

> BARCOS / YACHTS

PHOTO: JEFF BROWN



S/Y WINWIN

Un superyate con denominación de origen

A superyacht with denomination of origin

El Mallorquín Javier Jaudenes es el creador de una de las embarcaciones más destacadas del momento. Este arquitecto naval, nos cuenta el proceso de creación de este velero de última generación que está dando mucho que hablar y que ha marcado un antes y un después en su carrera profesional.

Mallorca no sólo es sinónimo de maravillosas calas e impresionantes veleros para surcar sus aguas. Mallorca vio nacer a un diseñador nobel que recientemente ha ganado dos premios de gran reconocimiento internacional en el sector del diseño y la náutica: World Superyacht Award 2015, y Showboats Design Awards 2015, un símil náutico de los Oscar y los Golden Globe Awards.

Javier Jaudenes, un arquitecto naval español formado en la Escuela de Arquitectura de Southampton, ha sido el encargado de dar vida al WINWIN, un velero que logra reunir perfectamente dos condiciones paradójicas, la de superyate de competición. Un barco de lujo y al mismo tiempo de regatas nacido para volar por el mar.

The Mallorcan Javier Jaudenes has created one of the most outstanding boats of the moment. This naval architect tells us about the creation process for this latest-generation sailing boat which is now a big talking point and has marked a turning point in his professional career.

Mallorca is not just a synonym for wonderful coves and waters sailed by impressive sailing boats. The island was the birthplace of one of the best boat designers in the world who has recently won two top international awards in the design and boating sector: The World Superyacht Award 2015 and Showboats Design Awards 2015, the boating equivalents of the Oscars and the Golden Globe Awards.

Javier Jaudenes, a Spanish naval architect trained at the School of Architecture in Southampton, has been responsible for bringing the WINWIN to life, creating a sailing boat combining two seemingly contradictory categories: a racing superyacht. A luxury boat which is at the same time a racer designed to fly over the waves.



La idea del velero comenzó a gestarse hace tres años atrás, cuando el armador del *Scorpioni dei Mare* navegaba a bordo de su barco y no terminaba de satisfacerle la velocidad que alcanzaba incluso con el viento a favor. El deseo de navegar a mayor velocidad le empujó a construir un barco hecho a medida, que reuniera todas las comodidades necesarias y resultara más eficiente al navegar a vela. De ahí el nombre elegido para la embarcación. No fue precisamente la ambición por ganar lo que inspiró este nombre sino salir favorecidos de un contexto beneficioso para todos, de una situación WINWIN.

Curiosamente Javier Jaudenes trimaba la vela mayor en las regatas del *Scorpione dei Mare*, cuando su armador y el capitán Clive Walker comenzaron con la búsqueda de un diseñador que pudiera dar respuesta a sus expectativas. Eligieron cuatro nombres de gran prestigio internacional, entre los que también se encontraba Javier. *“Cuando hablamos con él se mostró muy interesado. Nos sentamos con el armador a pensar en las especificaciones que necesitábamos para que los diseñadores tuvieran una idea clara de lo que queríamos. Luego hicieron las propuestas y la que más nos gustó fue con creces la de Javier”* comentó el capitán Walker.

Algo que llama mucho la atención y habla muy bien del potencial de Jaudenes es que *“una vez que firmamos el contrato intenté no apresurarme. El proyecto que había presentado lo tiré a la basura y comencé de nuevo. Formé a mi equipo*

The idea of the sailing boat began three years ago, when the owner of *Scorpioni dei Mare* was sailing his boat and was not satisfied with the speeds it reached, even with favourable winds, which led him his decision to build a custom-made boat that would include all necessary comforts while achieving more knots of speed. This was the origin of the name chosen for the boat. Although the desire was to gain speed, it was not exactly ambition to win that inspired the name, but rather the idea of a context beneficial to everyone – a WINWIN situation.

Curiously, Javier Jaudenes used to trim the mainsail in *Scorpione dei Mare*'s races, when its owner and skipper Clive Walker began the search for a designer who could provide a response to his expectations. They chose four internationally well-known names, including Javier. *“When we spoke to him he was very interested. We sat down with the designers could have a clear idea about what we wanted. Then they made proposals and Javier’s was far and away the one we liked best,”* said skipper Walker.

