

## **Vóór het eind van de dag**

**Adembenemende profielen, milieubewuste massaproductieboten, raceboten met zonnepanelen of kleine polyester motorjachten. Deze samenwerkingsprojecten, die met water worden gecombineerd door de creaties van Vripack-ontwerpers, moeten de ervaringen uit het verleden samenbrengen met de dromen van de toekomst. De mix van Dick Boon, oprichter van de Nederlandse ontwerpstudio en de nieuwe generatie ontwerpers die het bedrijf vandaag vertegenwoordigt, onthult jachten die zelfs de meest kritische toeschouwers probleemloos kunnen bekijken.**

**Tekst: Ayşegül Bakış**

"Van jongs af aan tekende ik boten en wist ik dat ik daar talent voor had" zegt Dick Boon. De eerste jaren na zijn schooltijd werkt hij als technisch tekenaar op een commerciële scheepswerf in Amsterdam. Daar ontwikkelt hij zijn kennis in het maken van technische tekeningen. In februari 1959 gaat hij werken bij een zeilschool in Friesland en ontwerpt hij een zeilinstructievaartuig. Ook tijdens de bouw op een jachtwerf is hij er steeds bij.

In 1961 besloot hij om zijn eigen bedrijf op te richten. In de eerste jaren werkt hij samen met een partner Bennie de Vries, directeur van een adviesbureau voor verpakkingsmaterialen, afgekort Vripack. Hij wil samen met Dick Boon de door Dick Boon ontworpen jachten laten bouwen en verkopen. Het nieuwe bedrijf heet Vripack Yachting – Ontwerp- en Verkoopbureau voor Jacht- en Scheepsbouw.

Als Bennie de Vries na een paar jaar zeer plotseling overlijdt is het voor Dick Boon te kostbaar om de naam Vripack te veranderen. Al het briefpapier, brochures, advertenties e.d. stonden op naam van Vripack en moesten dan vervangen worden.

Uit dit nederige verhaal is een Nederlandse legende geboren, goed voor 7.400 ontwerpen. Na allerlei jachten zoals de Aquanaut en Argonaut series te hebben ontworpen en verkocht, begint Dick Boon in 1968 met de seriebouw van de Doggersbank jachten. Het Doggersbank 10.80 motorjacht en de Doggersbank 10.80 motorsailer zijn de eerste twee jachten van de Doggersbank serie en staan samen in 1969 op de Hiswa tentoonstelling in Amsterdam.

Laten we naar Dick Boon luisteren voor de rest van het verhaal en de eerste aflevering van Vripack.

## **Wat waren uw verwachtingen voor de toekomst van de jachtindustrie en zijn ze gerealiseerd?**

Sinds ik in 1961 in deze sector begon te werken, hebben jachtwerften altijd traditionele bouwmethodes verdedigd en ben ik vanaf de eerste dag altijd met innovatieve ideeën gekomen.

In 1963 introduceerde ik het 'op zijn kop' bouwen van metalen casco's. Binnen enkele jaren zijn alle ontwerpen van Vripack onder de 15 meter begonnen met deze methode. In de tweede helft van de jaren 70 werden op deze manier grotere jachten gebouwd. Tegenwoordig worden jachten van 30 meter en groter op deze manier geproduceerd.

Met de invoer van het computersysteem in de sector, hebben snijfiles met plaatuitslagen, die worden gebruikt bij de constructie van metalen casco's, de bouwtijd met 30% verminderd.

In 2010 begon Vripack een efficiëntere manier van bouwen aan te bieden met de 'intelligente kit'. Dankzij dit driedimensionale engineeringproces worden de productietijden van metalen onderdelen verkort, de standaardprofielen veranderen met CNC, de constructeurs kunnen onderdelen sneller, nauwkeuriger en preciezer combineren. Het resultaat is dat het jacht sneller en goedkoper wordt gebouwd.

