



*Associazione Italiana Vele d'Epoca*

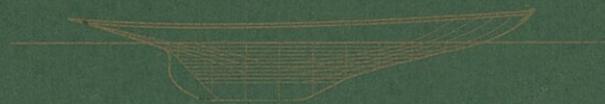
Quaderno N. 9

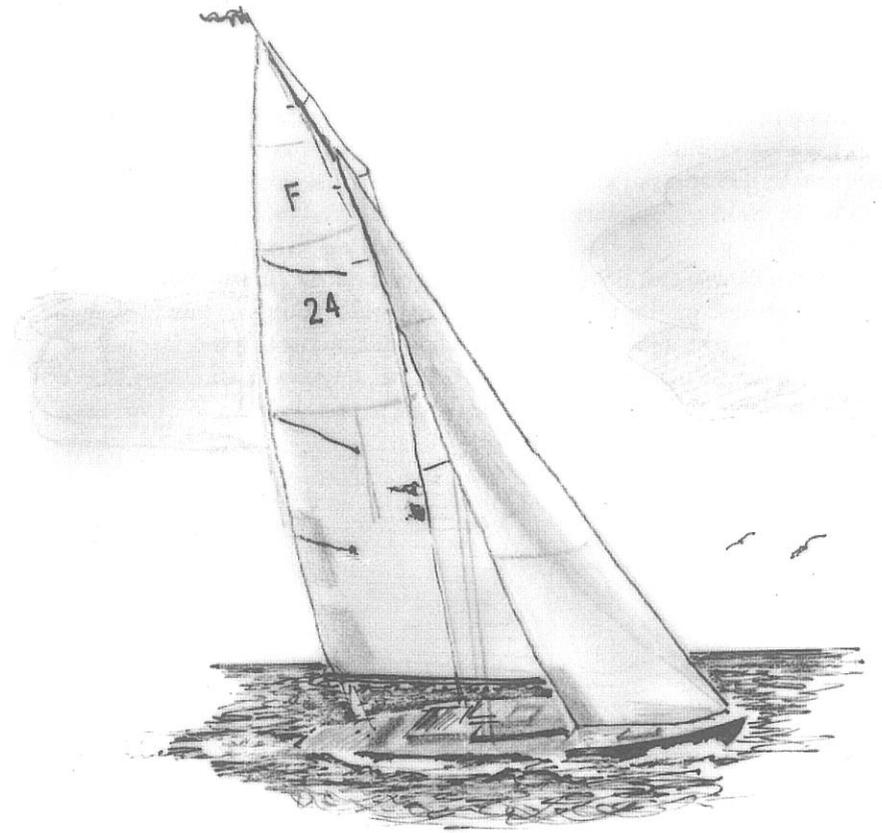
---

# KIPAWA

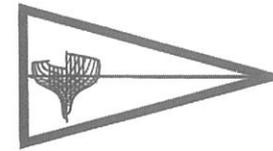


2011





4B



*Questo nono quaderno tratta di una splendida rappresentante di quelle imbarcazioni nordiche, ancora presenti in gran numero nel mar Baltico e nel mare del Nord, disegnate con un occhio alle Stazze Internazionali, ma con variabili ed interpretazioni determinate dalla lunghezza, dalla superficie del piano velico ed in questo caso dalla presenza, già progettuale, del motore ausiliario.*

*Kipawa è una di queste, appartenente alla Classe F, una serie di sei esemplari usciti dalla matita del grande Christian Jensen, realizzata nel suo cantiere nel 1938.*

*Salvata provvidenzialmente dalla distruzione su una spiaggia di Stromboli nel 1995 e restaurata alla meglio, nel 2003 è stata acquistata dall'attuale proprietario ed è stata riportata alla razionale ed aggressiva bellezza iniziale.*

Settembre 2011

*Luigi Bolentrone*

*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*

*aive@chiavari.newnetworks.it - www.aive-yachts.org*

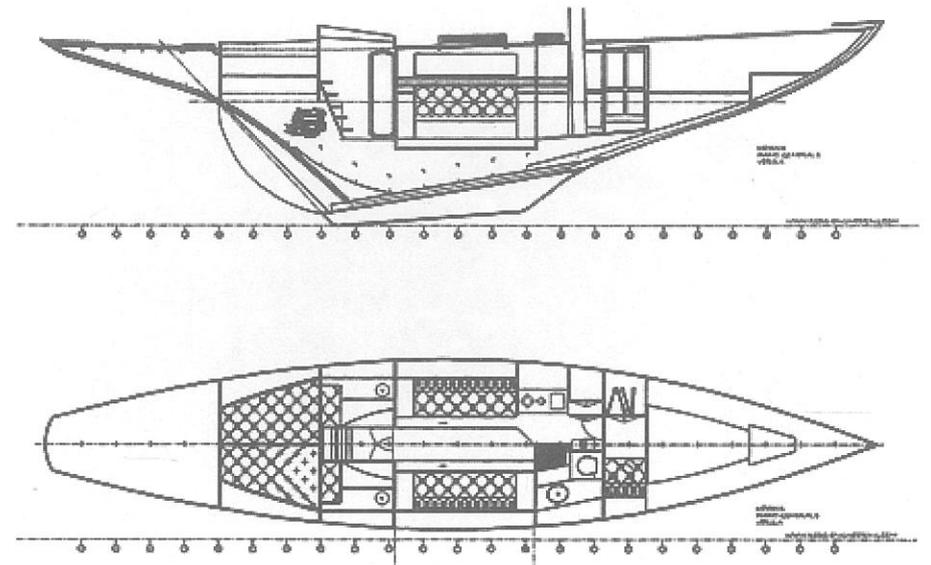
## GENTLEMEN 10 METRES RACERS

Questa splendida serie di sei imbarcazioni, della quale fa parte Kipawa, fu progettata e costruita nel 1937 da Christian Jensen, e completata nel 1938 nei cantieri di Son, località nei pressi di Oslo.

Strutturalmente si tratta di un 10 metri al galleggiamento, assai simile ad un metrico, nato però con motore ed adatto anche per brevi crociere.

