sotto la direzione di Carlo Sciarrelli, il *Tirrenia II* visse un'intensa attività agonistica, che alternò a frequenti presenze in raduni di vele d'epoca – tra i quali quello, classico, di Imperia e l'*Argentario Sailing Week* – prolungatasi per oltre un quindicennio. Ciò parve rappresentare il suo canto del cigno ma, messo all'asta nel 2016 e pervenuto ad altra proprietà, oggi solca ancora una volta le onde rinnovato, sotto l'attenta consulenza di Enrico Zaccagni, nell'impiantistica, nella propulsione, in parte del fasciame e della chiglia, nella viteria di serraggio: interventi volti insieme al raggiungimento del massimo coefficiente di sicurezza e di comfort e a un recupero filologico indirizzato all'armo velico, già divenuto bermudiano, nonché alla *boiserie* interna, in radica pregiata. Il riarmo degli alberi e della velatura porta la firma di una vera esperta, Lucia Pozzo, formatasi al timone di barche come lo *Stint*, lo *Zaca* e l'*Emilia*, tutte comprese a buon diritto nell'albo d'oro dell'AIVE.

Questa la carta d'identità del *Tirrenia II*:

Lunghezza f. t.: 22 m.

Larghezza al b. m.: 3.85 m.

Pescaggio: 2.20 m.

Dislocamento: 28 tonn.

Superficie velica: 176 mq.

Al *Tirrenia II*, al suo skipper attuale Alessandra Della Betta e alla sua gente, il Buon Vento mio personale e dello “Scoglio”.

