

With English Texts

GRANDES

AÑO 11 Nº 5
P.V.P. 5,70€ - Portugal cont.: 4,75€

ESLORAS

TOY A

Juguete de
aluminio

AZIMUT 64

ADN deportivo

CALLIOPE

La elegancia de
Nueva Inglaterra

SWS 94 KIBOKO

Adrenalina y carbono

SUPERYACHT CUP PALMA • CLUB YACHTING LIFE CRUISING RALLY • RENDEZ VOUS BORDEAUX 60 • DISEÑO: DUBOIS Y PERINI

YACHT
INTERNACIONAL

YACHT

WWW.REVISTAGRANDESESLORAS.COM

MC
EDICIONES

00059
8 414090 116268

DUBOIS Y PERINI

Dos series en evolución

Carlos Serra

Son los dos nombres que más veleros de gran tamaño firman en la flota mundial de la actualidad. Dubois, diseñador. Perini, constructor. Desde 1991 sus unidades han aumentado en tamaño de forma espectacular, desde los 30 y pocos metros hasta cerca de 60 metros. Y nos explican cómo ha cambiado el gusto de los armadores de gran yate en esos 20 años.



1. El Dubois Tiara, construido por Alloy Yachts, es quizás el que más acerca los conceptos del diseñador inglés y el astillero italiano.

2. El salón de los Dubois, en el mismo nivel de la bañera, acostumbra a contener un gran pupitre de navegación.



2

Cuando en 1986 el astillero neozelandés Sensation botó Aquel, un yate de 37,4 metros diseñado por un conocido creador de barcos de regata IOR de nombre Ed Dubois, pocos imaginaban las secuelas que iban a producirse.

Siguieron a Aquel una ristra de diseños evolucionados del primero. Dubois disponía de una cartera de clientes armadores de barcos de regatas, que con la edad necesitaban más confort, era hábil creando cascos rápidos, y tenía influencia en los fabricantes de accesorios como Lewmar y Harken.

Pero el principal as en su manga era la alianza con los constructores neozelandeses. Los siguientes yates como Esprit, Imagine, Espada o Corinthian salieron de Alloy Yachts, una empresa en la que Dubois y su colaborador Malcom McKeon tenían puertas abiertas. Más importante todavía, la cotización favorable del dólar neozelandés, rebajaba de forma notable el precio de un producto como el gran yate custom, en el que la mano de obra afecta casi al 50 %.

Objetivos conseguidos

De Aquel a Zefira, el 49 metros botado por Fitzroy Yachts en 2010, han cambiado muchas cosas en el diseño de Dubois, pero las que permanecen acaso sean todavía más importantes. Ya el velero botado en 1986 usaba un amplio y luminoso salón rodeado de cristales, conectado a pie plano con la bañera situada inmediatamente detrás. El énfasis de Dubois en conseguir que ambos ambientes se comuniquen es común en todos sus diseños.

También Aquel tenía una clara división entre la zona de pasajeros y el sector reservado a la tripulación, ubicado en proa, donde los profesionales podían relacionarse entre ellos a sus anchas.

En cubierta, un pozo excavado a proa del palo permitía guardar el anexo bien calzado. El espejo de popa contenía una escalinata que

conducía directamente al muelle o al agua, precursora de la escala que aparece al abrir el portón del citado Zefira, y parecida a las que se ven en casi todos los veleros grandes actuales.

Aquel fue finalmente uno de los primeros yates en usar winches cautivos para las escotas de mayor. El éxito de esos mecanismos debe mucho al esfuerzo de convicción del británico con diversos fabricantes.

Silueta afinada, bañera hundida

Muchas de las características de Zefira son, sin embargo, claras mejoras que Dubois ha introducido con el tiempo. Su caseta presenta cristales curvados y perfil bajo, para lo que la bañera que sigue al salón está hundida respecto a la cubierta principal.

Eso y la proa de roda vertical, que alarga la eslora en flotación aparecieron ya en Nirvana, el yate de bandera española que marcó un punto de inflexión en el estilo Dubois. El fly bridge de Nirvana —ya introducido en el 54 metros Tiara y en el ketch Salperton— despertó en Dubois el deseo de rebajar el perfil de la superestructura robando centímetros y buscando líneas de fuga en sus formas.