A sollecitarne la costruzione fu Halfdan Hansen proprietario del 9 metri S.I. da crociera Tamara IX progettato dallo stesso Jensen, il quale desiderava una imbarcazione con le stesse caratteristiche, più grande e sicura, buona per la crociera e veloce in regata.

Comodoro del Reale Yacht Club di Oslo (KNS), questi godeva di grande prestigio, per essere stato tre volte medaglia olimpica nella vela e per la riconosciuta esperienza nautica, tanto che altri quattro armatori lo imitarono commissionando cinque barche uguali che andarono a costituire la serie "Gentlemen 10 metres racers di Son" contraddistinta sulle vele dalla lettera F.



Christian Jensen nacque in Norvegia, a Vollen, nel sud del paese, nel 1878 e molto giovane divenne apprendista maestro d'ascia in un cantiere locale, mostrando grande attitudine manuale, ma anche forte volontà di conoscenza nell'arte della progettazione.

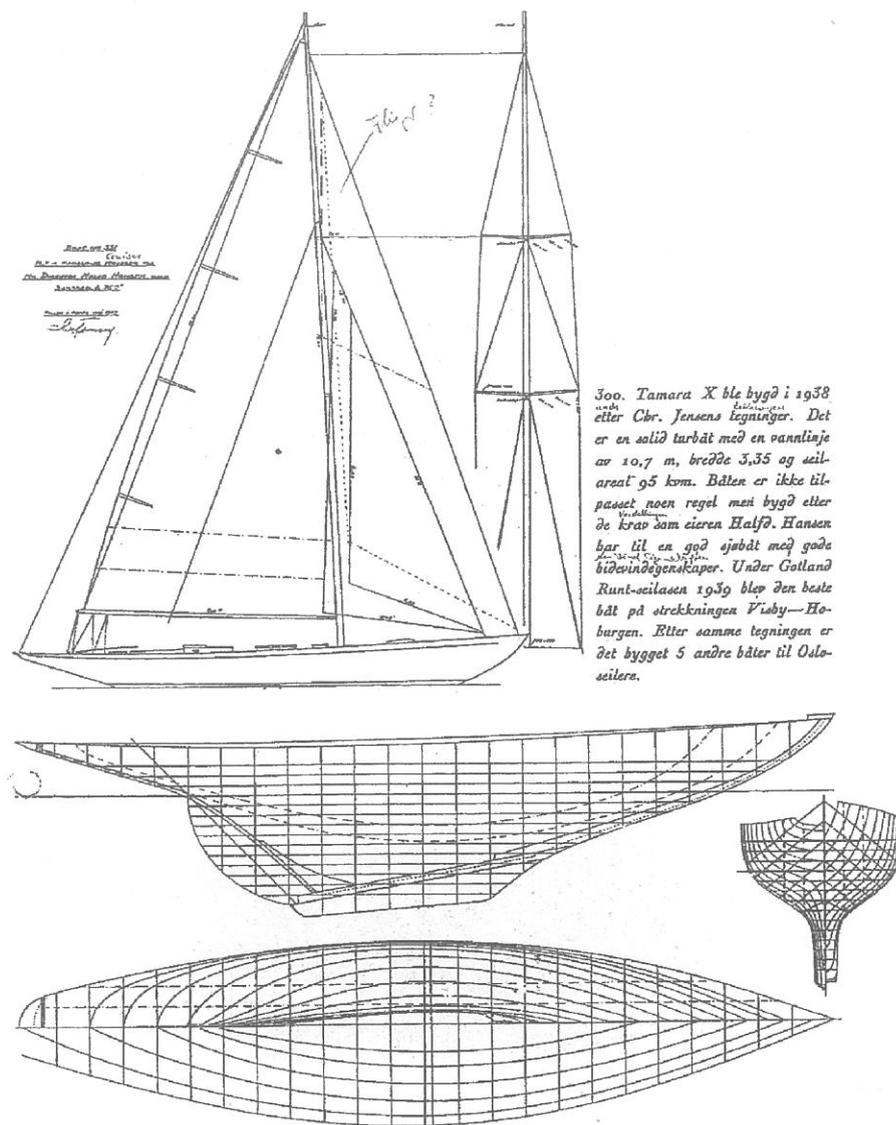
Si dedicò quindi privatamente a studiare ingegneria e divenne allievo del rinomato progettista, Sinding ad Oslo.

Nel 1900 vinse una borsa di studio statale per uno stage in Scozia, presso i famosi cantieri Fife e colpisce il fatto, che mentre in Italia lo yachting era ancora ai primi incerti passi, uno stato come la Norvegia, concedesse una simile grande opportunità ad un giovane di modesta estrazione, ansioso di progettare yachts.

Al ritorno in patria, dopo i quattro anni di apprendistato, vinse una seconda borsa di studio presso il progettista tedesco, Max Oerst ad Amburgo, ma nel frattempo, aiutato da personalità di Vollen che lo stimavano, rilevò un cantiere nella località natia, ottenendo successi che attrassero l'attenzione di Johan Anker.



Jensen è il 3° da sinistra, in prima fila assieme ai suoi operai



300. Tamara X ble bygd i 1938 etter Chr. Jensens tegninger. Det er en solid turbåt med en vannlinje av 10,7 m, bredde 3,35 og seilareal 95 kv. Båten er ikke tilpasset noen regel men bygd etter de krav som eieren Halfd. Hansen har til en god sjøbåt med gode tidvindsegenskaper. Under Gotland Runt-seilasen 1939 blep den beste båt på strekkningen Visby—Hoburg. Etter samme tegningen er det bygget 5 andre båter til Oslo-seilene.

Piani di costruzione di Tamara X

# ANKER & JENSEN

Questi era un giovane progettista, che alle importanti imprese di famiglia aveva anteposto la passione per lo yachting, allestendo un piccolo cantiere ad Halden, vicino al confine con la Svezia.

