



Adele BELLEZA EXCEPCIONAL

Carlos Serra
Fotos: Rick Tomlinson

El clásico moderno de mayor eslora firmado por Hoek sale de las naves de Vitters tras cinco años de espera para mostrar el esplendor y la eficacia de un concepto creado hace casi diez años.





1. El aparejo ketch con mayores clásicas de sables forzados encaja a la perfección con las líneas de Adèle.

2. El lanzamiento de proa acepta la presencia de sensatos escobenes.

La pasión por los barcos bellos que muestra el propietario de Adèle encuentra parangón sólo en su gusto por las travesías y las exploraciones. Para demostrar lo primero, basta recordar que el confort y habitabilidad de este ketch podía alcanzarse fácilmente en un velero de corte moderno 10 o incluso 15 metros más corto, que sin embargo carecería de la elegante silueta conseguida por el arrufo y los lanzamientos de Adèle. Pero es que sin esa elegancia, seguramente el armador que esperó casi seis años para realizar su sueño ni si-

quiera lo habría deseado, y Adèle no existiría. Son pues 15 metros extras que dificultan las entradas en puerto, aumentan el gasto de mantenimiento y exigen más trabajo a la tripulación dedicados exclusivamente al placer estético.

Lo segundo, la pasión por el mar del armador; se explica todavía mejor con los meses que siguieron a la entrega de Adèle por parte del astillero Vitters: un crucero a las aguas del Ártico, más de 5.000 millas de navegación oceánica, y diversas tandas de invitados que aprove-



Todo en Adèle demuestra la eficiencia en la construcción del astillero Vitters y la seriedad de su departamento de ingeniería



3. Majestuosas extensiones de teaca pese al gran número de herrajes y elementos.

4. Junto a la doble bañera de relax están los dos puestos de gobierno y la estación de navegación.

charon la estancia polar del yate para la exploración pusieron a prueba tanto la tripulación como los sistemas del yate nada más ser estrenado.

A lo largo de esa exigente puesta a punto se demostró no solamente la eficacia de la construcción del astillero holandés Vitters; también la seriedad de la ingeniería suministrada por André Hoek y su equipo que, recordemos, firman con este yate su mayor proyecto construido hasta la fecha.

Metros de cubierta

La gran longitud del yate hace naturales en él varios elementos normalmente excluidos de los veleros actuales. Uno de ellos es el aparejo ketch, que cuando se observa el yate desde lo lejos resulta impres-

cindible; con los grados precisos de caída a popa, esos perfiles de carbono equipados de botavaras park avenue dan el acabado estético soñado al arrufo de la cubierta. Tienen también la virtud de repartir la superficie vélica y ayudar a la maniobra de velas, que en un yate de este tamaño empieza a ser problemática, disminuyendo al tiempo la altura del palo mayor y permitiendo a Adèle cruzar el canal de Panamá. Otra exclusiva de Adèle son las tres casetas distribuidas a lo largo de la cubierta, y que sumadas a las dos bañeras más el pozo destinado al bote principal, situado a proa del mástil mayor, amueblan la cubierta dejando todavía enormes superficies de teaca libre para el paseo y la fantasía. Finalmente destaca en popa la segunda bañera que, adosada a la caseta también popel, constituye un rincón privado del armador y corresponde a un deseo largamente meditado del mismo, logrado únicamente al pasar de los casi 40 metros de su yate anterior a los 55 de éste.

Tras la caseta central se encuentra, en la zona más cómoda y amplia de la cubierta, una amplia bañera de relax cuyos bancos de teaca barnizada constituyen un auténtico monumento al confort y la carpintería clásica marinera. Sus monumentales brazolas se abren a los costados para dejar entradas a nivel de cubierta, mientras que la propia caseta ofrece en sus laterales otros dos bancos adicionales destinados a disfrutar del paso del mar cuando el velero navega. Un toldo de estructura fija acaba de coronar la silueta del velero, donde reinan las estilizadas líneas del casco y las elegantes casetas, con un último nivel horizontal.

Timón directo, winches cautivos

También fuera de la norma en Adèle es la transmisión de timón directa, sin ayuda de servo, que André Hoek y el armador prescribieron



5

C. Serra



6

C. Serra



7

C. Serra



8

C. Serra



9

C. Serra



10

C. Serra

vista la afición de este último a navegar a vela. Edson desarrolló para ello un mecanismo de rueda de dos velocidades que permite, en vientos flojos, actuar con una relación muy directa y sentir el barco; una marcha más reducida consigue, por el contrario, domesticar los grandes esfuerzos que el timón registra cuando Adèle, con viento fresco, navega a 16 o incluso más nudos.

