

---

# Super Yachts

## Inspired by Nature

---





**Gaze across the beach into the crystal clear blue waters of the Indian Ocean and chances are that you will see a magnificent superyacht. They come in all styles and shapes from fast, high-speed motor yachts to slow, stately sailing boats. But each has one thing in common, they all are the pride and joy of their multimillionaire owners.**

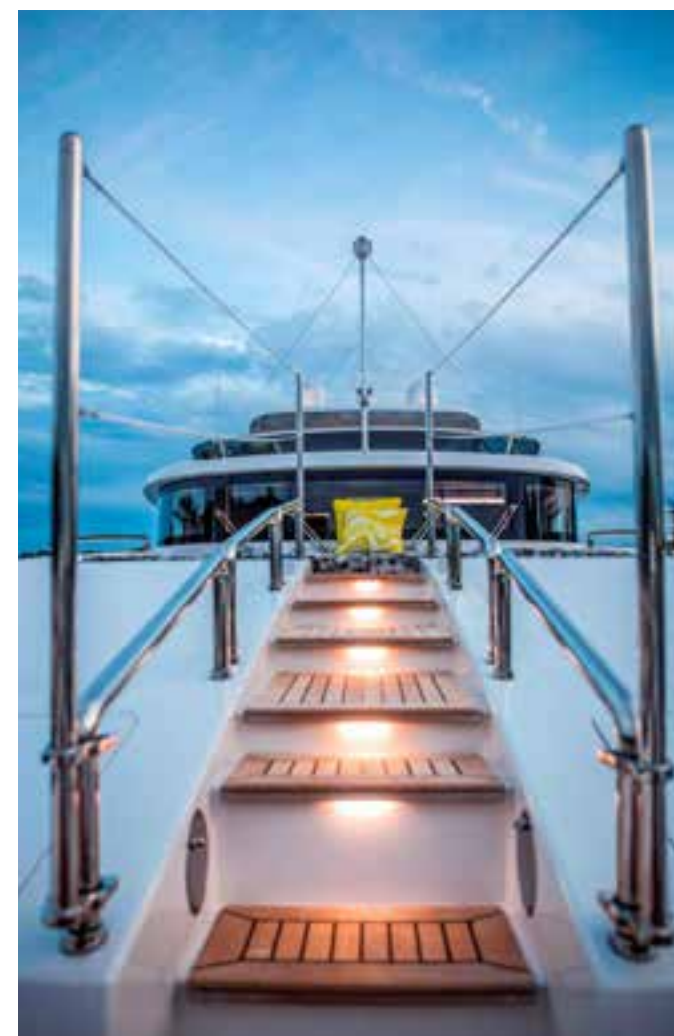
A superyacht is normally defined as one whose length overall is in excess of 30 metres. But in a world where size truly matters, it is not so uncommon to find yachts well in excess of 100 metres carrying crews of 40 and upward. Gold taps, jacuzzis made of marble, rotating beds and tree-filled atriums are all quite normal in this world of luxury. Costing millions of US dollars to purchase, annual maintenance bills and operating expenses exceed 10% of their value and crewing represent between 35% and 40% of these costs.

In yachts over 35 metres, the greater proportions are custom-built rather than production yachts, but below that figure the split is about even. Construction materials vary and depend on the type of yacht built. The Mediterranean is still the area where the majority of the superyachts are kept but an increasing number are travelling around the world, exploring less visited destinations such as Mauritius and the Maldives.

*En balayant la plage du regard, en parcourant les eaux cristallines de l'océan Indien, il y a fort à parier que vous apercevrez un magnifique superyacht mouillé au large. Ils existent dans tous les styles et formes, allant des yachts à moteur à grande vitesse aux voiliers majestueux à faible allure. Leur point commun : ils font tous la fierté et la joie de leurs propriétaires milliardaires.*

*Le superyacht est normalement défini comme un bateau dont la longueur hors tout est supérieure à 30 mètres. Mais dans un monde où la grandeur a une réelle importance, il n'est pas si rare de trouver des yachts largement supérieurs à 100 mètres, armés d'équipages de 40 et plus. Robinets en or, jacuzzis en marbre, lits rotatifs et atriums ornés de végétation sont tout à fait normaux dans cet univers du luxe. L'achat d'un superyacht coûte des millions de dollars américains, les factures d'entretien annuel et les frais de fonctionnement sont supérieurs à 10 % de sa valeur et l'armement en équipage représente entre 35 et 40 % de ces coûts.*