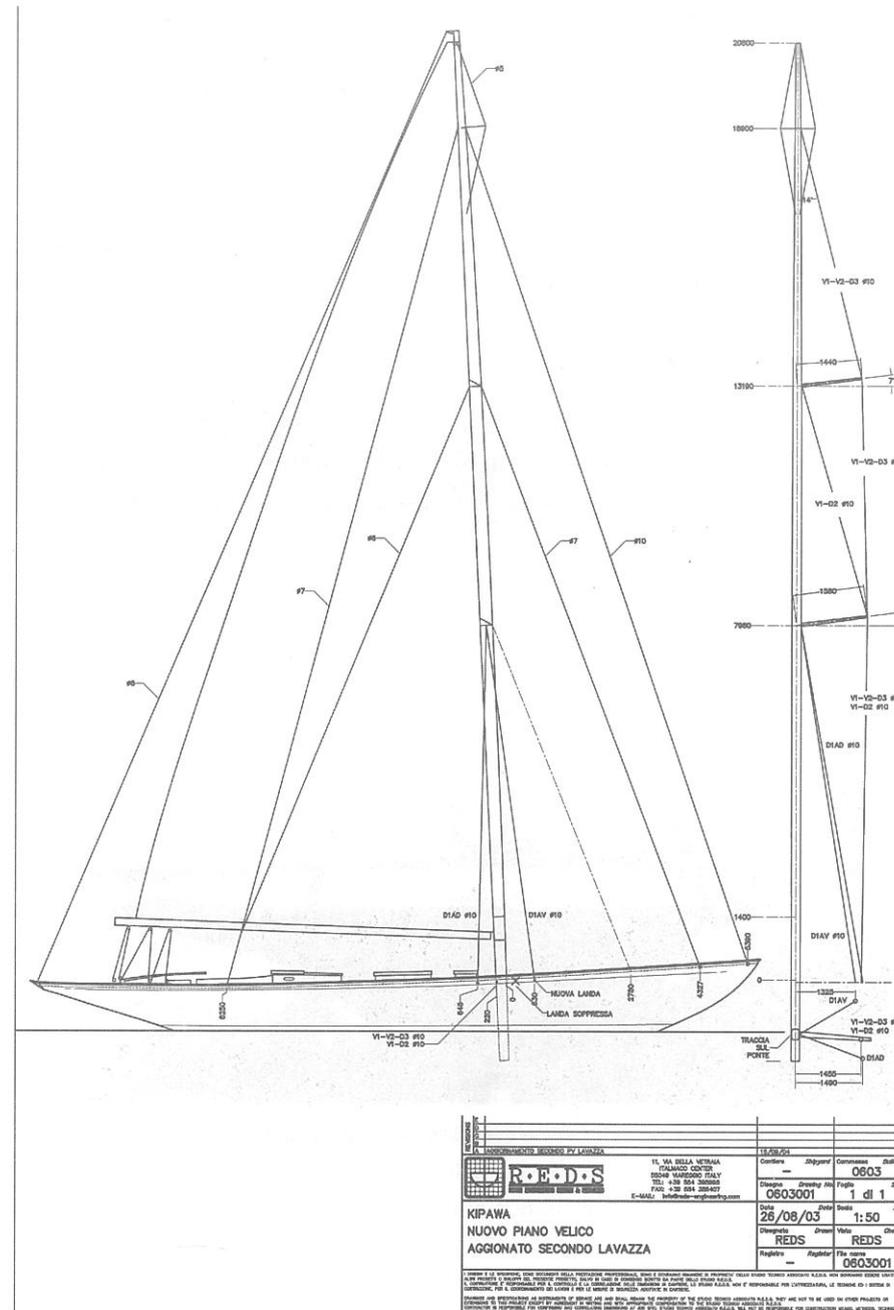
Nel 1905 i due talenti si associarono ed il cantiere di Vollen si fregiò del nuovo nominativo, destinato ad un grande successo.

Jensen era il preciso direttore del cantiere, con un bagaglio di conoscenza tecnica e pratica guadagnato sul campo, Anker un geniale progettista, dotato di grandi conoscenze scientifiche, innamorato quanto mai delle barche e della vela e con un importante "atout"; la provenienza da una famiglia ricca e potente, con un giro di amicizie in patria ed all'estero, foriero di importanti commesse.

Sono di questo periodo venti yacht della classe 8 metri S.I, dieci della classe 12 metri S.I e due magnifici e vincenti 15 metri S.I di nome Isabel Alexandra e Neptune.



Kipawa 1938 - Argentario 2007



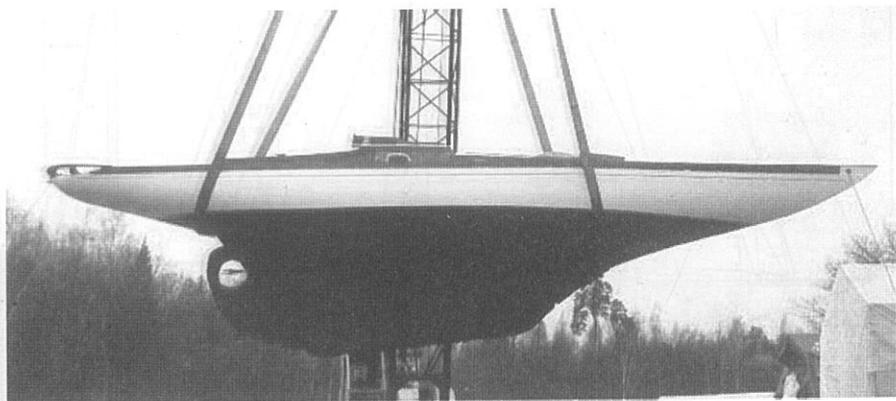
Nuovo piano velico

Il personaggio Anker merita un approfondimento: nasce nel 1871 e la posizione sociale gli permette di dedicarsi alla vela sia come sport che come progettazione, per puro diletto.

