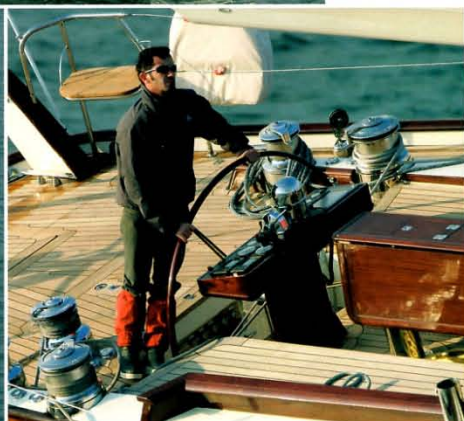


INNOVACIÓN EN LO CLÁSICO

Atao

Carlos Serra
Fotos: Bill Munkie

No bastaba para este último diseño del estudio español Barracuda repetir los aciertos de la apuesta clásica-moderna. Se pretendía añadir a ese concepto un puñado de innovaciones que aumentasen el disfrute sin romper la estética.



1. Desde los portillos ovalados a las brazolas blancas con respaldos barnizados, todo encaja la silueta de Atao.

2. Más voluminosa de lo habitual en los veleros clásicos, la popa acoge plataforma de baño, pa y pescantes.

3. El timonel queda rodeado de la maniobra, pero en contacto con la bañera para pasajeros.

4. Las tapas rasantes condenan a la perfección los ecanismos modernos de mando.

Una columna ochavada sostiene el conjunto que cluye instrumentos, piloto, motor y controles de motor.

Dos amplias lumbreras permiten luz natural al interior de Atao.



Con elegantes lanzamientos y un casco de marcado arrufo, Atao se acomoda en el segmento de los clásicos modernos

El tándem formado por Barracuda, conocido estudio madrileño encabezado por Iñigo Toledo, y el astillero de Concarneau JFA se afianza en el territorio de los clásicos modernos con la entrega de Atao, que sigue al ya conocido Aldebaran. Las noticias no pueden ser más halagüeñas a este respecto, pues ambas partes colaboran ya en la creación de un tercer diseño del mismo estilo, aunque tamaño distinto, cuya construcción deberá iniciar JFA el próximo invierno.

Los 25 metros de Atao inspiraron a Barracuda, animado por los deseos de un armador inteligente y experimentado, a buscar territorios nuevos en un concepto que ha demostrado su valor añadido. El capital estético de Atao es evidente cuando se le admira en el muelle o se le ve navegar desde la distancia; pero es al colocarse a sus mandos, cuentan quienes han tenido ese privilegio, cuando se descubre la verdadera valía del diseño, rápido y de ágil respuesta como si de un moderno casco de regatas se tratara. No por nada Toledo, quien durante los últimos años ha sido coordinador de

diseño del Desafío Español de la America's Cup, se especializa en mejorar la velocidad de carenas y perfiles.

Si las formas vistas por encima de la flotación, incluida la superestructura y los detalles, buscan el respeto por lo antiguo, nada de ello hay en la carena sumergida ni el plano vélico. El mástil de carbono de Atao se eleva 30 metros sobre cubierta y, con sus tres niveles de crucetas y su calda a popa, forma un aparejo de lo más actual dotado de mayor alunada y génovas de alta relación de aspecto. El añadido de dos espis asimétricos, de tamaños distintos según si se opta por el arraigo de estay o la perilla del mástil como salida de driza, aumenta todavía más la potencia motriz de este velero que cuenta, bajo el agua, con una obra viva de volumen bien repartido y dos perfiles muy estudiados: un timón de espada lanzado hacia atrás, de gran superficie y compensación generosa, que mejora su rendimiento a alta velocidad, y una quilla de bulbo largo cuyo calado, restringido a los 2,5 metros por razones de entrada en puertos, alcanza en navegación a vela los cuatro metros gracias a una deriva retráctil hecha en composite.