Para disminuir la altura total bastó hundir en cubierta el suelo de la bañera principal, efecto que ya el otro constructor analizado en estas páginas, Perini, venía usando en sus unidades. Se cortaron también las prolongaciones que la superestructura mostraba a proa del mástil, para lograr más metros cuadrados de cubierta despejada que daban más elegancia al yate.

Salón de un solo ambiente

El habitáculo de Nirvana constituye un espacio multiuso y carente de mamparos, lo que añade visión y amplitud. La distribución incluye una sala de máquinas central bajo ese salón principal.

3



3. El fly bridge de Nirvana muestra un minimalismo muy elaborado.

4. Dubois consiguió integrar numerosos elementos, como escalas y parabrisas, además de consolas de navegación, en formas muy simples.

5. Perini hundió en cubierta la zona de molinetes y los espacios para balsas salvavidas. En cambio mantiene visibles los enrolladores.

4



5



Desde la botadura del velero español por el astillero Vitters en 2007 se han lanzado al agua 17 veleros diseñados por Dubois. Están en construcción otros cuatro, entre ellos las dos primeras unidades de las series creadas por el británico para Oyster. Algunos de esos veleros tienen, como el 57 metros Twizzle que presentó hace poco Royal Huisman, una estética algo más particular. Otros como Mondango, de 51 metros, recuperan la caseta voluminosa y la toldilla larga de los modelos más antiguos. Quizás el más representativo del estilo actual de Dubois sea Kokomo, el cuarto de una serie de yates bautizados con ese nombre: proa vertical, caseta ni tan pequeña ni tan grande, flybridge con parabrisas pero bañera de popa hundida y cubierta de popa despejada, con un enorme plano vélico que le permite lucirse en las regatas de megayates.

Una cincuentena de Perini Navi

El grupo italiano Perini Navi es sin duda el más relevante en la producción de grandes veleros a la unidad. Ha recurrido en momentos puntuales a arquitectos de renombre como Dick Carter o Ron Holland, y también ha contratado por petición de sus clientes decoradores ajenos a la empresa; pero su fuerza, como ha explicado muchas veces Fabio Perini, es el departamento de ingeniería y diseño situado en las oficinas de Viareggio, junto al astillero.

Su concepto ha evolucionado con el tiempo pero, al igual que el de Dubois, mantiene los objetivos básicos y una estampa inconfundible. Los primeros Perini, como Felicita o Andromeda la Dea, de los años 80, marcaron ya la pauta de lo que el astillero italiano quería ofrecer a sus clientes: casco de formas muy clásicas y lanzadas, con



6



7

6. Las carenas de los Perini no han evolucionado tanto hacia las formas angulosas.

7. Perini cambió la inclinación del espejo para ofrecer una escalinata ligada a una plataforma.

8. El último Kokomo es un ejemplo de la filosofía Dubois, creadora de barcos de enorme potencia.



8

amrufo inteligente; motorización potente, aparejo dividido en dos mástiles cuyas velas se movían mediante mecanismos eléctricos de fabricación propia, y acomodación lujosa obtenida gracias al juego que la gran estructura situada en cubierta ofrecía.

Los barcos citados tenían ya un salón de puente grande, una toldilla generosa y un puente de mando cerrado todavía medio nivel por encima. Sus esloras oscilaban entre los 40 y los 46 metros. Su construcción en acero, con superestructura de aluminio, los situaba más cerca del motovelero que del velero puro.