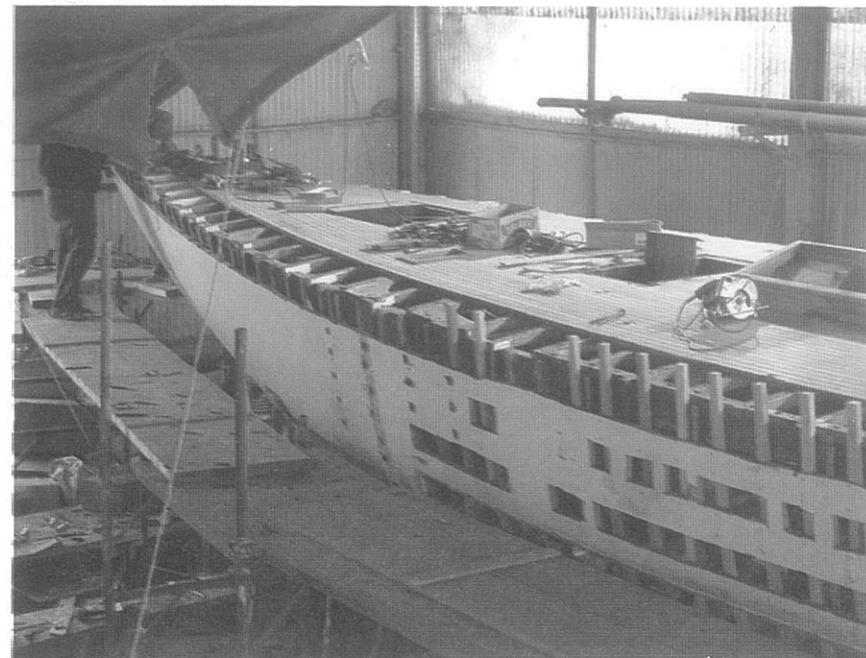
Studia ingegneria in Germania al Charlottenburg Hochschule di Berlino e si laurea con una tesi per la progettazione di un scafo a vela da regata, basata su calcoli matematici e meccanici.

Il suo stile prevede la riduzione dei pesi ed il ricorso a strutture leggere e resistenti, ma pur sempre di grande classicità; le sue barche sono belle e razionali, senza inutili estetismi e confermano l'assioma, che una barca bella è anche buona, ma nel suo caso, una barca molto veloce è anche bella.

Esempio valido per tutte l'otto metri S.I Sira progettato nel 1938 per il principe ereditario di Norvegia Olav e portato in regata da Anker alla vittoria nella Kattgat Cup, il più bel otto mai costruito.



Kipawa nell'aspetto che aveva dopo il rassetto successivo all'affondamento



Prime indagini sullo scafo

Era uno spirito anticonformista, nonostante la posizione sociale ed anziché, come già detto, dedicarsi alle molte imprese di famiglia, preferì le vicissitudini di un cantiere, dedicandosi inoltre, assieme alla seconda moglie, allo sci (era molto bravo), alla caccia, alla pesca sportiva, alla musica e naturalmente allo sport della vela nel quale raccolse vittorie importantissime, la medaglia d'oro nel 1912 alle Olimpiadi di Stoccolma, al timone di Magda IX suo progetto e di nuovo l'oro nel 1928 con il sei metri S.I. Norna, oltre ad un gran numero di affermazioni importanti che gli valsero l'appellativo di "The Flying Norwegian".

Con la moglie, Nini Roll, costituivano una coppia bella, ricca e molto anticonformista; frequentavano artisti di fama ed erano sensibili alle esigenze dei deboli e lei all'emancipazione della donna.

Nonostante la fede repubblicana, era amico del principe Olav e quando la famiglia reale dovette fuggire in seguito all'invasione tedesca, favorì economicamente l'impresa adoperandosi anche per l'imbarco del re e del suo seguito su un incrociatore inglese.

Morì pochi giorni dopo; era membro e commodoro del KNS il Reale Yacht Club di Oslo e fu seppellito avvolto in quella bandiera.

La grande personalità di Anker tendeva ad oscurare la figura di Jensen che si dedicava soprattutto alla conduzione del cantiere, mentre il socio progettava ed intratteneva i rapporti con i clienti e per questa ragione nel 1915 Jensen decise di uscire dalla società per progettare in proprio, sistemandosi nel cantiere di Larvick cedutogli da Colin Archer notissimo progettista di imbarcazioni da lavoro e da crociera.

In quel cantiere Jensen progettò e costruì Maud il 3 alberi da 300 tonnellate con quale Roald Amundsen procedette alle esplorazioni artiche e barche da pesca e per la caccia alle balene.