Más comodidad y luz

Comparado con el anterior Aldebaran, el diseño de Atao apuesta por conseguir mayor volumen habitable sin por ello perder la elegancia que da la evocación de las líneas clásicas. Sobre la idea de un casco arrufado y de elegantes lanzamientos, Atao tiene proporcionalmente más eslora en flotación y una popa más manguda.

El óvalo de cubierta gana con ese nuevo enfoque bastante superficie; se beneficia además de una plataforma de popa ingeniosamente escondida en el espejo y que, al desplegarse, proporciona cómodos peldaños y un fácil acceso al mar.

También el lateral del casco, de francobordo generoso, recibe el adorno de varios portillos de forma ovalada que, además de aligerar su masa, llevan luz natural a un interior de gran lujo y personalidad creado por el estudio de Dick Young.

En cubierta, tanto la caseta como la bañera buscan soluciones más modernas: se prescinde de las lumbreras laterales típicas del doghouse del yate señorial inglés vistas en Aldebaran, para usar un volumen de caseta mayor que corona como en las goletas americanas un elegante tejadillo bombeado. La bañera que sigue a continuación

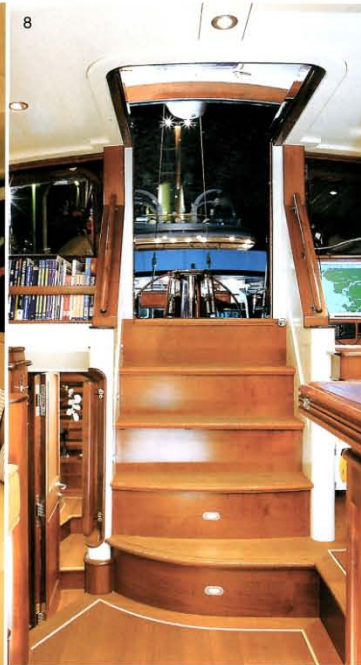
es, por contra, de formas más bien modernas y ergonómicas pero, gracias al inteligente uso de brazolas y remates barnizados, consigue respetar el espíritu de los años 20 que ha inspirado el barco.

Escotillas y fondeo rasante que libra la regala barnizada de elegante lágrima; enrollador de proa medio escondido; dos grandes lumbreras más un tabucho de proa que subrayan con sus discretos volúmenes la línea de crujía y un elegante bote de tingladillo soportado sobre sus calzos de teca complementan y amueblan el elegante recinto de teca dejando al mismo tiempo la extensión libre necesaria tanto para el placer estético como para los usos prácticos de este velero oceánico.

Caseta aliada con bañera

Básicos en el concepto de Atao son el salón elevado que alberga la caseta y su interacción con la bañera. Especial atención merece esta última, capaz para varios huéspedes y dotada de las facilidades de maniobra y seguridad habituales hoy en día, pero no tan comunes en los diseños ingleses de época.

Las bien pensadas brazolas están de hecho abiertas a la cubierta



7. El ambiente creado Young usa numerosos cambios de volumen y elegantes remates troquelados.

8. Un hábil juego de peldaños y niveles con el salón de cubierta, el salón de bañera, el salón principal y el camarote de popa.

9. La mitad del salón destinada a comedor delimitada por el banco central y la caja de la

10. El rincón de estar incluye sofá, sillón y mesa alargada.

11. Las rejillas de ventilación en blanco, a menudo lamiéndose, alivian la monotonía del conjunto.

12. La cocina apuesta todavía más por el blanco, pero mantiene la madera en la base de los muebles.



de popa, cuya explanada sirve de asiento al timonel quien, gracias al arrufo, queda así relativamente elevado y disfruta de gran visibilidad. Tiene ante él una rueda de gran tamaño, para la cual se ha previsto una ranura en los pies, y una elaborada bitácora consistente, sobre su base de madera ochavada, en una amplia consola de instrumentos y controles. Esa reunión consigue liberar el resto del exterior de aparatos modernos al tiempo que, poniendo todo el control al alcance del patrón, facilita su trabajo como se hace en los veleros más actuales. La anchura de la cubierta en esa sección deja todavía espacio para colocar en los costados cinco winches hidráulicos usados en la maniobra, dejando ese trabajo también cerca del timón; así se despeja la zona siguiente, donde se ha creado una bañera de relax auténtica, amueblada por una amplia mesa de dos alas de elegante factura, y cuyo tránsito hacia el salón de cubierta exige sólo alzar una pierna para librar el peldaño del tambucho.