Turmoil, mijn favoriete en meest succesvolle ontwerp, werd in 1994 gebouwd op de Palmer Johnson Scheepswerf te Sturgeon Bay in de VS. De 46 meter lange Turmoil is het grootste motorjacht in de Verenigde Staten dat tot die datum volledig van aluminium is gebouwd. Misschien wel 's werelds meest succesvolle jacht dankzij aluminium: het was het eerste jacht dat de noordelijke route van Nova Scotia naar Alaska bevoer en die verschillende wereldtours heeft afgelegd. Het is voor zover bekend het enige jacht met meer dan 500.000 gevaren zeemijlen. Het bleek sterker dan de meeste stalen jachten.

In 1997 schreef ik een artikel in het tijdschrift The Wood Report waarin ik aluminium en stalen motorjachten met elkaar vergeleek. Door een 50 m aluminium motorjacht te vergelijken met een 50 m stalen motorjacht, bewees ik dat aluminium een economischere keuze is vanwege het 30% lichtere gewicht, 30% minder motorvermogen, het lagere brandstofverbruik en de lagere onderhoudskosten. Het duurde lang voordat de jachtindustrie dit idee overnam. In de afgelopen vijf jaar zijn meer verplaatsingsjachten gemaakt van aluminium. Het bouwen van kleine of grote planerende jachten van staal is onlogisch, er moet veel te veel motorvermogen worden toegepast. De productie van aluminium neemt ook met de dag toe in jachten met lage snelheden, op maat gemaakte ontwerpen of kleine series.

Datzelfde jaar, in een ander artikel dat ik schreef, vergeleek ik het dieselelektrische voortstuwingssysteem met het conventionele voortstuwingssysteem. In die tijd en ook nu zijn de meeste waterverplaatsende superjachten uitgerust met een conventioneel voortstuwingssysteem (twee hoofdmotoren en meerdere generatoren). Ik maakte een vergelijking van de twee systemen in een aluminium 50 meter jacht. Ik zal hier niet ingaan op te veel technische details.

De belangrijkste voordelen van het traditionele systeem waren (en zijn): goedkoper en wijdverspreid. De nadelen waren dat ze drie motoren moesten gebruiken (twee hoofdmotoren voor de voortstuwing en een generator voor het boordnet) en het bijgaande nadeel dat bij snelheden onder de 13 knopen de hoofdmotoren onderbelast draaien. Door de resultaten van het dieselelektrische systeem opnieuw te bekijken en de technische details opnieuw te beschrijven, kunnen we een lange lijst maken van voordelen: een hoofdgenerator drijft beide propellers en de boegschroef aan en verzorgt tevens het boordnet; de levensduur van de motor is langer vanwege de goede belasting in het bereik van 50-100% als een of beide generatoren gestopt zijn; minder rook en lawaai; minder brandstofgebruik; snelle controle, bij gebruik van elektrische pods hoge manoeuvreerbaarheid; de locatie van de machinekamer is flexibel, enzovoort ...

De nadelen zijn: het systeem is duurder en zwaarder.

Als een klant een extreem stil superjacht wil (alle generatoren staan in een geluidkast en er is geen hydraulisch geluid omdat er geen hydraulische inductie is) en, bij toepassing van twee elektrische pods, met een zeer grote manoeuvreerbaarheid, is een dieselelektrisch voortstuwingsysteem de beste keuze voor niet planerende superjachten met een lengte van meer dan 30 meter.

Ondanks alle voordelen duurde het jaren voordat meer jachten werden uitgerust met dit systeem.

In het afgelopen decennium heeft Vripack drie jachten en een vissersboot met dit systeem uitgerust. De Dynamiq Yachts GT115 won de 2018 Boat International design- en innovatieprijs.