Something that has attracted a great deal of attention and speaks very well of Jaudenes’s potential is that *“once we had signed the contract I tried not to put pressure on myself. I threw the design we had presented away and started again. I formed my team of specialists and began to design the boat as a whole”,* said the architect. “The first



PHOTO: JESÚS RENEDO



PHOTO: JESÚS RENEDO

de especialistas y comenzamos a diseñar todo el barco en conjunto” afirma el arquitecto. “La primera fase consistía en diseñar al barco bastante detallado pero no en su totalidad, para poder ir a un astillero y cotejarlo con precios y materiales” - continua. De ahí que cogieran un avión y visitaran tres de los astilleros más importantes del sector náutico, uno en el Reino Unido, otro en Holanda y el tercero en Finlandia. “Finalmente nos decidimos por Baltic Yachts, de Finlandia, porque era la opción perfecta. Podían construirlo todo en un mismo lugar sin tener que moverlo”, explica Walker.

“No quise acabar rápido el barco sino aprovechar todo el tiempo posible para hacerlo aún mejor de lo pensado. Hice unas 13 versiones de su exterior”

Una vez firmado el proyecto con el astillero, Jaudenes dedicó el mayor tiempo posible al desarrollo del barco, adaptándose a las fechas de entrega del astillero con la intención de “explorar la máxima cantidad de formas de casco, formas estéticas, y todos los detalles. No quise acabar el barco sino aprovechar todo el tiempo posible para hacerlo aún mejor de lo pensado. Hice unas 13 versiones de este barco con maquetas en 3D para ver realmente cómo se percibía el barco desde fuera, porque una cosa es diseñar en un ordenador y otra muy distinta es tener algo físico para mirarlo”.

phase consisted of designing the boat in considerable detail but not as a whole so we could go to a shipyard and compare prices and materials.” So they caught a plane and visited three of the biggest shipyards in the boating sector: one in the United Kingdom, another in Holland and a third in Finland. “Finally, we decided on Baltic Yachts, in Finland, because it was the perfect option. They could build everything in the same place without having to move it,” said Walker.

“I didn’t want to finish the boat quickly without making the most of all possible time to do it even better than I thought. I made 13 versions.”

Once the design had been signed with the shipyard, Jaudenes devoted as much time as possible to developing the boat, adapting himself to the boatyard’s delivery dates in order to “explore as many hull shapes and aesthetic shapes as possible and all the details. I didn’t want to finish the boat without making the most of all possible time to do it even better than I thought. I made 13 versions of this boat with 3D models to really see how the boat would be perceived from outside, because one thing is designing on a computer, but it’s very different having something physical to look at”.

Quizás una de las razones por las que aprovechó el tiempo al máximo fue por la necesidad de conjugar dos cualidades o categorías en una misma embarcación: ser un superyate que pudiera dedicarse a la competición. *“Son requerimientos contradictorios. Es difícil encontrar un equilibrio entre el confort y la estética del barco, y el rendimiento del mismo. Ahí es cuando se producen muchas decisiones que tomar. Un claro ejemplo de esto es que el WINWIN tiene 5 toneladas de aislante acústico con el fin de obtener un barco confortable, pero es un peso que va en detrimento del rendimiento como barco de competición. Ese es el quid de la cuestión. Un superyate debe disponer de las comodidades, distribución y servicios que desee su armador, así como los elementos de un barco de lujo con sus cabinas y los servicios de motorización, energía, potabilizadora, y toda la maquinaria necesaria para que no necesite ir a un puerto y pueda ser independiente durante varios meses. Como superyate que necesita confort, el sonido es uno de los elementos más importantes a tener en cuenta, y aislar el ruido de las máquinas y de las olas al navegar es muy importante. Sin embargo, la principal característica de un barco de competición es que sea liviano por lo que todo su interior debe ser muy ligero, así logramos un equilibrio óptimo”.*

WINWIN: Un barco de lujo y al mismo tiempo de regatas, nacido para volar por el mar.

Salvadas todas estas vicisitudes y contradicciones, el WINWIN resultó ser una joya. Ganó la primera regata en la que participó siendo una especie de conclusión del proyecto y recompensa por el trabajo realizado. *“El barco ha salido estupendo, su armador está muy contento”*, comentó Walker. A partir de ahí, comenzó sus andaduras por el mundo surcando las aguas de Escandinavia, Finlandia, Suecia, Dinamarca, Noruega, Canarias, Caribe haciendo unas 15.000 millas en un año.