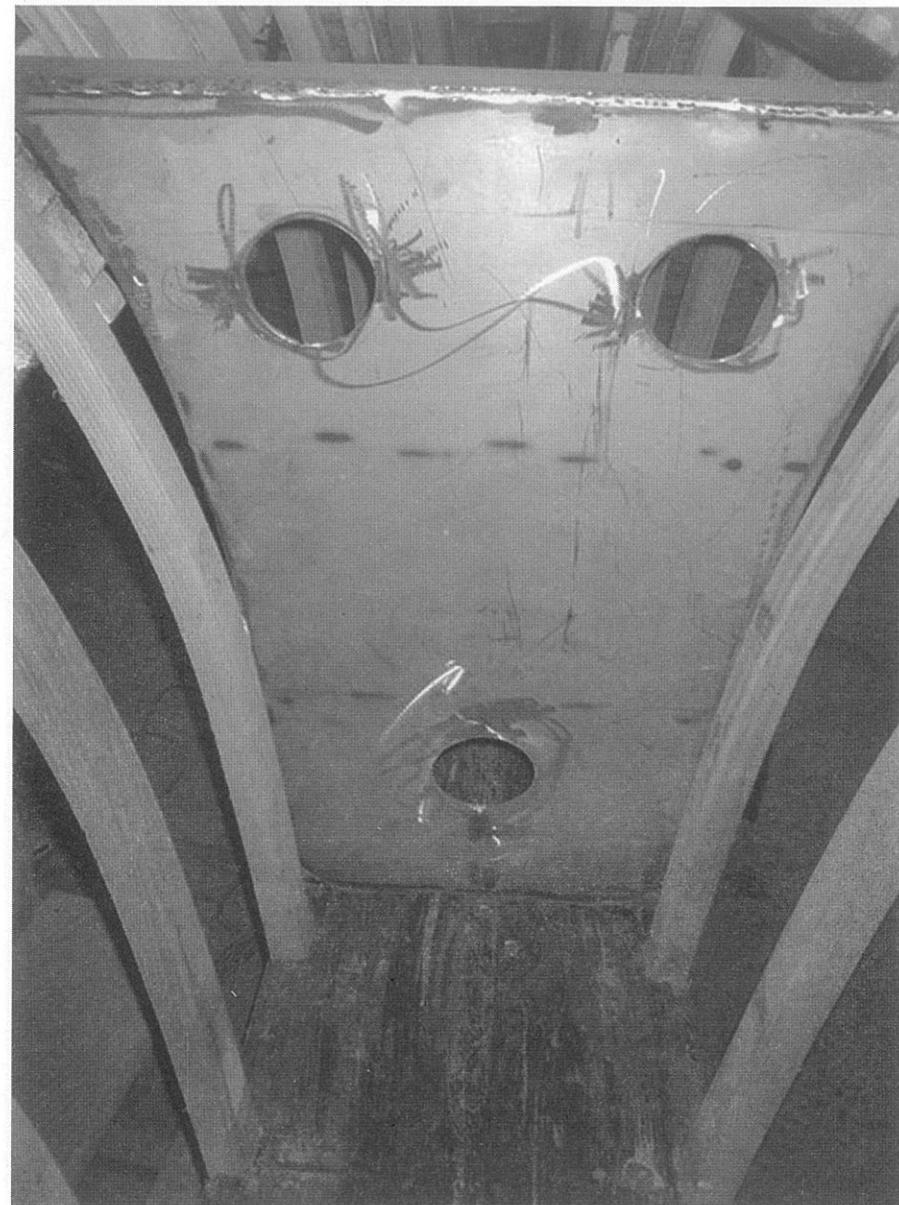
Ma le quelle da regata erano il suo obiettivo e da un nuovo cantiere a Son sul lato Est del golfo di Oslo, uscirono molte barche della classe 22 mq, molti 19,5 "double ender" ed anche classi metriche.

Godeva della stima dello yachtsman Halfdan Hansen e per lui costruì Tamara IX, un 9 m. S.I nel 1933 e Tamara X nel 1937, il 10 mt dal quale come già detto, derivò la serie "Gentlemen 10 metri racers".

Jensen morì nel 1949, dopo aver inesplicabilmente bruciati in un momento di follia, quasi tutti i suoi innumerevoli progetti



Prime ispezioni all'opera viva



Risanamento dello scafo:  
ordinate in legno piegate a vapore e strutture metalliche

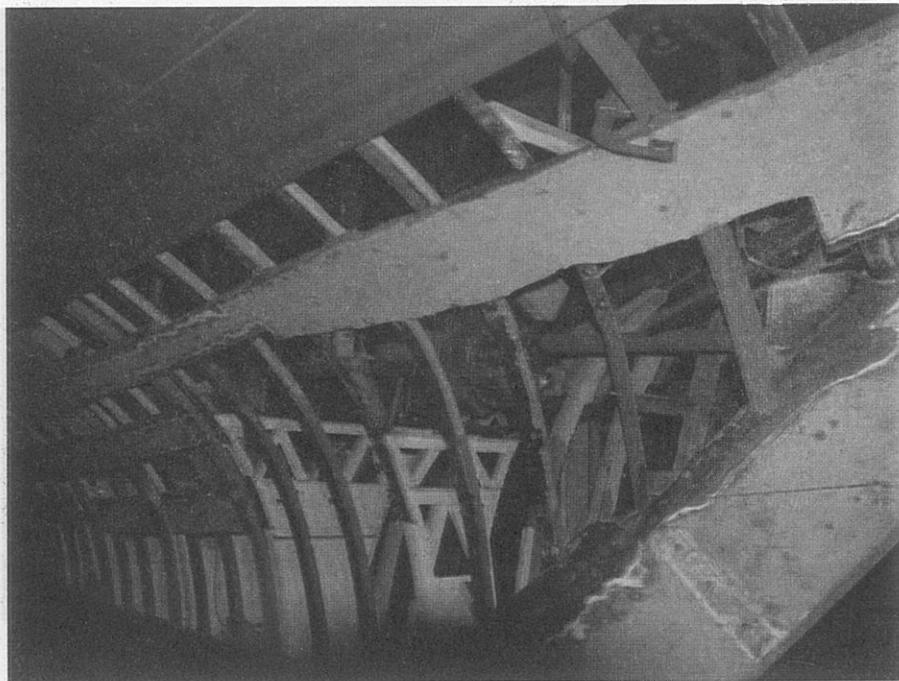
## KIPAWA – LA STORIA

Le notizie sui notevoli personaggi di cui sopra e quelle che seguono, sono tratte da un pregevole testo di Enrico Zaccagni, che come vedremo ha svolto un ruolo di primo piano sia per la ricerca di dati e notizie in Norvegia, Svezia e Germania, che per la supervisione al refitting della barca.