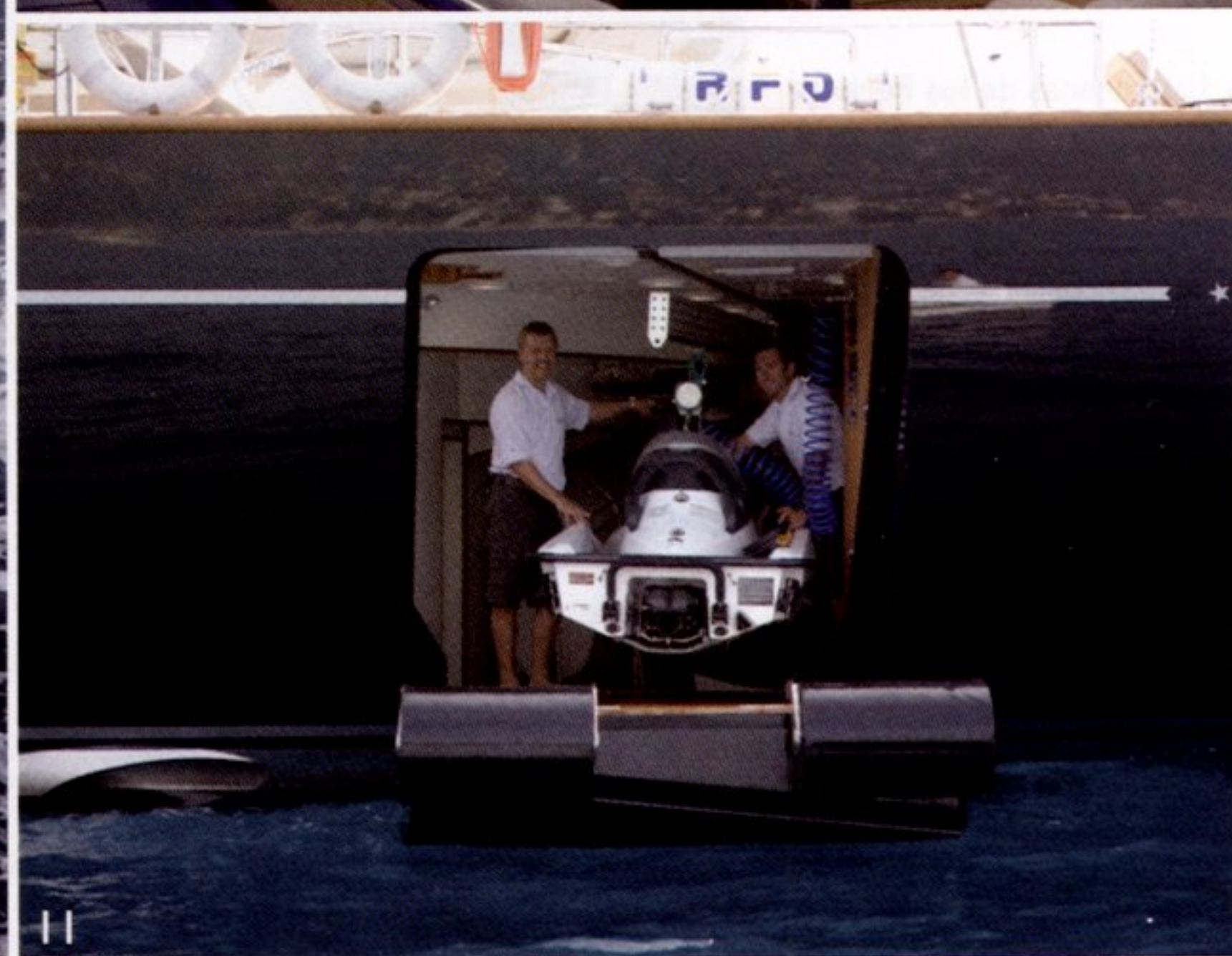
Cincuenta yates

Desde Felicita y Andromeda Perini ha botado una cincuentena de yates, todos ellos de más de 40 metros. El Perini más típico que se

construye en la actualidad es el 56 metros, una semi serie de la que existen más de diez unidades y que roza la perfección en lo que se refiere a clientes satisfechos.

No es muy distinto de los yates pioneros. Como ellos, tiene una sala de máquinas retrasada que deja libre la zona central del casco para camarotes. Usa un lazareto enorme que, mediante acceso lateral, permite almacenar todos los juguetes y anexos que se requieren. Alberga bajo cubierta hasta seis camarotes dobles para pasajeros y armador, según sean los requerimientos de este último, y concentra a proa de dichas cabinas la zona de tripulación y servicios, incluida la cocina.

En la cubierta principal la caseta hundida está al mismo nivel que la toldilla, también hundida en cubierta. Eso reúne en un mismo



