



Holland Yachtbouw Y II 37 m

Testo di Lino Pastorelli - Foto di Ed Holt

“Superyacht” ha navigato su questo splendido sloop in un pomeriggio di maggio, a Sanremo; sole, brezze e temporali si sono alternati, scoprendo orizzonti francesi di limpidezza assoluta o nascondendo in nebbie cupe le montagne vicine.

A bordo nientemeno che il progettista, l'inglese Bill Dixon, l'interior designer, John Munford e il responsabile tecnico del cantiere, Tako van Ineveld. Bill Dixon ci racconta la genesi di questo progetto “...la precedente barca dell'armatore, Tath's Y, era già un mio disegno, dotata però di lifting keel e un poco più piccola, 30 metri; qui abbiamo cercato uno scafo più performante dove l'attento studio delle spinte dinamiche ha permesso una invelatura di rilievo senza imporre le complicazioni della deriva mobile; infatti, al momento raddrizzante è funzionale una chiglia di soli 4,30 metri con siluro di zavorra da 49 t. Anche se l'autonomia della barca è transatlantica (14 t di gasolio in diversi serbatoi), il proprietario ha voluto la barca ottimizzata per il Mediterraneo, quindi venti leggeri, mediamente 10-15 nodi; questo giustifica l'imponente albero e l'ampia superficie velica. Credo che l'obiettivo di avere una barca elegante, slanciata,



efficiente, con la tuga del raised saloon molto bassa sul deck e allo stesso tempo interni di ampio respiro sia perfettamente raggiunto." Lo scafo con relative sovrastrutture sono in Alustar e la particolare tecnica costruttiva, un elevato numero di nervature longitudinali e trasversali, consente un risparmio di peso del 10-15% rispetto a scafi consimili; il cantiere Holland Jachtbouw, sorto 17 anni fa' vicino ad Amsterdam, nel cuore dell'Olanda nautica, non è nuovo a realizzazioni del genere; citiamo la



goletta Windrose, 152', o il megayacht Cassiopeia, tanto per dare un paio di riferimenti. Il layout del ponte è stato oggetto di considerazione particolare; la barca è esclusivamente armatoriale: massima privacy, pochi ospiti non necessariamente velisti, ma anche l'esigenza di veleggiare veramente. Questo si riflette in una coperta pulita, razionale, con l'area tecnica verso poppa e un cockpit centrale leggermente ribassato, protettivo, con divano e tavolo. La compattezza di quest'area ha facilitato in qualche modo la realizzazione dello spray hood e del bimini a scomparsa, entrambi movimentati idraulicamente, così come l'apertura dei vani loro dedicati: era precisa richiesta del proprietario non avere elementi estetici di disturbo in navigazione. La regolazione delle vele è gestibile quasi completamente dal pozzetto di poppa: quattro captive winches disposti in gavoni a piede d'albero si occupano di scotta randa, drizza randa e le scotte del fiocco (blade). Giusto a prora di questi, tre vani ospitano le zattere di salvataggio automatiche; tutto rigorosamente a filo ponte, senza sporgenze. E le due coppie di enormi Lewmar che si trovano in timoneria? Dixon ci scherza su: "...giusto per l'estetica da vera barca a vela..."; in realtà gestiscono la scotta del genoa (re-

cher) e dell'MPS. Da vera barca a vela è anche il sistema di timoneria: due grandi ruote indipendenti connesse al settore circolare centrale con catena e frenelli in Spectra: una sensibilità e reattività unici, da 40', e una piacevole fisicità necessaria

