

Alzavola nata come Gracie III fu costruita a Dartmouth nel sud dell'Inghilterra nel 1924 dal famoso cantiere Philip & Sons. Sullo scalo adiacente contemporaneamente veniva costruita Tern IV sulle stesse linee studiate dall'eccentrico progettista e grande yachtsman Claude Worth. Tern IV sarebbe stata la barca definitiva dello stesso Worth, studiata per lunghe, veloci e sicure navigazioni, come spiega nel suo libro "Yacht navigation and voyaging". Le due barche furono costruite con materiali pregiati: Legname di Teak della Birmania per il fasciame in tavole di 1 pollice e $\frac{3}{4}$ e lunghezze fino a 9 metri; ordinate e bagli di quercia bianca del Devon; alberi in Pino dell'Oregon. Buloneria e viti in bronzo, e chiodi ribattuti in rame. Per gli interni, mobili e pannellature del migliore Mogano dell'Honduras e pagliolato in tavoloni di Teak, come nelle migliori costruzioni inglesi di tutti i tempi.

[

La barca fu commissionata al cantiere dal gentiluomo Sir Walter Ramsey Kay, che prese residenza a Dartmouth per seguire la costruzione e che in corso d'opera decise alcune varianti importanti rispetto al progetto di Worth. Pur con lo stesso scafo e le stesse potenti strutture, Gracie 3 nacque come una barca innovativa: Tern era una barca molto classica, armata al picco, con una importante discenderia principale e 2 osteriggi oltre all'accesso per l'equipaggio a prua. Come le barche del secolo precedente. Gracie 3 aveva una piccola doghouse ed una lunga e bassa tuga con 5 oblò per parte ed un osteriggio sopra, che rendeva gli ambienti più arieggiati, più voluminosi e luminosi.

L'armo era molto innovativo:

era armata Marconi come le ultime barche da regata delle classi metriche che da pochi anni vincevano tutte le regate. Ma come Tern, le due barche erano troppo grandi per essere maneggevoli con un sol albero, e con un equipaggio ridotto, come era il desiderio del progettista, anche se l'armo a cutter era considerato da Claud Worth il migliore in assoluto. Quindi, per maggior maneggevolezza furono ambedue armate con una piccola mezzana, ad Yawl. (in realtà la mezzana era così piccola rispetto alla Maestra, specie in Tern IV, che era armata al picco, che il particolare armo veniva chiamato: "Cutter con una piccola mezzana")

Le prime notizie di Alzavola appaiono in Yachting Monthly del Novembre 1924, dove si legge che nonostante che i costi di costruzione molto alti non favorissero nuove realizzazioni, il cantiere Philip & Sons di Dartmouth aveva appena completato la costruzione di 2 yachts gemelli su piani di Claud Worth, di cui uno per il progettista stesso e l'altro per W.R. Kay

"Turning to the cruising side... the cost of building has still kept the Western yards short of new construction, notable exceptions being the new **Tern**, a yawl of some 37 tons, which Messrs. Phillip & Sons, of Dartmouth, have recently completed for Dr. Claude Worth, the well-known

author of Yacht Cruising, and a similar vessel for W. R. Kay, Esq., just completed by the same builders.”

Le linee dei 2 yachts furono considerate una pietra miliare nella progettazione di imbarcazioni da diporto. Olin Stephens fu influenzato dalle linee di Worth nella progettazione dei suoi capolavori Dorade e Stormy Weather

(John Alden and his yacht design—International publishing Co. pag 26:” Tern 3 and Tern 4 lines helped Stephens to design the best of his project: Dorade and Stormy Weather..”.)

Del 1928 sono le prime foto ,scattate nel Solent dal celebre Beken of Cowes. La barca rimase nelle mani di Sir Kay per 8 anni. Ma appena 2 anni dopo il varo fu trasformata in Ketch ,mantenendo l’armo Marconi,evidentemente per avere un boma di maestra più corto ed una randa più facile.

La barca fu dotata fin dalla nascita di un motore ausiliario. Il primo motore fu un motore americano a combustione interna della Kermath di Detroit,di 24 Hp. Dopo 13 proprietari inglesi,di cui buona parte di professione “Gentlemen”, come recita il documento del registro navale Inglese ,la barca che allora stazionava a Viareggio , fu acquistata da mio padre Gherardo Zaccagni l’11 dicembre 1964. Fu allora che prese il nome “Alzavola”

Il nome di questa bella anatra selvatica (Alzavola, Anas Cricca in latino,in inglese Teal) era culturalmente molto più vicino a Tern (Rondine di mare) di quanto lo fosse Gracie 3 ,e,forse da allora la barca ha trovato insieme alle sue radici una maggiore serenità e più amore. E’ rimasta nella famiglia Zaccagni ,appassionati velisti e amanti delle barche d’epoca per molti anni . Prima di proprietà di Gherardo, poi ufficialmente nelle mie mani,la barca ha navigato molto in Mediterraneo, Atlantico e mar dei Caraibi ,partecipando spesso a regate con ottimi risultati.I più salienti:

nel 1971 prima nella sua classe nella Middle Sea Race,giro della Sicilia con partenza e arrivo a Malta, seconda nel ’74 . Nella prima manifestazione per barche d’epoca in Mediterraneo, a Portocervo nel 1982 è terza assoluta.Nel 1993 vinse nella classe Vintage le regate ad Antigua nel Mar dei Caraibi e lo Stormy Weather Trophy ,e nel 1995,sempre ad Antigua fu prima di classe e seconda assoluta ,50 secondi dietro a Bolero,famoso Sparkman&Stephens di 73 piedi,appena ristrutturato.