El citado salón de cubierta constituye sin duda el centro de la vida de a bordo, tanto cuando se navega como en el descanso. Se ha logrado visión panorámica añadiendo portillos circulares en el cerramiento de proa y ventanales que miran hacia popa, con lo que los sofás dispuestos a banda y banda, así como el rincón de navegación orientado a popa, proporcionan el placer de las vistas del mar o el paisaje en un ambiente protegido, acogedor y muy marinero. Nada fácil debió ser combinar los dos sofás citados, su mesita desplegable, el pupitre y su silla con las tres escalas de los peldaños que descienden desde la bañera- destinadas a comunicar ese ambiente con el resto del yate. Una de ellas conduce al salón de manga máxima que se encuentra más a proa, y que describiremos a continuación. La otra, en curva hacia atrás, lleva hacia el camarote de armador situado en el rasel de popa.



Decoración clásica y con detalles

El salón principal está dividido por un mueble que, de hecho, esconde el mecanismo de la orza abatible y separa la zona de comedor del rincón de estar de babor. Esta partición incluye a su vez un banco o sofá encarado o a la mesa, complemento del banco principal que corre en estribor contra el casco, evitando así el uso de sillas sueltas para la zona de comedor.

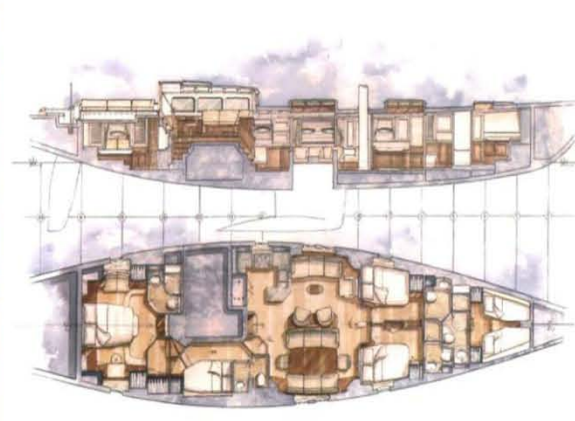
Es aquí donde más riqueza adquiere la decoración creada por el estudio de Dick Young para Atao, y que la sección de ebanistería de JFA se ha encargado de plasmar con gran esplendor. La combinación de paneles de cerezo barnizado, que recorren la parte baja del habitáculo, con el blanco roto de la laca usada por encima de la cintura crean una notable sensación de amplitud, aumentada por el uso, en

dicha parte alta, de puertas de taquilla en persiana o cristal biselado. Los numerosos guardamares y puntos de agarre, dotados de discretas formas pero siempre agradables al tacto, complementan esa atmósfera que recrea la marina deportiva de antaño, pero con un lujo muy actual. La búsqueda del detalle se llevó hasta extremos con el uso de teca aceitada en el suelo. Las barandillas integradas en recesos y los marcos para cortinas de portillos dan nobleza suplementaria sin crear agobios. También al abrir los armarios y taquillas dan placer los guardamares en madera cruda, que recuerdan la forma de trabajar de los astilleros antiguos. Luces y cierres de puerta son en cambio actuales pero de discreto efecto, mientras otros elementos modernos como la pantalla plana ascendente quedan perfectamente escondidos.

13 y 14. Los camarotes de invitados usan camas doble y decoración ligeramente personalizada.