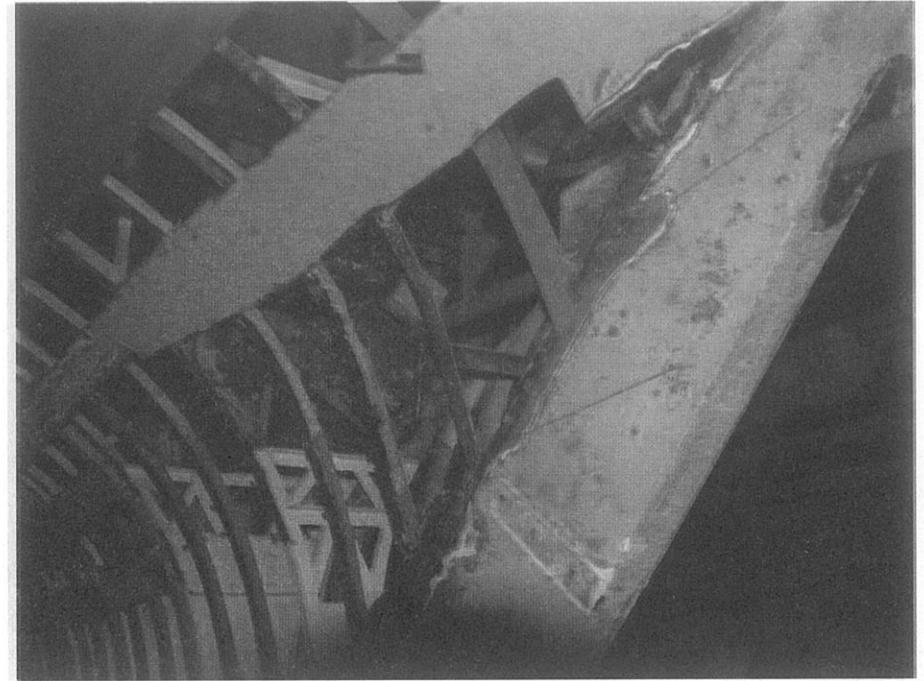
Kipawa ha una lunghezza al galleggiamento di 10 metri e fuori tutto di 16,40, porta il numero velico F.24 ed il suo nome in idioma lapponese significa rifugio o capanna del principe o del capo.

Le gemelle erano F 20 Tamara X di Halfdan Hansen, trasferita negli Stati Uniti e qui purtroppo affondata, – F 21 Gannet 2 ed F 25 Gannet 3 di Severin Skougaard – F 22 If di Halvdan Ditlev Simonsen – F 23 Gratia di T.Dannevig.

Kipawa aveva un proprietario canadese CB.Thorne Fredrikstad, che tenne la barca sempre nel Baltico.



Dettaglio della struttura



La struttura della poppa messa a nudo

Sembra certo che sino alla fine degli anni '50 essa rimanesse in quel mare, poi fu acquistata da un francese che la trasferì in Mediterraneo, ove navigò a lungo per poi naufragare miseramente nel 1995 su una spiaggia a Stromboli mentre, alla fonda, fu sorpresa da un colpo vento.

Fu recuperata e riparata alla meglio, subendo modifiche non rispondenti alla sua bellezza originaria, ma va comunque ringraziato l'armatore siciliano che col suo intervento salvò una simile meraviglia.

Nel 2003 l'attuale armatore Claudio Valtulini se ne è molto giustamente innamorato e ne ha disposto il trasporto al rinomato cantiere Tecnomar di Emiliano Parenti, a Fiumicino, affidando ad Enrico Zaccagni la supervisione del restauro ed il riuscito tentativo di trovare le informazioni ed i documenti ancora reperibili.

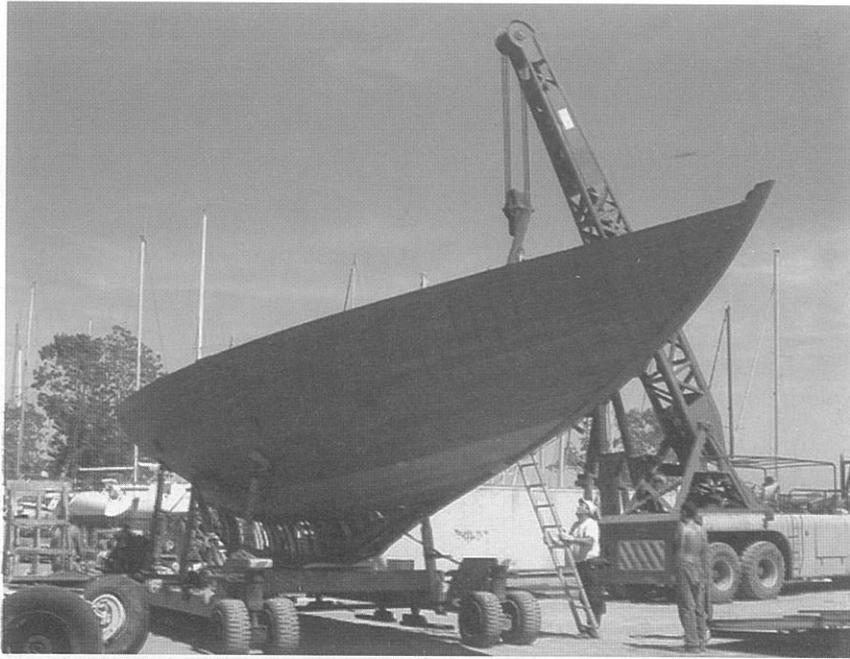
Febbraio 2003

Lettera di Frederik Denneche, storico navale norvegese e proprietario di If III, una delle gemelle di Kipawa, così come lo era Tamara X, affondata in USA.

.....I am sending you some plans.  
Unfortunately, Christian Jensen burned all his plans before he died in 1949, so the only plans left behind are what we are able to find as full-sized copies or in smaller versions in old books and magazines. They are only a handful of them, as he actually produced more than 300 designs. Luckily we have found the designs of our boats in "Nordens bätar" and in "Svenska x-klubbens ärsskrift 1937 (?)". The design is called: « Boat no. 331 -10,7 waterline cruiser tor herr direkter Halfdan Hansen, Oslo.» It is signed in May 1937.  
I will make the story short at this stage by just telling that Inf. Hansen wanted a cruiser and got Christian Jensen design and build for him. The design was made without influence of any rating-rule -just according to spesifications given by the very experienced yachtsman Inf. Hansen.  
Probably in order to get the building-price down, he got in touch with friends in The Royal Norwegian Yachtclub (KNS), who also wanted a modern seaworthy cruiser. As a result, 5 yachts were ordered for delivery in the spring 1938. In May and lune they were picked up by their owners.....



Così sono tutti i nuovi bozzelli



In alto lo scafo a legno visto, sotto dopo il ripensamento...