9. El Perini 56 metros Selene muestra la mayor acumulación de elementos que favorece la firma italiana.

10. Toldilla hundida y cubierta por visera que soporta el flybridge, típica de los Perini actuales.

11. Uno de los detalles más prácticos en Perini es el garaje de popa y su acceso lateral.

12. La decoración art déco del 56 metros Selene fue diseñada en gran parte por el personal de Perini.

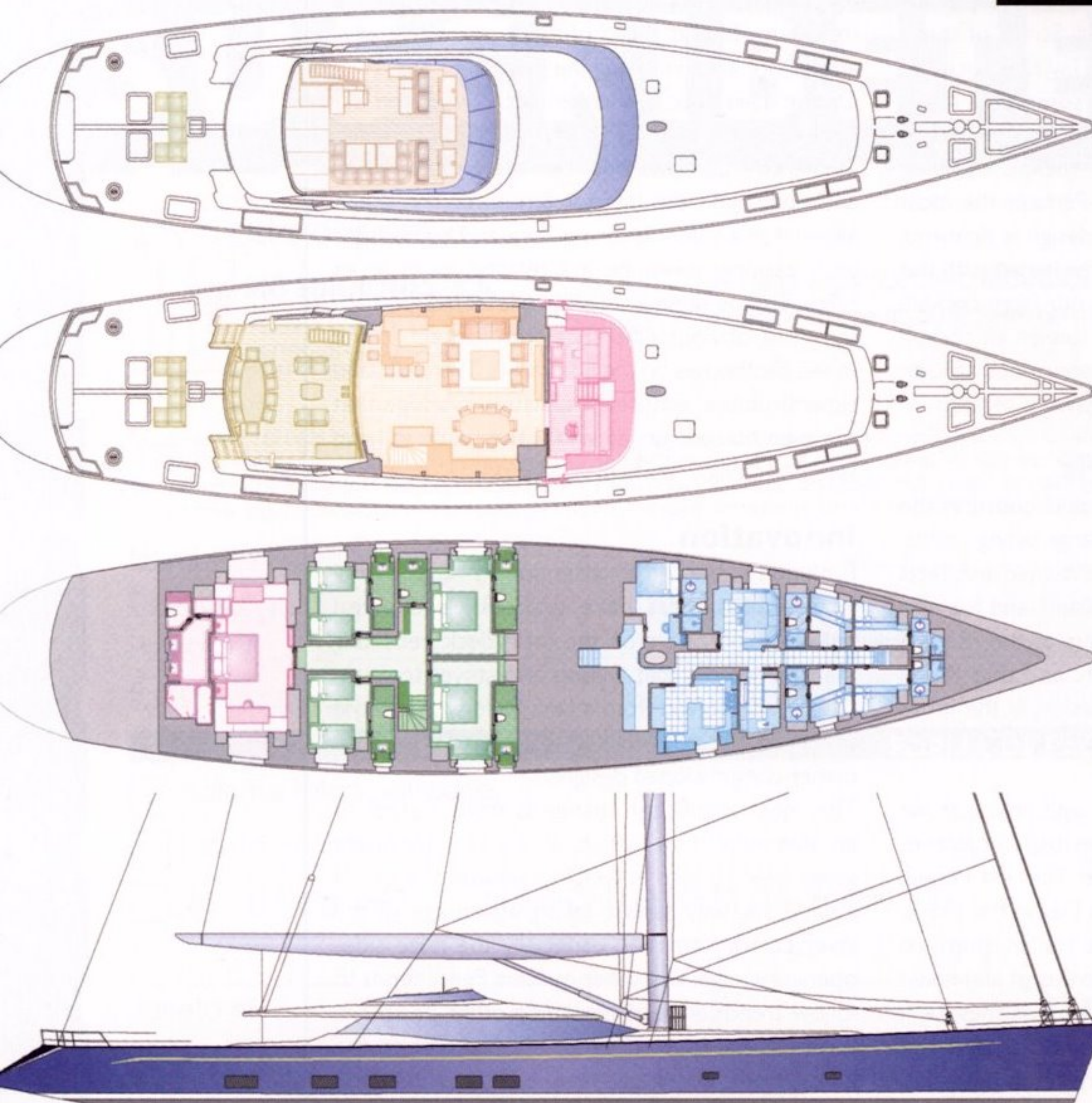
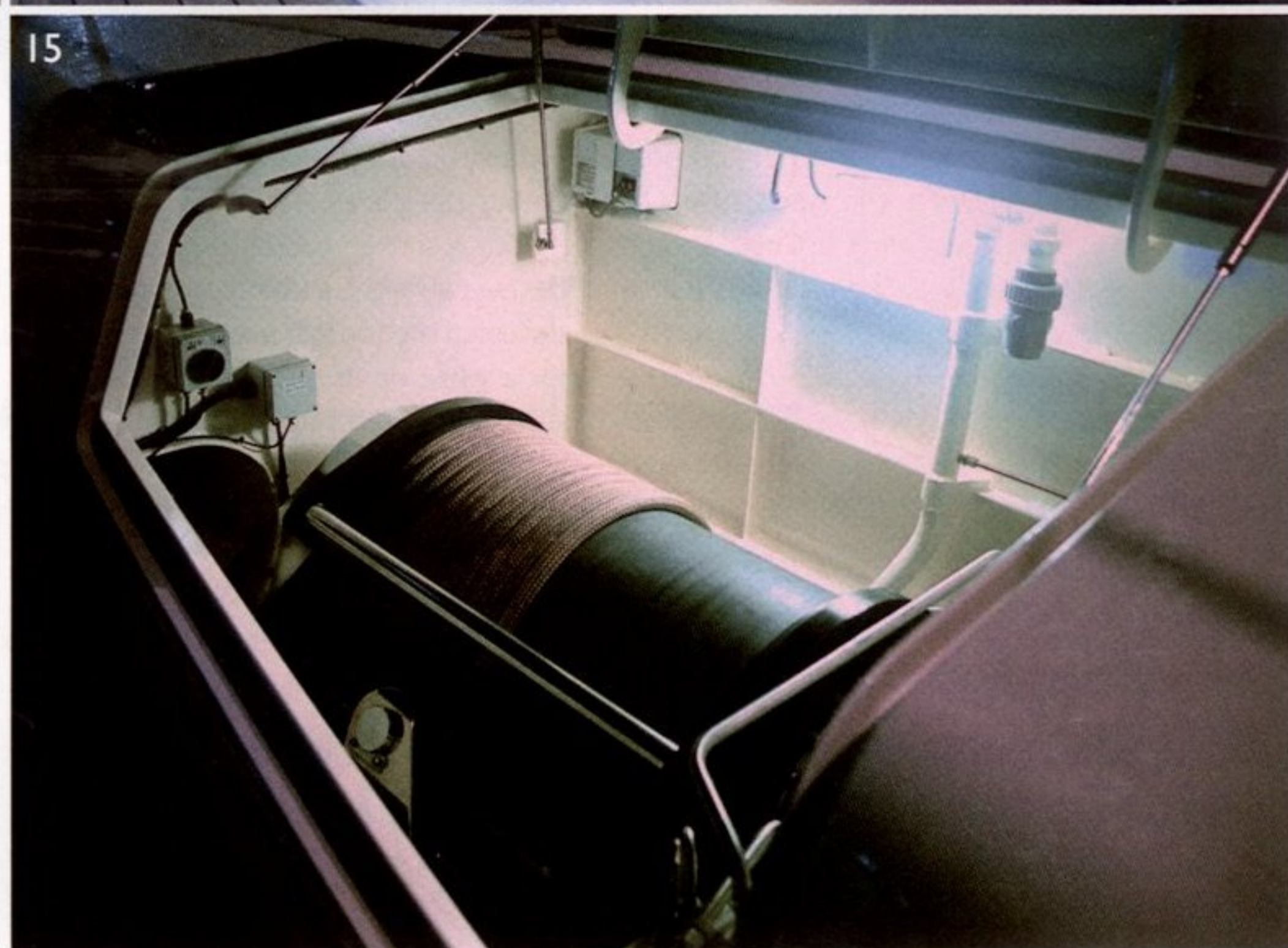
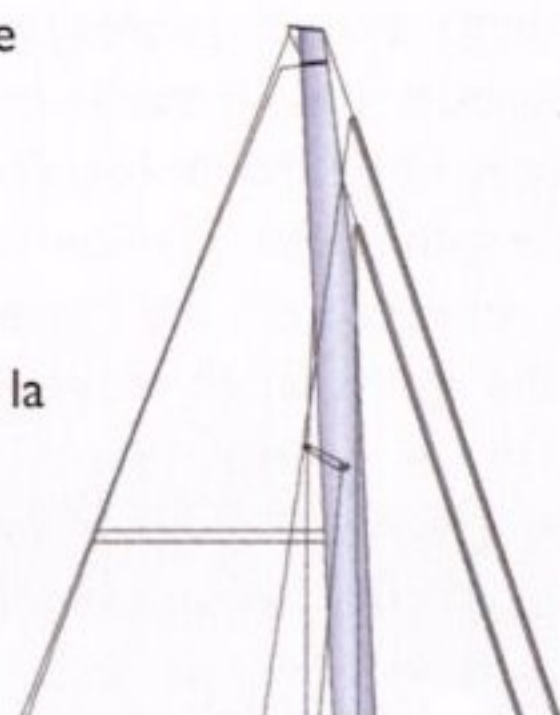