Holland Yachtbouw Y Il 37 m



con venti freschi. La completa strumentazione è disposta sulle due consolle richiudibili davanti alle timonerie, assieme ai comandi elettrici per la regolazione vele. I bordi tirati nel golfo, una magia prospettica li situa tra Montecarlo e Imperia ma in realtà sono molto più brevi, evidenziano le prestazioni della barca; in bolina, con un vento apparente di 13 nodi e il genoa a riva, Y II risale a 9 nodi con un angolo di 35/40 gradi. 12 nodi di vento reale sono il limite per il reacher in 3DL con copertura del 130%, oltre si apre il blade jib, spectra-carbonio al 105% che permette anche angoli più stretti al vento. Le virate sono subitanee, il timone è sensibile, solo il genoa richiede qualche minuto per essere riavvolto e aperto sulle altre mura. Al lasco si viaggia a 8,8-9 nodi, ma il vento salta, è incostante; l'onda lunga di una libeccata in scaduta si avverte appena. E' John Munford a guidarci sottocoperta. "...l'armatore è stato piuttosto coraggioso a chiamare me per questa barca...". Esordio sibillino da disvelare subito: John Munford è un grande dell' interior design classico (Adix, Borkumriff III-IV, Mari Cha III, Tiara e un'altra quarantina di nomi tra cui il refit di Creole, Velsheda, Endeavour, Shamrock V: bastano?) e questa è una barca assolutamente moderna, ecco l'azzardo di una tale accoppiata; invece la trasmutazione è felicemente avvenuta e gli interni di Y II sono classici in maniera stupendamente contemporanea, o viceversa, contemporanei in maniera stupendamente classica. Zona armatoriale dal salone verso prora; zona equipaggio verso poppa. Nel quadrato, alto e luminoso, si possono aprire idraulicamente due portelloni a soffitto, se il condizionatore spersonalizza troppo l'aria del mare; l'area pranzo è sulla destra con tavolo da sei persone e sedute in pelle; contrapposto un salotto con divani comodissimi. I materiali hanno contrasti cromatici e tonali sobri, contenuti; il legno di pero satinato, riquadrato con un semplice filetto inox, non urla né con il wengée nature dei pavimenti e neppure con l'alcantara hi-tech dei ciellini; inserti di stuoia in pelle rosso-bruna staccano ed evidenziano aree e montanti, come le colonne che ospitano storage verticali o le





Holland Yachtbouw
Y II 37 m



pareti del couloir verso prua, dove i tintibene inox a incasso sono evidenziati da luci direzionali. Due cabine a letti gemelli simmetriche, con pratici accorgimenti quali letti sollevati, stipi ovunque, rideaux diffusori agli oblò, cassettiere; i bagni, sobri e funzionali, sono in marmo e cristallo. Il disimpegno di questo ponte ospita anche la day toilet e un totem nero e lucido, dall'aspetto spaesato in mezzo a queste raffinate essenze: l'imponente base del Martens Spars in carbonio, alto 47 metri. La cabina armatore occupa il settore a pravia dell'albero: due letti queen size contrapposti, diversi armadi, vanity centrale, molto luminosa. Interessante il bagno con settori lui/lei separati da un vetro a opacità variabile; la doccia è in comune, a doppio accesso e i materiali sono anche qui cristallo e Portoro, l'antico marmo nero-oro dell'isola Palmaria. A poppavia del salone si accede alla cucina, alle zone tecniche e ai quartieri dell'equipaggio, sei persone in tutto; il tender da 15' è in un garage a poppa con varo e alaggio su rotaia. E' il comandante Ian Garaty a guidarci nella sala macchine, compatta ma ben ispezionabile: generatore da 50 kW, motore Lugger da 510 HP, pompe, desalinizzatore, compressori e tutta l'idraulica delle manovre. L'uscita volge al termine; sull'ultimo bordo verso terra, 9 nodi al lasco e mare lungo, la stewardess



serve il tè in coperta: giusto! è il tea time, a Sanremo come a Southampton. Portosole si restringe vertiginosamente, visto da un 37 metri, ma la manovra corre via liscia: le due eliche da 70 e 46 HP a prua e poppa semplificano la vita. "...mi tengono la barca ferma con 25 nodi di vento al traverso..." spiega, ora tranquillo, Ian.

Per ulteriori informazioni è possibile contattare Holland Jachtbouw: Vredeweg 32B; 1505 HH Zaandam, Noord-Holland, Netherland; tel. +31 (0)75-6149133; fax +31 (0)75-6149135; e-mail hjb@hollandjachtbouw.nl; sito web www.hollandjachtbouw.nl.



SCHEDA TECNICA ■

Lunghezza: m 37 -
Larghezza: m 8,50
- Pescaggio: m 4,30
- Dislocamento: kg
152.000 - Materiale
scafo: alluminio -
Motore: Lugger 370
kW - Randa: 370 mq
- Genoa: 457 mq
- Fiocco: 298 mq -
Gennaker: 956 mq -
Certificazione: Lloyd
Register Malta Cross
100A1, SSC, Yacht,
Mono, G6, LMC,
MCA unrestricted,
Cayman Island. —

Holland Yachtbouw
Y II 37 m