In regata



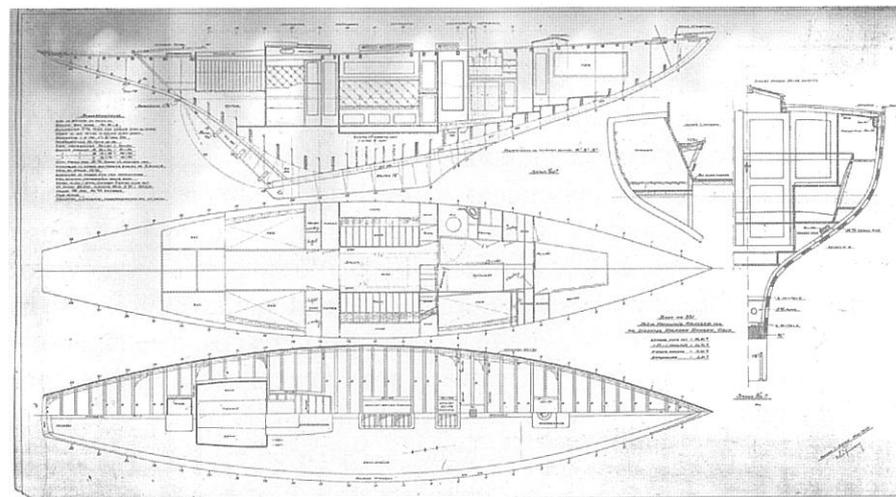
Cavalcando l'onda

## LA RISTRUTTURAZIONE

I lavori iniziarono nell'Aprile preceduti da un accurato esame dello scafo e dai parziali ritrovamenti della documentazione originale.

Sotto la guida del maestro d'ascia Giorgio Rossi si è proceduto a sostituire buona parte delle ordinate in frassino, piegandole a vapore come si usava, sono stati rifatti alquanto madieri, alternati con quelli in acciaio, si sono cambiate molte tavole del fasciame, rifatto il trincarino e risanata completamente la coperta con un lavoro accuratissimo.

Gli interni originali erano quasi del tutto assenti, ma grazie alle informazioni ritrovate il Cantiere è stato in grado di ricostruirli in prezioso legno di mogano, semplici e funzionali come in origine, ma comunque di grande eleganza.



I piani originali fortunatamente sfuggiti alla distruzione



L'elegante interno

L'esigente ed appassionato armatore ha poi affidato la costruzione del nuovo albero alla Nautica Gavazza di Presso (VA) specialista nel campo per le classi metriche, realizzato in silver spruce.

Lo scafo poi, tralasciando la miriade di straordinari piccoli particolari che mostrano l'amore e la cura che Valtulini ha profuso nella ristrutturazione, è stato verniciato meticolosamente a legno visto, ma poi l'armatore ci ha ripensato, lo ha fatto carteggiare e dipingere in un magnifico blu notte... era bello a legno visto, ma così è splendido.

Dopo tre anni esatti, Kipawa è nuovamente scesa in mare più bella che mai, ha fatto le prove motore, ha testato le nuove vele della Elvstrom e si è diretta da Fiumicino a Porto Santo Stefano per la Argentario Sailing Week.

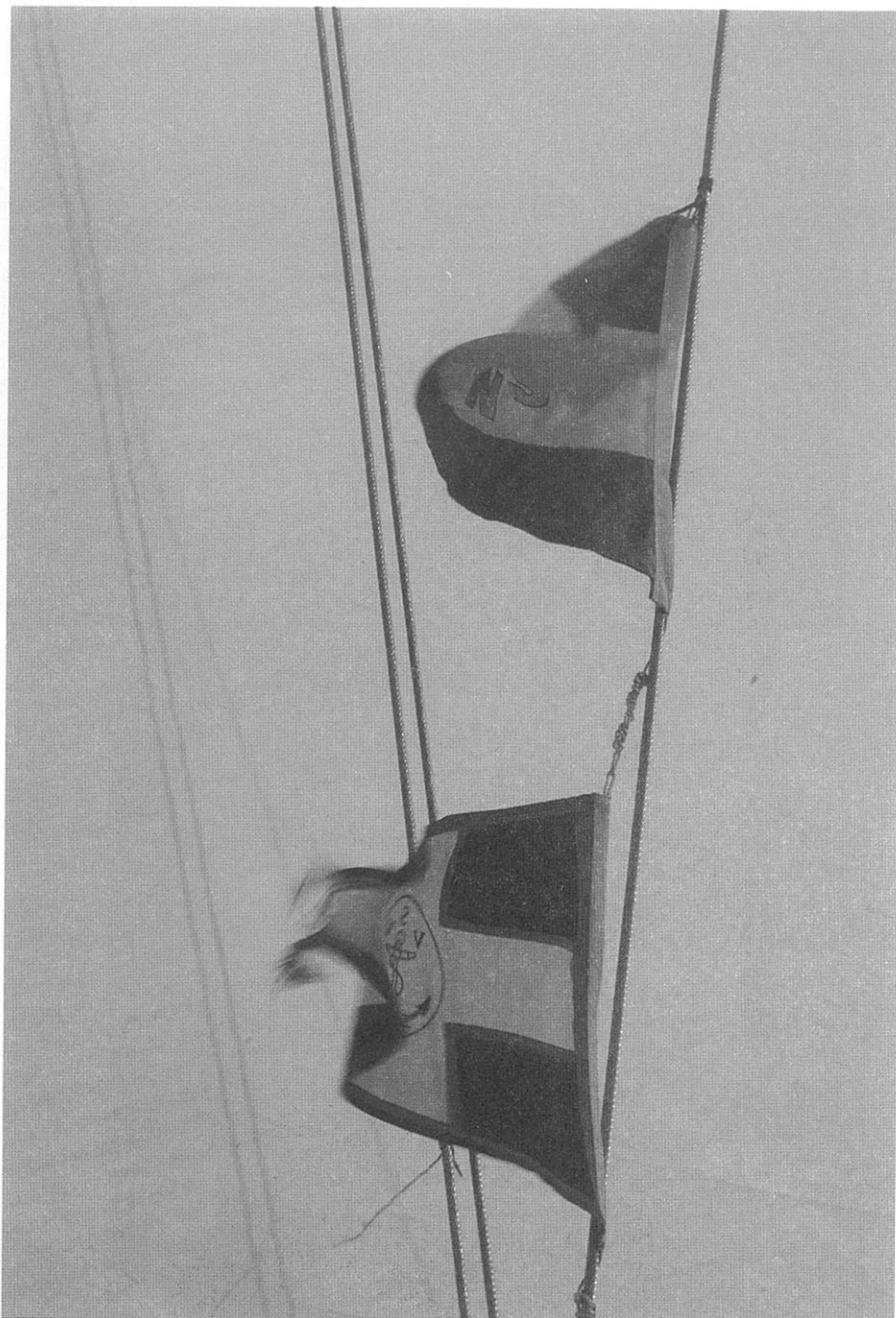
Qui è stata baciata dalla dea Fortuna, che a Stromboli l'aveva tradita.