### **Wat zijn de ontwikkelingen die de jachtindustrie sinds 1961 hebben gevormd?**

Aan het begin van de jaren 90 kwamen computers de sector binnen; Autoyacht voor het maken van lijnenplannen van rondspant schepen, Autoplex voor het maken van lijnenplannen van knikspant schepen en programma's zoals Autocad voor het maken van productietekeningen en het versnellen van de communicatie d.m.v.

e-mails, zijn belangrijke mijlpalen geweest voor zowel Vripack als de jacht- en scheepsbouw.

Het berekenen van de waterverplaatsing, zwaartepunt, prismatisch coëfficiënt en andere hydrostatische berekeningen van een lijnenplan duurde een hele dag. Nu is het binnen enkele seconden klaar.

Het maken van plaatuitslagen kostte Vripack of de werf vele dagen, maar nu zijn deze binnen enkele uren voltooid. Het kostte bijvoorbeeld ten minste vier dagen om tekeningen naar de VS te sturen, maar nu drukt je op de knop voor het verzenden van e-mail en de tekeningen zijn op de scheepswerf.

### **Welk ontwerp was het meest invloedrijk nadat u de vlag aan het team hebt overgedragen? Denkt u dat een van de nieuwe ontwerpen een mijlpaal zal zijn zoals de Doggersbank serie?**

Er is geen speciaal ontwerp dat ik meer waardeer dan een ander. De algehele ontwerpfilosofie die Vripack voorwaarts zet, is de bron van trots voor mij, de moeite die ik elke dag heb getoond om de kwaliteit van mijn team te bereiken.

De holistische visie van Vripack op design, architectuur en engineering is een indicator van hoge kwaliteit voor jachtontwerp. Ik zie geen obstakels voor het maken van een mijlpaal zoals de Doggersbank.

### **Was het moeilijk om uw eigen jacht (Mare-N) te ontwerpen? Was u een veeleisende klant?**

Het was niet moeilijk omdat ik vanaf het begin wist wat ik wilde. Dat is een hele lange lijst, maar kort samengevat:

- een klassiek motorjacht met de rompvorm van de zeeslepers uit de jaren 30;
- geschikt om via het Franse kanalenstelsel van Nederland naar de Middellandse Zee te varen;

- geschikt om samen met mijn vrouw en zonder bemanning onder alle omstandigheden te varen;
- gemakkelijk te manoeuvreren bij sluizen en achterwaarts aanleggen;
- vlak hoofddek zonder opstappen of trappen voor het snel en makkelijk lopen met een mooring van het achterdek naar het voordek;
- klassiek interieur met gebeitst mahoniehout en panelen met gebroken witte vlakken.

Mijn wens was een grote eigenaarshut in het voorschip, niet gebruikelijk voor een zeegaand jacht. Sinds mei 2003 voeren wij maar vier keer tijdens de nacht en dan zijn mijn vrouw en ik permanent in de stuurhut. Voor de rest zijn wij gedurende de nacht voor anker of liggen wij met het achterschip aan een steiger of aan de wal. Dus de plaats van de eigenaarshut in het voorschip was een juiste beslissing. Echter met bemanning en bij het oversteken van de oceaan de verkeerde plaats.

Mijn wens om onder de stuurhut twee gastenhutten en twee badkamers te plaatsen had bij een aluminium jacht (mijn voorkeur) het nadeel dat de doorvaarthoogte te hoog werd voor het passeren van de Franse kanalen met zeer veel bruggen met een doorvaarthoogte van maar 3.50 m.

Met een stalen romp en opbouw (behalve de teakhouten stuurhut) kon, door de grotere waterverplaatsing, de vloer van de beide hutten, gang en badkamers ca 20 cm zakken en kwam met gestreken masten en verplaatste schoorsteen de doorvaarthoogte op ca 3.40 m.

Het mahoniehouten interieur en de teakhouten stuurhut zijn gemaakt bij scheepswerf RMK Marine in Tuzla (een deel van Istanbul).

De werf had toen nog geen ervaring met het bouwen in mock-up.