El aparejo elegido para el diseño exige un serio trabajo por parte de la tripulación, que deberá pelear con una vela mayor de enormes proporciones. En vientos de más de 50 nudos, informa el capitán, ha sido dominado y ha dado total satisfacción. De hecho, se eligieron las botavaras con rizos clásicos precisamente pensando en la navegación con mal tiempo, donde los mecanismos enrollables no aportan confianza suficiente.

Los puestos de gobierno, situados a popa de la citada toldilla principal, dan al timonel completa visión al tiempo que le mantienen en contacto con quienes le acompañan. Con los mandos de winches cautivos a su alcance, y situado también a poca distancia de la pantalla de navegación y de los winches externos, dedicados a escotas de espi y burdas, puede controlar y conversar al mismo tiempo. Aunque por supuesto necesita ayuda de por lo menos cuatro personas para cualquier maniobra.

El casco de manga reducida y los perfiles ensayados en un canal de pruebas dan el resultado esperado, y Adèle navega por encima de la velocidad del viento en brisas de menos de nueve nudos, estabilizándose en 11 o 12 cuando la brisa supera esa cifra. A los 15 nudos em-



11

C. Serra

pieza a exigir un rizo en la vela mayor; y por supuesto en travesías oceánicas con vientos de más de 20 nudos navega la mayor parte del tiempo con trinqueta y mesana, a medias de más de 11.

La estética neoclásica de Hoek da brillante resolución al gran número de elementos incluidos en la cubierta: hongos y manguerotes de ventilación de brillante metal, elegantes claraboyas elípticas, fogonaduras con reenvíos, tambucho de tripulación, cofres de herramientas o molinetes de ancla encuentran su lugar sin estorbar ni romper la ar-

5. Ventanales de dintel curvado de la caseta central.

6. Bancos orientados hacia el horizonte.

7. Lumberas de mecanismo hidráulico.

8. El anexo Novurania de diseño propio se estiba en un pozo.

9. Una cofa de dos plazas trepa por delante del mástil mayor.

10. Las escotas desaparecen en entradas muy bien disimuladas.

11. Bañera exclusiva del armador sobre el lanzamiento de popa.

12. La caseta central reúne el comedor y un saloncito con los pupitres de navegación.

13. El armador tiene un salón privado en la caseta anexa a su camarote.



12



13

monía. Hay quince cautivos escondidos que se encargan de las maniobras más corrientes, pero tanto los tambores dedicados a las burdas como los de escota de espinaker forman también parte, con su enorme diámetro pulido, del paisaje de cubierta. Repartidas por la cubierta hay más de dos docenas de tapas de gran tamaño que, disimuladas en la propia teca, dan acceso a cofres de cautivos, almacenes para pertrechos o al mecanismo escondido de la escala real y la plataforma de baño que surgen del costado del casco. El fondeo se re-

suelve con dos escobenes fijos en las amuras, que pese a romper el ángulo agudo del lanzamiento recuerdan la vocación de largo viaje con que fue concebido Adèle.

Cinco salones distintos

La caseta central es sin duda el lugar más apreciado por cualquiera que navegue en Adèle en climas fríos, como sucedió durante el mencionado crucero de estreno. Sus informales sofás y sillón de estribor se



El decorador Frank Moerbeck ha materializado el concepto clásico-moderno de Hoek que impregna todos los rincones de Adèle

complementan con la elegante mesa de comer, la única de a bordo, destinada a ofrecer vistas impagables durante las comidas diurnas. También ocupa este amplio espacio un rincón de navegación que no podemos calificar más que de inmenso y una escala lateral dedicada a la sala de máquinas y al despacho del capitán, ambos en el piso inferior. Una escalinata tallada en oscura caoba conduce desde este luminoso espacio al salón principal, situado ya bajo la cubierta y extendido a toda la manga del casco en su zona más amplia. Son nada menos que tres los sectores logrados aquí con el añadido del estudio-librería, que ocupa media manga en la zona ya dedicada a camarotes, y forma un rincón de reclusión adicional. No puede dejar de mencionarse la deslumbrante extensión que logran los nueve metros de anchura dedicados, en babor, a un coqueto rincón con sofá integrado en el panelado del barco, y en estribor a un generoso conjunto de sofás y sillones; todo ello de un clasicismo intachable, realizado en la más rica y cuidada de las maderas, y coronado con el centro de atención que logra la estufa-chimenea de acero del rincón. Se trata, anotemos, de una pieza auténtica del siglo XIX, de hierro forjado, y que Vitters encontró en Inglaterra y restauró a fondo. Está aprobada por los inspectores MCA y, cuando se destapa el tubo de aireación situado para ella en cubierta, puede quemar madera y carbón sin problema alguno. El foco visual de la banda de babor, por su parte, es una enorme pantalla de plasma que, una vez fuera de su escondite, sirve tanto para ver películas como para comprobar en una carta electrónica la derrota del yate.