Alla vigilia delle regate, era apparso necessario provvedere al riassetto di una crocetta, era già il crepuscolo e per meglio lavorare erano state accese le luci d'albero e di conseguenza anche il motore, per non scaricare le batterie.

Ed ecco improvviso un colpo di vento ed in contemporanea il distacco dell'ancoraggio del gavittello.

Motore già in moto, tempestivamente innestata la marcia avanti e la ripetizione di una seconda sciagura è fortunatamente evitata...!





I guidoni del KNS e delle vele storiche di Viareggio

## NUOVA VITA IN REGATA

Dopo il restauro attentamente realizzato e tanto pazientemente seguito dall'armatore, restauro che ha valso a Kipawa nel 2006 il riconoscimento quale migliore dell'anno, si è data alle regate ed ai raduni, sempre eccellendo per bellezza e per risultati:

Porto Santo Stefano nel 2006

Cannes

Imperia

Viareggio

Livorno TAN 2007

Antibes

Porto Santo Stefano

Cannes

Viareggio

Livorno TAN 2008

Antibes

Durand de la Penne 2008

Porto Santo Stefano

Sulla Rotta di Imperia

Imperia

Viareggio

Vele d'Epoca Napoli 2009

La Belle Classe Montecarlo

Viareggio

Livorno TAN 2010

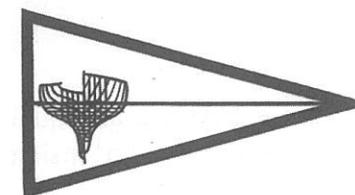
Durand de la Penne

Marciana Marina

Vele d'Epoca Napoli

Imperia

Viareggio



## CONCLUSIONE

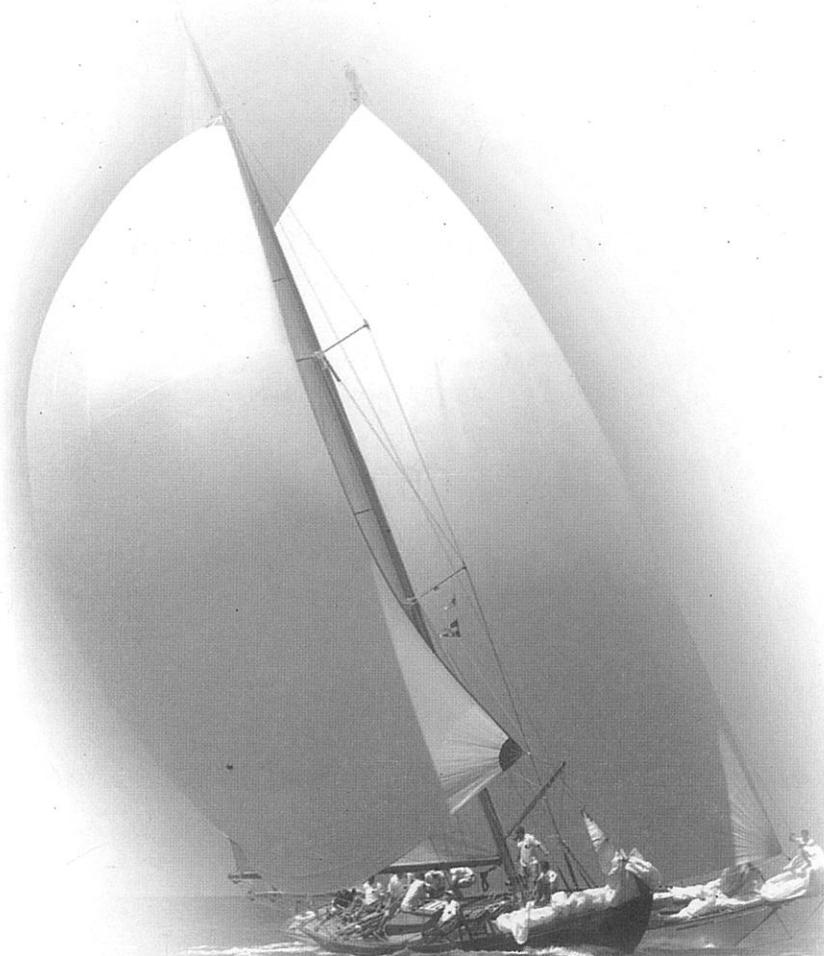
Una splendida nobile barca, raffinata ed elegante, destinata a trascorrere una nuova lunga e fortunata stagione, in possesso di un armatore che ne va giustamente orgoglioso oltre che esserne innamorato, che per giunta è favorito dall'eguale grande passione che anima la moglie Francesca, sempre presente a bordo ed in regata.



*Kipawa 1938 - Imperia 2006*

Essi e Kipawa, alla quale hanno dedicato tanta attenzione ed amore, costituiscono un insieme perfetto, sinonimo e garanzia di continuità.

Buon vento Kipawa...!



*Kipawa 1938 - Argentario 2008*

ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE d'EPOCA

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

Copia n. 000031 di 300



Copyright A.I.V.E