

Hamilton II

La risposta transalpina al mercato dei superyacht di lusso è uno sloop di 35 metri firmato Briand. Disegnato per un principe ma acquistato da un nobile velista

Two is better che one

di Bianca Ascenti



Hamilton II

Oltre ad essere Managing Director e fondatore della Carphone Warehouse, Charles Dunstone è anche un appassionato velista. In Coppa America ha deciso di schierarsi a fianco dell'amico Sir Keith Mills, sostenendo economicamente Team Origin mentre; per la regata ha scelto un Tp 52 (Red) che gli sta dando discrete soddisfazioni sui campi di gara. Che uno come lui acquisti per la crociera uno yacht di seconda mano può sembrare curioso, ma attenzione ad arrivare a conclusioni affrettate: **Hamilton II** non è una barca qualunque e la scelta, come vedremo, è quanto mai azzeccata. Originariamente commissionata dal **principe** e dalla principessa Sadruddin Aga Khan al cantiere francese **CNB** (Chantier Navali Bordeaux), la barca comincia a prendere forma sotto la guida di Philippe Briand e dello studio Andrew Winch Design (interni). L'improvvisa scomparsa del principe non arresta il lavoro del cantiere che ultima lo yacht per poi immetterlo nel mercato del charter di lusso. Fino all'arrivo di Dunstone che, appena lo vede, se ne innamora e l'acquista. Di Hamilton II colpiscono immediatamente la modernità del progetto, la freschezza e l'attualità delle linee - che tradiscono immediatamente l'anima corsaiola - e la ricerca del design più puro. Inconfondibile la firma di Briand che riesce a realizzare un capolavoro puntando su **elementi**



La consolle navigazione (sopra): piccola, ma altamente funzionale. L'area conversazione (a lato), nella dinette - open space - realizzata in bamboo e tessuti naturali. Tutti materiali leggeri ma molto resistenti ed "ecosostenibili". Raffinato, e 'marino' l'arredo è adatto ad uno sloop concepito per lunghe navigazioni.



Hamilton II



PHILIPPE BRIAND (progettista)

L'esprit de finesse fa scuola

Ricerca & sviluppo

La fortuna di noi designer francesi è quella di avere un ampio ventaglio di progetti su cui sperimentare: barche di serie, monoscafi da regata, multiscafi oceanici, Coppa America e questo ci permette di avere un'esperienza varia e vasta. Io parto dalle regate e poi applico quello che ho imparato sui superyacht come Hamilton II. E questo vale sia per le soluzioni sia per i materiali, il rig, l'attrezzatura...

Bella ed efficiente

La mia priorità è l'efficienza unita alla bellezza perché ritengo che un armatore debba sempre essere orgoglioso della propria barca, ma non scendo a compromessi con la sicurezza e il comfort. Hamilton II è tante barche insieme: da regata, da lunghe navigazioni, da relax e la vera sfida è riuscire a combinare tutte queste necessità in un solo scafo... Alla fine, il nostro lavoro è rendere concreto il sogno dell'armatore.

Sempre più grandi

La vera rivoluzione nello yacht design è stato il passaggio dall'acciaio all'alluminio prima, e dall'alluminio al carbonio poi. Non vedo la fine della tendenza al gigantismo. Qualche anno fa un barca a vela di 30 metri era impensabile. Oggi, grazie ai nuovi materiali, ai captive winch, ai rig ultraleggeri, si pensa a yacht a vela di 100 metri; una sfida che accetterei volentieri...

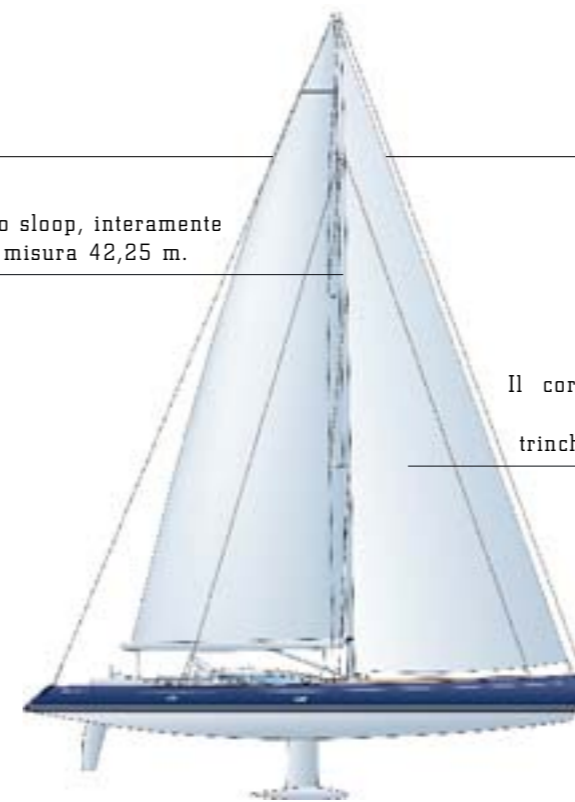
Hamilton II stringe perfettamente il vento (a lato), grazie ad una combinazione di elementi vincenti: la chiglia che può raggiungere i 5 m di profondità, l'ampia superficie velica e un dislocamento inferiore alle 100 tonnellate, ottenuto grazie a materiali compositi e leggeri.