Hace poco tiempo han realizado una visita al varadero STP Shipyard Palma donde acaban de poner a punto la embarcación de cara a la Loro Piana Superyacht Regatta en Porto Cervo y la Superyacht Cup en Palma. El capitán Clive Walker comenta que han realizado el mantenimiento necesario para asegurarse de *“que esté en las condiciones óptimas para competir, con la obra viva lo más perfecta posible, y también sin imperfecciones en la pintura para cumplir con los estándares de un superyate. Si fuera un barco puramente de competición, no nos preocuparíamos por esos detalles visuales, pero al ser un superyate debe estar perfecto. Es complicado tener un superyate que pertenece a la categoría de competición. En ocasiones genera un compromiso entre las dos categorías”.*

A este diseñador español, cuyo sueño de pequeño era ya ser arquitecto naval y que se ha convertido en una referencia del sector, le deseamos todo el éxito del mundo y una singladura profesional repleta de retos como éste para que nos permita disfrutar de la vista de veleros que cortan la respiración como el WINWIN.

Perhaps one of the reasons he made the most of the time was the need to combine two qualities or classes in the same boat: being a superyacht that could be raced. *“They’re contradictory requirements. It’s difficult to find a balance between comfort and the looks of the boat and its performance. That’s where there are a lot of decisions to be made. A clear example of this is the fact that WIN WIN has 5 tonnes of acoustic insulation in order to achieve a comfortable boat, even though that weight negatively affects performance as a competitive boat. That is the heart of the issue. A superyacht must have the comforts, distribution and services the owner wants, as well as the elements of a luxury boat with its cabins and engines, power, drinking water unit and all the machinery it can be independent, without needing to go into port for several months. As a superyacht that needs comfort, noise is one of the most important elements to bear in mind and insulating against the noise of the machines and waves when sailing is very important. However, the main feature of a competition boat is that it should be agile, so its whole interior must be very light; that way we achieve the best possible balance.”*

WINWIN: A luxury boat which is at the same time a racer designed to fly over the waves.

Having come through all these vicissitudes and contradictions, the WIN WIN is a gem. It won the first race it took part in to round off the project and reward the work done. *“The boat has come out fantastically well, its owner is very pleased,”* said Walker. Based on this, it began touring the world, sailing the waters of Scandinavia, Finland, Sweden, Denmark, Norway, the Canary Islands and the Caribbean, covering 15,000 miles in a year.

Not long ago it visited STP Shipyard Palma, which has just prepared the boat for the Loro Piana Superyacht Regatta in Porto Cervo and the Superyacht Cup in Palma. Skipper Clive Walker says the maintenance necessary to make sure *“it is in perfect condition to compete, without dents because they slow it down and without imperfections in the paintwork, to meet the standards of a superyacht. If it was purely a racing boat we wouldn’t worry about those visual details, but as it’s a superyacht it has to be perfect. It’s difficult having a superyacht that belongs to the competition category. Sometimes you end up having to compromise between the two categories”.*

We wish this Spanish designer, who dreamed of being a naval architect from a very young age and who has become a leading figure in the sector, all the success in the world and a professional career full of challenges like this one, so we can enjoy seeing breathtaking sailing boats like the WIN WIN.

> BARCOS / YACHTS



PHOTO: JEFF BROWN



PHOTO: JESÚS RENEDO

**FICHA TÉCNICA / TECHNICAL DETAILS****Nombre / Name:** WINWIN**Eslora total / Total length:** 33,04 m.**Eslora de flotación / Long waterline length:** 31,2 m.**Manga / Beam:** 7,63 m.**Calado / Draught:** 5,50

(3,30 con la quilla plegada / 3.30 with keel folded)

Desplazamiento / Movement: 77.400 kg.**Lastre / Ballast:** 30.600 kg.**Astillero / Shipyard:** Baltic Yachts (Finland)**Diseñador / Designer:** Javier Jáudenes
(Surge Project)**Interiorista / Interior designer:** Mark Tucker
(Design Unlimited)