13. El astillero holandés Vitters ha construido cuatro grandes yates diseñados por Dubois.

14. En ambas líneas de yates, pero más aun en Dubois, la conexión entre el salón y la cubierta son fundamentales.

15. Los winches cautivos, capaces de manejar cargas enormes, se encuentran casi siempre en paños escondidos en cubierta.

16. Las tres cubiertas típicas de un gran Dubois, con los camarotes abajo, el salón y la bañera en medio, y el fly bridge arriba.



ambiente los sofás y mesas exteriores con los del interior. El espacio permite un salón, un comedor y a veces una sala adicional, sea biblioteca o despacho. En el mismo nivel se encuentra el puente de mando, quizás el cambio más notorio respecto a los puentes elevados de los yates pioneros. La gran superestructura soporta por su parte un flybridge de gran superficie en el que puede incluso ubicarse un jacuzzi, y que cuenta también con puestos de gobierno destinados a disfrutar navegando a vela.

Innovación

La evolución viene en los detalles: los interioristas de Perini han ido eliminando mamparos y puntales en el espacio de la cubierta principal, para acercarse al espacio abierto que también Dubois busca. La decoración ha evolucionado desde el falso estilo inglés a una variedad de estilos "actuales", algunos importados por diseñadores ajenos a la empresa y contratados por el amador.

Lo más significativo es el cambio del acero por el aluminio en el casco, lo que en un 56 metros ahorra más de 10 toneladas. También el uso de una gran escalinata en popa, que aprovecha el espejo invertido, y sobre todo el gran garaje con apertura lateral. Si en las cosas anteriores Perini sigue la tendencia, acercando de hecho sus barcos a los de otros diseñadores, el citado espacio técnico es exclusivo de la firma italiana, cuyos barcos son realmente inimitables y exclusivos. <<

DUBOIS AND PERINI

Two ever-evolving portfolios

Two names that are behind so many of the large sailing yachts afloat today. Dubois, designer. Perini, constructor. Since 1991 their yachts have evolved spectacularly size-wise, from thirty-something metres to almost sixty metres. And they also mirror how superyacht owners' tastes have changed in these twenty years.

When in 1986 the New Zealand shipyard Sensation launched the 37.4-metre yacht *Aquel*, designed by a famous IOR racing boat creator by the name of Ed Dubois, few could have imagined the waves this was going to cause.

A string of designs evolved from *Aquel* were to follow. Dubois boasted a client portfolio full of older regatta boatowners in need of more comfort, he was skilful at creating fast hulls and he had influence over accessory manufacturers such as Lewmar and Harken.

But the main card up his sleeve was the partnership he had with Kiwi boatbuilders. The next yachts, such as *Esprit*, *Imagine*, *Espada* or *Corinthian*, were delivered by Alloy Yachts, a company at which Dubois and his partner Malcolm McKeon were welcomed with open arms. Even more importantly, the favourable New Zealand dollar exchange rate slashed the production costs of custom-made superyachts, in which labour accounts for almost 50%.

Done and dusted

From *Aquel* to *Zefira*, the 49-metre yacht launched by Fitzroy Yachts in 2010, much has changed in Dubois' designs, but what hasn't is perhaps even more important. The sailboat launched in 1986 already featured a spacious well-lit salon with panoramic windows and same-level access to the cockpit immediately aft. The emphasis Dubois placed on harmony between both spaces is commonplace in all his designs.

Aquel also displayed a clear separation between the guest area and the crew area, located forward, where professionals had free rein. On deck, the tender was securely stowed in a specially-designed well ahead of the mainmast. The transom stairs led directly to the water or the quay, predecessors of the stairway that appeared on folding out *Zefira*'s transom door and akin to those seen on almost all sailing yachts nowadays.

Last but not least, *Aquel* was one of the first yachts to use captive winches for the mainsheets. The roaring success of these mechanisms owes a lot to English-born Ed Dubois' determined efforts to convince other constructors likewise.