*S'agissant des yachts de plus de 35 mètres, la plupart sont conçus sur mesure plutôt qu'en série, mais pour ceux de moins de 35 mètres le choix est plus ou moins également réparti. Les matériaux de construction varient et dépendent du type de yacht.*



Super yachts are more akin to small liners and many owners who recognise this are appointing shipping industry specialists to expand their operations into the large yacht industry. This growth has been fuelled by ambitious development in design, size and technical complexity of modern large yachts, and ever increasing safety and security compliance issues from port state controls and flag administrations.

The past twenty-four months or so have not been happy for those at the selling end but that simple fact has opened up opportunities for those seeking to change boat or even enter the market. The overpricing of recent years has disappeared and where the cost of a yacht is set at a realistic figure, then the market is definitely still active.

While the craving for *bigger because it's better* continues there are however signs that some owners are seeking to downsize having once owned yachts in excess of 120 metres and now building new around the 85-metre mark. The reason is not always economic. Some serial super yacht owners have reported they have found the largest of their yachts too big to get into ports and harbours they like to frequent.

*La Méditerranée demeure la région où se trouve la majorité des superyachts bien qu'un nombre croissant d'entre eux parcourent désormais le monde, en explorant des destinations moins fréquentées comme Maurice et les Maldives.*

*Les superyachts s'apparentent plus aux petits paquebots de croisière et, conscients de ce fait, nombreux sont les propriétaires qui ont nommé des spécialistes de l'industrie du transport maritime en vue d'étendre leurs activités dans l'industrie des grands yachts. Cette croissance a été alimentée par des avancées ambitieuses dans la conception, la taille et la complexité technique des grands yachts modernes et par des contrôles de sécurité et de sûreté maritimes de plus en plus rigoureux par les administrations de l'État du port et du pavillon.*

*Les 24 derniers mois ou plus n'ont pas été fructueux du côté des ventes, mais ce simple fait a offert des possibilités à ceux qui cherchent à changer de bateau ou même à pénétrer le marché. La surévaluation de ces dernières années n'existe plus et lorsque le coût d'un yacht est fixé à un chiffre réaliste, le marché est assurément toujours actif.*

*Alors que se nourrit le désir de posséder plus grand, en partant du principe du « plus c'est gros, mieux ça vaut », certains signes donnent néanmoins à penser que certains propriétaires ayant autrefois possédé des yachts de plus de 120 mètres chercheraient à réduire la taille de leurs yachts à environ 85 mètres. La raison n'est pas toujours économique. Certains propriétaires de superyachts de série ont signalé que leurs yachts étaient trop grands pour entrer dans les ports qu'ils aiment visiter.*

*Les conceptions de yachts sont elles-mêmes en constante évolution, les constructeurs cherchant toujours de nouveaux moyens de ravir leurs clients. Les cabines principales sont dotées de terrasses qui permettent aux propriétaires de prendre le petit déjeuner en privé sur le pont sans avoir à quitter la sûreté de leur cabine. Lorsqu'ils émergent plus tard pour saluer leurs invités, ils le font sur toute l'étendue du pont, découvert et luxueux.*



The designs of yachts themselves are changing as builders seek new ways of exciting customers. Master staterooms are featuring drop-down balconies so that owners can take breakfast privately on deck without having to leave the security of their cabins. Later when they do emerge to greet their guests, they do so onto wider expanses of open deck and more luxury in the way of on-deck features. The majority of superyachts now sport a spa pool on the sundeck and an increasing number are being fitted with gymnasiums with all manner of machinery designed to build the body perfect.

What was, in years gone by, a humble swim platform at the water's edge has now evolved into a beach club. At its simplest, acres of drop-down teak decking are covered in elegant sun loungers once the yacht is at anchor. The more sophisticated versions have dedicated open areas for beauty salons, massage rooms, saunas and steam showers.

The search for the elusive green or eco-friendly yacht continues as a trend despite many suggesting that the concept of a green super yacht is preposterous. This does not stop the preaching. Design after design drops off the drawing boards from frustrated car designers and building concept students with little real idea of naval architecture or what it is that keeps a boat afloat in a storm.