Famosa e descritta su molte riviste e giornali fu la tempesta nel Golfo del Leone del Dicembre del 1976 dove Alzavola sopportò in maniera eccellente per 8 giorni venti oltre i 50 nodi e mare enorme,e portò in salvo tutto l’equipaggio.

Ricordo Flash :

La barca che discende le onde immense a 12 nodi sotto trinchetta e mezzana in direzione di Cagliari (dopo la decisione unanime dopo una settimana di lotta

contro il Leone in tempesta, di abbandonare l'impresa di raggiungere le Baleari, prima tappa di un viaggio che doveva condurci oltre Atlantico) e fuggire col mare in poppa, fu come il respiro dopo un'apnea ai limiti delle possibilità' ...mi ricordo di come mi apparve finalmente un po' asciutta ,dopo 8 giorni ,una parte del ponte a prua, di un colore rosa come l'alba nel deserto.

Le onde, spaventosamente alte,ci raggiungevano da poppa;alcune frangevano ben oltre sopra la testa del timoniere,ma la barca, pur rollando vistosamente e scaricando fiumi d'acqua imbarcata dalle falchette,navigava da Dio. Io ero molto stremato. Mi ricordo di quanto fosse faticoso arrivare a prua,e come ogni piccolo sforzo mi annebbiasse la vista,e mi accelerasse i battiti del cuore.

Durante gli ultimi giorni avevamo mangiato pochissimo e vomitato molto per il freddo, l'odore di gasolio in sentina e la tensione. I ricordi piu' spiacevoli?

L'avvicinarsi dei turni di guardia e di riposo, sempre ugualmente bagnati, tremare di freddo fuori al timone,e cadere addormentati nel turno di riposo,come senza conoscenza sul pagliolo,tra cumuli di vestiti bagnati,di stivali, di cerate,tra il puzzo di gasolio ed i cento cattivi odori di una barca di pochi metri cubi ,chiusa e abitata da 12 persone.

Vissi I miei primi 3 anni filati a bordo di Alzavola dal 1979 al 1982,dopo aver deciso di non terminare i miei studi di Ingegneria Navale,peraltro prossimi alla laurea . Un noto Tour operator molto lungimirante per quei tempi ci propose un interessante contratto di Charter nel mar dei Caraibi ,con crociere tra St. Lucia e le Grenadines.

Accettammo, perché l'operazione ci permetteva di realizzare il sogno di tutti i velisti: La traversata dell'Atlantico, a quei tempi senza strumenti elettronici né computers.Solo con Sestante e Cronometro. Nel dicembre '79 arrivammo a St. Lucia conseguendo il miglior tempo di tutto l'anno nella traversata dell'Oceano Atlantico: 14 giorni e poche ore tra Tenerife nelle Canarie e St.Lucia nelle piccole Antille.

I tre anni alle Antille furono i più belli della mai vita,e Alzavola godeva nell'Aliseo teso del mar dei Caraibi . Terminato il rapporto di lavoro ,nell'82 visitammo una buona parte del Caribe prima di rientrare in Mediterraneo con una lunga e piuttosto dura navigazione via Bermuda e Azzorre.

Dieci anni in Mediterraneo, e poi di nuovo alle Antille dal dicembre 1992 al dicembre 1999

“Il canto della Cicala che sente l'estate trascorrere al ritmo del suo frinire”

Mi ricordo quanto ho sofferto durante gli ultimi anni 90(I miei superficiali conoscenti rideranno sotto i baffi ricordando con invidia che navigavo nel Mar dei Caraibi ,mentre soffrivo...) nei quali ero Comandante ,Marinaio, Carpentiere ,Ingegnere, Motorista e da tutti questi punti di vista vedevo irrimediabilmente

avvicinarsi il momento nel quale sarebbe divenuto troppo costoso per i miei mezzi sostenere le spese di un restauro che diveniva di giorno in giorno più vicino, non ostante i continui e caparbi interventi. Alzavola era comunque ancora in ottima forma, e non ostante i miei timori e le mie certezze di dover cominciare a pensare ad abdicare alla proprietà della barca in favore di chi avesse maggiori disponibilità economiche, ma anche una grande passione, nell'aliseo sostenuto di Antigua otteneva ottimi risultati e l'ammirazione dei velisti

La triste, ma realistica decisione di vendere Alzavola

Da una lettera a mia sorella Michela

Trinidad 25 luglio '98

.....

2 anni fa vinto dalla convinzione che per il resto del mio futuro avrei avuto bisogno di dedicarmi un po' più alla mia anima, e a quella dei miei vicini di vita, e quasi certo che continuando a cercare di mantenere Alzavola con l'insufficiente ricavato del charter, non avrei avuto né tempo, né modo di perseguire questo nobile, egoistico fine, decisi che era venuto il tempo di cercare un nuovo armatore per Alzavola.