Hamilton II



Quasi americana nello stile chiaro e leggero, l'elegante suite padronale (in alto), ha doppi letti e office. Una delle cabine ospiti con letti gemelli e bagno privato (a sinistra), e un particolare della dinette (in alto), interamente finestrata. Qui l'altezza è di 1m grazie alla tuga rialzata.

L'albero dello sloop, interamente in carbonio, misura 42,25 m.



Il corredo di vele dello yacht comprende 2 spinnaker, trinchetta, solent e storm jib.

A bordo di Hamilton II ci sono 2 tender: uno sta a prua e uno nel grande lazzaretto di poppa



Sistemazione classica con zona padronale a poppa, salone centrale e ospiti più equipaggio a prua.

filosofia "leggera" prosegue sottocoperta con interni raffinatissimi, studiati non solo dal punto di vista architettonico ed ergonomico, ma anche ambientale. Perché il principe non voleva un legname che pesasse sull'ecosistema. Andrew Winch pensa allora al **bambù**, essenza resistente ed ecosostenibile, leggera e luminosa. Il risultato è un ambiente minimal ma di gran classe, chiaro e carico di energia positiva, grazie anche all'accostamento con tessuti naturali, con il bianco del cielino e con il cuoio degli inserti. Geniale la "scatola" in pelle" con timentibene che contiene la chiglia retrattile in salone. A dritta della - ripidissima - scaletta di accesso, c'è la zona carteggio con strumenti di navigazione, **impianti satellitari** e computer; più avanti, la zona pranzo, mentre, a sinistra, incontriamo quella conversazione con divani angolari e coffee table. Unica pecca per una barca destinata a navigare il mondo, la mancanza di sufficienti punti di appoggio. La suite amatoriale è a poppa (con accesso separato) con letto e bagno doppio, office e generosa cabina armadio. A prua del salone ci sono la zona ospiti, la cucina 'minimal chic' e l'area equipaggio per cinque marinai. Dunstone non ha cambiato niente della sistemazione originale e, a giudicare dalle miglia fatte sino ad oggi, sembra che abbia fatto davvero un **ottimo affare...** **S**

DIMENSIONI

Diciottesimo progetto di Philippe Briand per CNB, lo sloop di 117 piedi è una delle barche più grandi realizzate dal cantiere francese.

Lunghezza f.t.	35,12 m
Lunghezza gall.	31,50 m
Larghezza	7,94 m
Pescaggio	3,05 m/5 m
Dislocamento a vuoto	97 t
Superficie velica	561 mq

INTERNI

Curati da Andrew Winch, gli interni sono stati molto seguiti dall'originario committente, il principe Sadrudin prima della sua scomparsa.

Serbatoio acqua	4000 lt
Serbatoio carburante	7.750 lt
Cabine	4 + 3 (equipaggio)
Posti letto	7 + 6

PIANO VELICO/ATTREZZATURE

Albero e boma sono in carbonio realizzati dalla hall Spars. L'albero ha 4 ordini di crocette ed è armato a sloop 9/10. Otto winch idraulici lewmar e due Magic Trim di carboni. La randa, il 'solent jib' e la trinchetta sono in D4 vectram/carbon.

COSTRUZIONE

Lo scafo e la coperta sono realizzati con la tecnica dell'infusione con materiali quali il carbonio, la resina vinilestere e il sandwich di balsa. Si tratta di una soluzione 'record', considerando le dimensioni importanti, per mantenere il peso basso e le prestazioni elevate.

IMPIANTI

Hamilton II monta strumentazione all'avanguardia sia per quanto riguarda i sistemi di navigazione, sia per quello che concerne l'intrattenimento di bordo, come impianti stereo, Tv al plasma e computer interfacciati con impianti audio visivi.

C N B

Construction Navale Bordeaux
162 quai de Brazza
33100 Bordeaux (Francia)
www.cnb.fr