*La majorité des superyachts arborent aujourd'hui une piscine à remous sur la terrasse et un nombre croissant d'entre eux sont équipés de gymnases contenant toutes sortes d'équipements conçus pour se sculpter un corps parfait.*

*Ce qui était, il y a des années, une modeste plateforme de bain au bord de la mer s'est désormais transformée en un club de vacances. Dans sa plus simple expression, un pont en teck s'étalant à l'infini s'aménage de chaises longues élégantes dès que le yacht est au mouillage. Les versions les plus sophistiquées ont consacré des espaces ouverts à des salons de beauté, des salles de massage, des saunas et des douches à vapeur.*

*La tendance se poursuit dans la recherche du yacht écologique ou respectueux de l'environnement en dépit du fait que nombreux sont ceux qui suggèrent que le concept d'un superyacht écologique est absurde. Ce qui n'empêche pas de continuer la prédication. Les concepteurs automobiles frustrés et les étudiants en architecture créent modèles après modèles en n'ayant qu'une vague notion de l'architecture navale ou de ce qui maintient un bateau à flot dans une tempête.*

*Le lobby écologique tente de mettre fin à l'utilisation du teck comme revêtement de pont. Les puristes ne sont pas d'accord et font valoir que le teck est naturel, durable et crée des emplois aux habitants des pays où prolifèrent ces arbres.*



Illustration : Alex McDiarmid Design - Iwana 87m Superyacht.

The eco lobby wants to cease the use of teak as a deck material. Purists disagree, pointing out that teak logs are natural, long lasting and provide employment for those in countries where the trees flourish. They point out that fake teak is a chemical compound and not nearly as green or eco-friendly as it sounds. On the other side of the argument, comes the claim that it is immoral to use teak from Burma where human rights are curtailed and labour enslaved to cut down trees over 100 years old so that just 5% of the timber can be used to deck out a superyacht.

The good news is that it gets everyone hunting for alternatives. One superyacht owner has gone as far as decking his 45-metre explorer yacht, with a stone compound while another owner believes the future of superyachting lies in yachts built extensively of glass. If the concept catches on, it could even shatter a few of the current trends in super yacht construction and design.

One young superyacht designer whose work is attracting worldwide attention is Alex McDiarmid the owner and design director of McDiarmid Yacht & Design based in Aix-en-Provence in France. He believes that Mother Nature is his primary and most influential source of inspiration and many of his conceptual designs demonstrate this love of the natural world.

*Ils soulignent que le faux teck est un composé chimique et n'est pas aussi écologique ou respectueux de l'environnement que cela puisse paraître. L'argument contraire est qu'il est immoral d'utiliser le teck de Birmanie où les droits de l'homme sont réduits et où le labeur est asservi pour abattre des arbres de plus de 100 ans pour en utiliser que 5 % du bois pour revêtir le pont d'un superyacht.*

*La bonne nouvelle est que l'on s'emploie par divers moyens à trouver d'autres solutions. Le propriétaire d'un superyacht est allé jusqu'à revêtir le pont de son yacht de 45 mètres de pierre composite tandis qu'un autre propriétaire estime que l'avenir du superyachting réside dans la construction de yachts essentiellement en résine. Si ce concept accroche, il pourrait même ébranler certaines des tendances actuelles en matière de construction et de conception de superyachts.*

*Propriétaire et directeur de conception de McDiarmid Yacht & Design basé à Aix-en-Provence en France, Alex McDiarmid est un jeune concepteur de superyachts dont le travail attire l'intérêt du monde entier. Il estime que Dame nature est sa source d'inspiration la plus influente et nombre de ses concepts démontrent cet amour de la nature.*

It was while he was staying at La Pirogue in Flic en Flac, Mauritius, that it began to influence his work. He said, "I took my sketch and notepads to the beach most days to profit from the inspiration the islands offer."

"I love looking at the little local fishing and pleasure sailing, boats, both the real ones and scale model versions. I could spend all day watching lizards and geckos play among the sea shells on the shore. Undoubtedly this got me thinking about designing what would later become the Iwana 87m and the Conch 90m, both of which have been accepted as innovative concepts by the world of super yachts."