Sleek profile, sunken cockpit

Many of *Zefira*'s traits, though, are visible improvements that Dubois has introduced with time. Her pilothouse offers wraparound windows and a low profile, which is why the cockpit aft of the salon is sunken with regard to the main deck. This and the plumb bow, which extends the waterline length, first appeared on *Nirvana*, the Spanish-flagged yacht that marked a turning point for Dubois style. *Nirvana*'s flybridge – already present on the 54-metre *Tiara* and the ketch *Salperton* – spurred Dubois to trim the



superstructure profile by a few inches and search for vanishing lines.

Adding a sunken cockpit on deck sufficed to lower the overall height, a feature that another yachtbuilder discussed later on in this article, Perini, had been using for a while on its designs. The overhangs that the superstructure displayed ahead of the mast were also trimmed to give more square metres of open deck and, as a result, bestow more elegance to the yacht.

Open-plan salon

Nirvana's salon is open-plan and bulkhead-free, which adds sightline and a feeling of roominess. The layout includes a midships engine room below this main salon.

Since Vitters shipyard launched the Spanish ketch in 2007, a further seventeen Dubois-designed sailing yachts have hit the water. Another four are under construction, including two series flagships designed by Dubois for Oyster. Some of these yachts, such as the 57-metre *Twizzle* recently unveiled by Huisman, have a somewhat more unique appearance. Others like the 51-metre *Mondango* regain the spacious cockpit and long overhang of their older sisters. Perhaps the most emblematic of current Dubois design is *Kokomo*, the fourth of a series of yachts christened with this name: plumb bow, neither small nor large cockpit, flybridge with windscreen but a sunken aft cockpit and clean stern deck, with an enormous sailplan that makes her a real star in megayacht regattas.

Fifty-odd Perini Navis

Italy's Perini Navi group is beyond question the foremost producer of one-off large sailing yachts. It has now and then turned to renowned architects such as Dick Carter or Ron Holland, and has also commissioned external designers at the request of clients, but its true strength, as Fabio Perini has explained on many an occasion, is the firm's engineering and design department located at the Viareggio offices next to its yard.

The Perini concept has evolved with time, just like the Dubois one, but it conserves basic objectives and an unmistakable appearance. The first Perinis, such as *Felicità* or *Andromeda la Dea* in the 1980s, set the standard of what the Italian shipyard wanted to offer its clients: classic-design and raked hull, with intelligent sheer; powerful engines; twin masts whose sails move using in-house-produced electrical mechanisms; and luxury accommodation thanks to the spacious superstructure.

These boats, measuring between 40 and 46 metres, had a roomy bridge salon, a generous stern deck and a half-deck closed helm station. Their steel hull with aluminium superstructure placed them closer to a motor-sailer than a pure sailing yacht.

Fifty-or-so yachts

Since *Felicità* and *Andromeda* Perini has launched around fifty yachts, all forty metres plus. The most common Perini built today is the 56-metre version, a ten-strong semi-range that borders on perfection as far customer satisfaction is concerned.

She is not so different from the pioneering yachts. As they did, she sports an aft-placed engine room which frees up the central area of the hull for accommodations. An enormous side-accessed lazarette stows all the toys and tenders required. Below deck she boasts up to six double staterooms for guests and the owner, depending on his requirements, and ahead of these cabins the crew and service area, including the galley.

On the main deck, the sunken deckhouse is on the same level as the aft deck. This gives an open-plan ambience that flows between the exterior sofas and tables and the interior furniture. The space allows for a salon, a dining area and sometimes an occasional room, be it a reading room or an office. On the same level is the pilothouse, perhaps the most obvious difference with respect to the raised pilothouses on the first yachts. The well-sized superstructure features a spacious flybridge that can even house a jacuzzi, and is also home to helm stations to enjoy moments under sail.

Innovation

Evolution is tracked by attention to detail: Perini interior designers have gradually eschewed bulwarks and pillars on the main deck, reflecting the open spaces that Dubois also strives towards. Décor has evolved from a faux 'olde-worlde' style to a host of 'current' styles, some imported by owner-commissioned designers.

The most significant change is from a steel to an aluminium hull, which on a 56-metre yacht saves over 10 tons in weight. Likewise the use of a wide stairway astern, taking advantage of the inverted transom, and especially the huge side-opening garage. If in other matters Perini tends to follow trends, indeed emulating other designers, this technical space is genuinely exclusive to the Italian firm, whose yachts are truly unmatched and unique. << Translation: Endeavour Services.