15. Un camarote con dos literas superpuestas ocupa el pasillo desplazado a estribor.

16. El camarote del armador queda bajo la bañera pero no sufre por ello.



17. Detalles como la madera cruda dentro de los armarios añaden autenticidad al clásico interior.

may lograda es la cocina que ocupa el rincón de babor a popa del salón, y cuya mampara de altura a tres cuartos esconde perfectamente sus tareas permitiendo sin embargo el contacto visual entre quien trabaja allí y los ocupantes del salón. Como añadido adicional, una escotilla rasante da acceso desde allí a la cubierta y facilita el paso de platos y útiles cuando el pasaje come en la bañera.

Cuatro camarotes más tripulación

El armador se ha reservado la zona que va desde la sala de máquinas, situada bajo el salón de cubierta, al lazareto. El uso de una cama doble central de gran tamaño ha conseguido allí prever accesos laterales a ambas bandas, aprovechados con un tocador y un sofá, y disimular el ligero hundimiento que, en el techo, provoca la presencia de la bañera.

Se suma ese dormitorio a un camarote lateral, que puede servir tanto para dormir en navegación como para invitados jóvenes, y

cuya doble puerta lo convierte asimismo en un paso suplementario desde o hacia el salón.

Ya a proa del salón y una vez superado el mástil se encuentran sendos camarotes de invitados casi simétricos con camas dobles y elegante revestimiento blanco combinado con madera. El de babor conduce, pasando a través de su baño, a la sección de tripulación que, ubicada en proa y decorada con la misma riqueza que el resto del yate, contiene dos amplias camas y un baño propio.

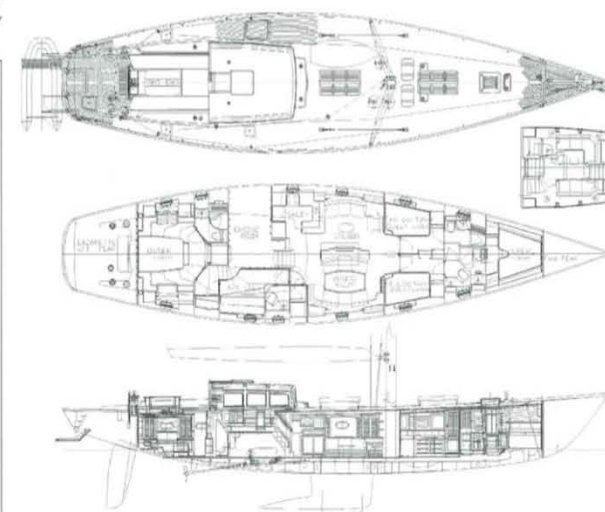
La combinación de detallismo y tecnología es lo que convierte un diseño como el de Iñigo Toledo en algo valioso. Eso ha demostrado de nuevo JFA con Atao, un yate en el que no ha escatimado horas y donde la pasión de sus artesanos surge en cada esquina, tras cada puerta y en todos los rincones de su cubierta. <<

Características

Eslera total: 24,0 m • **Eslera en flotación:** 19,35 m • **Manga:** 6,1 m • **Calado:** 2,55 m/4,00 m • **Superficie vélica:** 300 m² • **Capacidad de combustible:** 3.000 l • **Capacidad de agua:** 1.800 l • **Desplazamiento en rosca:** 48 toneladas • **Diseño y arquitectura naval:** Barracuda Yacht Design • **Estilismo exterior:** J/A/Dick Young Designs • **Decoración interior:** Dick Young Designs • **Constructor:** JFA Chantier Naval- aluminio- 2006 • **Clasificación:** MCA

Equipamiento

Motor principal: Mann 270 Hp • **Hélice:** Gori • **Generador auxiliar:** Onan 22,5 kW • **Mástil y botavara:** Lorima (carbono) • **Winches:** Lewmar • **Enrolladores:** Reckmann • **Velas:** Incidences • **Propulsor de proa:** MaxPower • **Potabilizadora:** Idromar 320 l/h • **Aire acondicionado:** Barilec • **Pasarela:** Opacmare • **Auxiliar:** Avon 4,5 m • **Pescantes:** JFA • **Electrónica:** B&G, Furuno, Nera, Simrad