"The landscapes, flora and fauna are truly spectacular. When I first saw them, the vibrantly coloured Frangipane flowers found on Mauritius literally knocked me for six! The detail in the petals surface, the structure, the engineering of such a simple yet complicated little flower was truly a pleasure to observe. I am quite sure that these will provide inspiration for one of my concepts in the future."

*Cette influence sur ses œuvres est née alors qu'il se trouvait à l'hôtel La Pirogue à Flic en Flac, à l'île Maurice. « J'amenais mon carnet à croquis et mon bloc-notes à la plage tous les jours pour profiter de l'inspiration qu'offrent les îles », dit-il.*

*« J'aime regarder les petits bateaux de pêche locaux et les voiliers de plaisance, aussi bien réels qu'en modèles réduits. Je pourrais passer la journée à regarder les lézards et les geckos jouer parmi les coquillages sur la plage. Cela m'a sans doute fait réfléchir à la conception de ce qui deviendrait plus tard l'Iwana de 87 mètres et le Conch de 90 mètres, qui ont tous deux été admis comme des concepts novateurs dans l'univers des superyachts. »*

*« Les paysages, la flore et la faune sont vraiment spectaculaires. Quand je les ai vues pour la première fois, les fleurs de frangipanier aux couleurs vives qu'on trouve à l'île Maurice m'ont littéralement ébloui! Le détail de la surface des pétales, la structure, l'ingénierie d'une petite fleur si simple mais si complexe furent pour moi un véritable plaisir à observer. Je suis certain que cela m'inspirera dans mes concepts à l'avenir. »*



AMD Design.

***"I love island hopping between Réunion and Mauritius. These two destinations never fail to inspire and set my creative juices flowing."***

Top superyacht broker Jonathan Beckett, CEO of London based Burgess, has been in the industry since the early days and is quick to grasp on to new trends and fashions. Looking into his crystal ball to give his view of the future, he says, "The whole super yacht business is undergoing a change and we must learn to embrace it, or be lost".

Perhaps the "Iguanas" of Mauritius will play their part and help become part of that change.

***« J'aime voyager d'île en île entre La Réunion et Maurice. Ces deux destinations ne manquent jamais de m'inspirer et d'attiser ma créativité. »***

Jonathan Beckett, courtier de renom en superyachts et directeur général de la société Burgess basée à Londres, est dans l'industrie depuis ses débuts et est capable de saisir rapidement les nouvelles tendances. En scrutant sa boule de cristal pour partager sa vision de l'avenir, selon lui « l'ensemble du secteur des superyachts est en phase d'évolution et nous devons apprendre à l'accueillir, autrement nous risquons de nous perdre ».

Les lézards de Maurice ont peut-être un rôle à jouer et feront partie de ce changement.



Benetti Delfino93.



Benetti Diamonds Are Forever 2012.

#### Benetti, the Italian maestra

Benetti is a worldwide icon in the superyacht sector. This Italian shipyard founded in 1873 is part of the Azimut|Benetti Group, the largest privately-owned builder in the world of luxury motor yachts.

Between September 2012 and March 2013, Benetti introduced the *Diamonds Are Forever* 60-metre superyacht (the longest yacht ever exhibited at the glamorous Cannes International Boat Show in 2012) and *Lyana*, a fantastic 61-metre blue hull during the last Monaco Yacht Show. After making several launches during the winter season, the Benetti yard finally launched the amazing 42-metre Classic Supreme 132 MY *Petrus II* for an American owner. This is for the Class Range.

#### Benetti, spécialiste des superyachts

*Benetti est une icône mondiale dans le secteur des superyachts. Ce chantier naval italien fondé en 1873 fait partie du Groupe Azimut|Benetti, le plus grand constructeur privé mondial de yachts à moteur de luxe.*

*Entre septembre 2012 et mars 2013, Benetti a introduit Diamonds Are Forever, un superyacht de 60 mètres, le plus long yacht jamais exposé au Festival international de la plaisance de Cannes en 2012, et Lyana, un fantastique coque bleue de 61 mètres, au dernier Monaco Yacht Show. Après avoir effectué plusieurs lancements au cours de l'hiver, le chantier a finalement créé le prestigieux Petrus II, un mégayacht mesurant 40,24 mètres et appartenant à un Américain. Il s'agit là de la gamme Benetti Classic Supreme 132.*