El tercer rincón, ya mencionado, es el estudio que roba espacio a un camarote y resume de modo más vivo la pasión por la bella carpintería que impregna Adèle. Silloncitos y pupitre seleccionados en merca-



dos de antigüedades por la especialista Polly Sturgess, libros de valor y apliques de luz de alta calidad completan el efecto creado en la decoración creada por Frank Moerbeck, creador con André Hoek del concepto "clásico moderno" y decorador del estudio Hoek cuando Adèle fue creado.

Camarotes

El pasillo central se abre a partir de aquí sobre dos camarotes de invitados, cada uno con una amplia cama doble y una litera pullman

14. En la manga máxima se hallan dos secciones de estar separadas por un paso central.

15. Tras la zona de navegación, una escala conduce a las zonas técnicas.

16. El despacho anexo usa réplicas de muebles antiguos.

17. Una estufa de leña centraliza la atención en el salón principal.



adosada al mamparo, que complementan con seis plazas las dos cabinas dobles convencionales encontradas en la popa. Un pequeño doghouse o caseta de puente, el tercero en la línea de estructuras de Adèle, proporciona vistas y cobijo en navegación de tiempo arisco para los pasajeros al tiempo que ofrece un rincón de estar adicional al interior ya rico en ellos del magnífico yate.

A las estancias de popa se accede por una escala que, desde el salón, describe una elegante curva al encarar el correspondiente pasillo.

Destaca aquí el espacio dedicado al armador y su camarote con salita externa. De nuevo son los 55 metros de casco los que han hecho posible tamaño exhibición de espacio, y que sin duda motivaron al armador para dar el salto desde su yate anterior a éste. Baño, vestidor, rotonda alrededor del mástil de mesana, zona de dormitorio, saloncito, caseta elevada con rincón de estar y despacho forman una suite que desearían para sí muchos propietarios de yates a motor. Se añade a ello la bañera ubicada ya en el lanzamiento, un lugar de me-



18



19



20

ditación y disfrute donde el propietario de Adèle se recluye, en navegación, para disfrutar de la paz que el fragor del agua y el rumor del viento sobre el magnífico aparejo producen.

Cada uno de los 180 pies de eslora de este excepcional yate parecen, tras esas explicaciones, perfectamente justificados y razonables. Aun así cuesta acostumbrarse a la cantidad de belleza irrepetible que producen tantos metros de pintura, fibra de carbono y teca; tanta ingeniería y tanta pasión artesana, tanto nivel de exigencia, tanto cuidado en los detalles de carpintería y metal, y tanto brillo de barniz. <<

18. El pasillo mantiene proporciones y formas de velero.

19. La suite del armador se extiende hacia la caseta de popa.

20. Hay dos camarotes a proa del salón y otros dos a popa.

Características

Eslora total: 55 m • **Eslora en flotación:** 38,4 m • **Manga:** 9 m • **Calado:** 4,8 m • **Desplazamiento:** 298 toneladas • **Lastre:** 85 toneladas • **Superficie vélica:** 1.590 m² • **Capacidad de agua potable:** 8.000 l • **Capacidad de combustible:** 24.000 l • **Autonomía a motor:** 6.500 millas • **Diseño y arquitectura naval:** Hoek Design • **Decoración:** Hoek Design • **Constructor:** Vitters Shipyard (aluminio) 2005 • **Clasificación:** ABSA I Yachting Service y MCA Cayman Islands.

Equipamiento

Motor principal: CAT 3412 E 850 Hp • **Transmisión:** reductora Mekanord, hélice Korson • **Generadores:** 1 x Onan 35 kW; 2 x Onan 60 kW • **Propulsores proa y popa:** Swing Sider 125 Hp c/u • **Molinetes:** Staalart • **Winches:** Lewmar • **Cautivos:** Rondal • **Mástiles:** Marten Spars • **Velas:** North Sails (Dinamarca) • **Escala real:** Staalart • **Escotillas:** Rondal • **Aire acondicionado:** Marine Air • **Potabilizadora:** Blue Wave • **Tratamiento de fuel:** NFV • **Insonorización:** JVS • **Electricidad y control integral:** El-Tec • **Electrónica:** B&G, Leica, Plath, Furuno • **Comunicaciones:** Skanti, Simrad, SP Radio.