With English texts

GRANDES

AÑO 7 Nº 36
P.V.P. 5€ - Portugal cont.: 3,80€

ESLORAS

YATE INTERNACIONAL

FERRETTI 780

Racional y pragmático

TAURO

El lujo de la sobriedad

INVITACIÓN
Salón Náutico
Internacional de
Barcelona
Entrada en el interior

ATAO

Innovación en lo clásico

ITHAKA

Sabiduría constructiva

ON BOARD

ATAO

Innovation within the classic

It was not enough for the latest design from Barracuda to repeat the successes of the classic-modern bet: they have also tried to add to that concept a few innovations that would increase the pleasure without breaking the aesthetic.

The tandem formed by Barracuda, well known Madrid studio headed by Iligo Toledo, and the Concarneau JFA shipyard gets stronger in the field of modern classics with the hand over of Atao, that follows the already well-known Aldebaran. The news cannot be more promising, as both parts already collaborate in the creation of a third design of the same style, although of a different length, whose construction should begin at JFA next winter.

Atao's 25 meters inspired Barracuda, encouraged by the desires of an intelligent and experienced owner, to look for new territories in a concept that has demonstrated its added value. Atao's aesthetic capital is clear when you admire it from the dock or it is seen sailing from the distance; but it is when one is at the helm, so say those who had the privilege, that the true value of the design, fast and with an agile response as if it was a modern racing hull. Therefore Toledo, who for the last years has been coordinating the design of the Spanish America's Cup challenger, is specialized in improving the speed of the hull bottoms and the profiles.

If the shapes seen above the waterline, including the superstructure and the details, look for the respect of the old, there is nothing of that in the underwater hull or on the sail area. The carbon mast of Atao is 30 meters over the deck and, with its three spreaders heights and aft raked, it is an actual rig with a main sail with much leech and genoa with a high aspect ratio. The addition of two asymmetric spinnakers, of different sizes depending if they are hoisted fractionally or at mast head, increases the power of this sailboat even more having, under water, a hull bottom with well distributed volumes and two well studied profiles: a sword type rudder raked aft, a large wet surface and a generous compensation, that improves its performance at high speed, and a keel with long bulb whose draft, restricted to 2,5 meters to be able to enter the ports, reaches 4 meters when sailing thanks to a retractable composite centreboard.

More comfort and more light
Compared with the previous Aldebaran, the design of Atao bets on obtaining a greater inhabitable volume without for that reason losing the elegance that the evocation of the classic lines gives. With the idea of a hull with much sheer and elegant overhangs, proportionally Atao has more flotation length and a beamier stern.

With that new approach the deck oval gains quite a lot of surface; in addition it benefits of a stern platform ingeniously hidden in the transom and that, when unfolding, provides comfortable steps and a platform giving easy access to the sea. The side of the hull with a generous freeboard also has the adornment of several oval shaped portholes that, besides of lightening its volume, bring natural illumination to an interior of great luxury and personality created by the studio of

Dick Young. On deck, both the deckhouse as well as the cockpit are in search for more modern solutions: the typical doghouse lateral sky lights of the English seigniorial yacht as seen on Aldebaran, to use a greater deck house volume that crowns like in the American schooners an elegant convex roof. The cockpit that follows next has, on the other hand, rather modern and ergonomic shapes but, thanks to the intelligent use of the coamings and varnished finishes, is able to respect the spirit of the twenties that have inspired the boat.

Hatchways and flush anchorage that frees the elegantly varnished bulwark; bow furler partially hidden; two large sky lights plus a forward coachroof that, with its discreet volumes emphasize the centre line and an elegant clinker built tender supported on its teak wedges complement and furnish the elegant teak enclosure at the same time that it leaves the required free extension both for the aesthetic pleasure as for the practical uses of this ocean going sailboat.