Naturalmente non si può abbandonare la creatura con la quale e per la quale hai vissuto almeno 30 anni della tua vita nelle mani di un bruto o di un cercatore di perle, che non avrebbe potuto conoscere l'intimo e l'anima di Lei. Cercavo, come un buon vecchio padre borghese e all'antica, un Lord inglese, che le dicesse darling

e che considerasse plebeo e volgare contare i milioni per tenerla splendente di vernici e perfetta nel rispetto della tradizione marinai e della cultura nautica.....

Lavori

Il tempo purtroppo lascia le sue tracce irreversibili anche sui nobili legni di meravigliosi battelli, oltre che sui lineamenti di affascinanti dame e leziosi cavalieri, ma per maggior fortuna delle barche, le cliniche di bellezza per quest'ultime sono assai più efficienti. Basta non farsi prendere la mano dal volere tutto nuovo e sapersi fermare sostituendo solo le strutture compromesse o irrecuperabili, lasciando la patina del tempo e le tracce di vissuto dove si possa. Le parti da sostituire devono essere possibilmente ripristinate utilizzando le stesse essenze lignee delle originali sciupate e sarebbe bello poter sempre usare le stesse tecniche di costruzione. Nella ricostruzione del mobilio è molto difficile ritrovare il tono e la morbidezza alla vista ed al tatto del legno vecchio e vissuto, ma nelle città d'arte si trovano degli ottimi artigiani, abituati al restauro dell'antiquariato terrestre, che accettano di venire a bordo e riescono ad invecchiare le parti nuove di un intervento necessario. Questo per non rischiare di trovarsi in mano una barca bellissima, ma non più la stessa. Una barca la cui storia passata non gli appartiene più. Una barca senza anima. Per

noi appassionati di storia e delle forme del passato l'iper restauro è tristemente negativo. Quasi peggio dello stato di abbandono. Barche abbandonate ,trascurate ,ma non violentate si possono recuperare con tanta speranza, pazienza,ricerca, spese notevoli ed amore. Barche nelle quali tutte le tracce del passato sono state cancellate per farle più belle, più lucide,più comode o migliori, sono al contrario definitivamente perse. Hanno perduto (o lo perderanno in futuro, quando ci sarà una coscienza generale maggiore,perché rimarranno poche barche da restaurare) anche il valore commerciale di oggetto di valore culturale e storico, pur magari restando oggetti costosi se oggettivamente belle.

La scelta di un cantiere per il restauro è molto importante, perchè a parte la capacità di lavoro del cantiere, ci deve essere conoscenza, sensibilità ed amore nelle mani e nella mente di chi lavora su queste barche; e la volontà del committente, tutto il suo impegno economico e la capacità e la professionalità di un consulente per il restauro non servono a nulla se ci si affida ad un cantiere non preparato per questo particolare lavoro

Il 22 dicembre 2000 Alzavola diviene di Emma e Claudio Tinari che mi incaricano di sovrintendere al restauro profondo e completo della barca. Riccardo Valeriani ,che aveva navigato con me come secondo,viene ingaggiato come comandante .

Alzavola termina a Viareggio, dove gli Zaccagni la avevano incontrata,la sua vita con questa famiglia fiorentina dopo esattamente 36 anni di convivenza. Ed a Viareggio ,nello stesso cantiere di Francesco Del Carlo,che per conto di Gherardo Zaccagni aveva eseguito i primi controlli,nel 1965,dalla primavera del 2001 Alzavola è ai grandi lavori.

Viene controllato e trovato completamente sano e robusto tutto il fasciame in Teak.Si aggiungono oltre 2000 nuove viti di Bronzo al Silicio per garantire la connessione tra fasciame e ossature ; si sostituiscono tutti i madieri in ferro ,parzialmente aggrediti dalla corrosione ,con nuovi di acciaio inossidabile ; alcune ordinate e alcuni bagli vengono sanati cercando di mantenere dove possibile il legno originale; viene costruito un nuovo ponte in Teak . Si installa un nuovo motore e generatore. Nuovi sono i serbatoi e gli impianti di acqua, gasolio ed elettrico. Si installa un dissalatore. Gli interni vengono smontati accuratamente e rimontati dopo aver sanato ogni difetto e ritrovato il colore originale del legno. Si modifica ,rendendola più accogliente la cabina di prua, che da zona equipaggio diviene armatoriale; si ricava un secondo locale igienico,e uno spazio più comodo e funzionale per il carteggio e per l'equipaggio. Viene controllata l'alberatura e ordinato un nuovo sartame con cavi impiombati a mano e arridatoi e ferramenta in bronzo.L'armo sarà come quello del 1928 delle foto di Beken. Viene aggiornata l'elettronica . Calafatata e pitturata di bianco come quando la barca era nata ,viene varata con cerimonia ufficiale il 10 Novembre 2003 .

Sono sicuro che Alzavola sarà una delle barche d'epoca più belle e migliori delle sue dimensioni.