Deckhouse allied with the cockpit
Fundamental on Atao's concept are the raised salon that lodges the deckhouse and its interaction with the cockpit. This last one also deserves special attention, able to welcome several guests and equipped with the manoeuvre and security facilities that are usual nowadays, but that were not so common on the English designs of that era.

The well thought coamings are in fact open to the aft deck, whose surface is used by the helmsman to sit down who, thanks to the camber, is relatively high and enjoys a great visibility. In front he has a large sized wheel, for which there is a groove at feet level and an elaborated consistent binnacle, on its eight-sided wood base, on an ample control and instrument panel. That gathering allows freeing the rest of the outside from modern instruments at the time that, putting all the control within reach of the skipper, eases its work as it happens on actual sailboats.

The width of the deck at that section still leaves space to also place on the sides five hydraulic winches used for the manoeuvre, leaving that work also near the rudder; so the next area is clear, where a real relaxation cockpit has been created, furnished by an ample and elegant two winged table, and that for going to the deck salon only requires to raise one of the legs to reach the companion way. The mentioned deck salon is with no doubt the nucleus of the onboard life, both during navigation as well as when resting. A panoramic vision has been obtained adding circular portholes on the forward closing and large windows facing aft, so that the sofas placed on each side, as well as the navigation corner oriented astern, enjoy the pleasure of the views from the sea or the landscape in a protected, cosy and very marine atmosphere. It has probably not been easy to combine the two



ATAO



mentioned sofas, their opening small table, the console and its chair with three steps - two plus the steps that descend from the cockpit - destined to communicate that atmosphere with the rest del yacht. One of them leads to the salon of maximum beam that is more forward, and that we will describe next. The other, curved upwards, leads to the owner's cabin located on the aft peak.

Four cabins plus crew
The owner has kept to himself the area that goes from the engine room, located under the covered salon, to the lazarette. The use of a large lateral double bed has made possible to have central double beds on both sides, advantageously used to fit a dressing table and a sofa, and to disguise the slight recess that, on the ceiling, is caused by the presence of the cockpit.

In addition to that cabin there is a lateral cabin that can be used both to sleep during navigation or for young guests, and whose double door additionally also turns it into a way from or to the salon.

Forward of the salon and once passed the mast there are two almost symmetrical guests cabins with double beds and elegant white coating combined with wood. The port one leads, going through its bathroom, to the crew quarters that, located forward and decorated with the same richness than the rest of the yacht, contains two large beds and its own bathroom. The combination of attention to the detail and technology is what turns a design such as the one of Iligo Toledo into something worthy. With Atao, a yacht in which no hours have been spared and where the passion of its craftsmen stands out in each corner, behind each door or in every corner of its deck, JFA has demonstrated that again. < Transition: Marco Benevento

Specifications
LOA: 24.0 m • LWL: 19.35 m • Beam: 6.1 m • Draft: 2.55 m/4.00 m • Sail Surface: 300 m² • Fuel Capacity: 3.000 l • Fresh Water Capacity: 1.800 l • Displacement: 48 t • Design & Naval Architecture: Barracuda Yacht Design • Exterior Design: JFA/Dick Young Designs • Interior Design: Dick Young Designs • Builder: JFA Charter Naval-aluminum-2006 • Classification: MCA.

Equipment
Main Engine: Mann 270 Hp • Propeller: Gon • Auxiliary Genset: Onan 22.5 kw • Mast & Boom: Lorima (carbon) • Winches: Lewmar • Furlers: Reckmann • Sails: Incidence • Bowthruster: HissPower • Watermaker: Idromar 320 l/h • Air conditioning: Barilec • Crane: Capomare • Tender: Avon 4.5 m • Davit: JFA • Electronics: B&G, Furuno, Nera, Simrad.