Een gebouw op het terrein van de werf werd verbouwd om het interieur in mock-up te maken. Vripack stuurde volledig gedetailleerde timmertekeningen per e-mail en RMK maakte een prachtige betimmering. Je kon in het gebouw door kant en klare hutten van Mare-n lopen waarbij al het houtwerk al was gebeitst en tot de laatste laag was gelakt.

In 2001 werd de betimmering in containers naar de Nederlandse werf gebracht, waar Mare-n in aanbouw was. Zes Turkse scheidstimmermannen hebben in twee keer zes weken de gehele betimmering en de stuurhut aan boord van Mare-n geïnstalleerd.

In hetzelfde gebouw werd het interieur van het 121' motorjacht Jasmin gemaakt voor Murat Vargi. Om de drie of vier weken vloog ik naar Istanbul om beide interieurs in aanbouw te controleren en de nieuwbouwplannen van het motorjacht Caressa K met Mustafa Koc te bespreken.

Het geheim achter de hoge kwaliteit van Mare-N is deze: geef zoveel informatie aan de werf dat ze niets zelf iets uit hoeven te zoeken, stuur dus zeer gedetailleerde tekeningen.

Als gevolg hiervan, als ik tot het antwoord op uw vraag kom, denk ik niet dat ik een moeilijke klant voor mezelf was. Omdat ik met mijn jarenlange ervaring precies wist wat ik wilde, hoe het ontwerp te weerspiegelen zodat de werf mijn verwachtingen volledig zou waarmaken. De lange wensenlijst veroorzaakte geen problemen.

Dat is waarom ik het aanbeveel; weet wat je wilt en reflecteer het in het ontwerp omdat niemand de ideeën in je hoofd kan begrijpen. Dit betekent dat je meer tijd nodig hebt om je voor te bereiden, maar geloof me dat het het waard is, het bespaart je meer tijd, geld en spanning tijdens de productiefase.

**U heeft veel tijd doorgebracht aan de kust van Turkije, wat zijn uw favoriete plekken?**

Selimiye- Sardunya Restaurant, Fethiye- Yacht Classic Hotel, Göcek- Ozcan Restaurant.

***Tweede semester***

Vandaag is Vripack onder leiding van de volgende generatie. Directeuren Marnix J. Hoekstra en Bart M. Bouwhuis vatten het nieuwe tijdperk van het bedrijf samen met de woorden "Ontdek de wereld, voel u thuis". Hoekstra stelt dat de leuke interactie tussen vorm en functie de lijn bepaalt van de nieuwe generatie jachten.

**Uit handschetsen kwamen we tot de dagen dat de toekomstige booteigenaar in staat was om rond te lopen in het vak met virtual reality-oefeningen. Wat denk je dat de toekomst zal brengen?**

We stellen ons voor dat de maritieme industrie nog mooiere 'drijvende huizen' kan creëren voor onze eindklanten, die meer technologische innovatie aanpassen aan de toekomst. Als ze worden gebouwd, zien ze er niet uit als ruimtestations die zijn uitgerust met geavanceerde technologie, maar zullen ze zijn als warme en vriendelijke huizen die zijn uitgerust met lage technologie.

**Je hebt een team dat je Vrithinking noemt en bent van plan om ideeën te geven aan de volgende generatie booteigenaren. Wie zijn de eigenaren van deze nieuwe generatie jachten en hoe willen ze deze jachten?**

Vrithinking bestaat uit onze ontwerpers en ingenieurs die met elkaar samenwerken. Dit team gebruikt een deel van hun tijd om wereldwijde trends en innovaties te onderzoeken om zo te kunnen blijven voldoen aan de vraag en behoeften van de (toekomstige) consument. We denken dat deze trends de volgende generatie jachteigenaren zullen definiëren en deze informatie zullen wij delen op [www.vrithink.com](http://www.vrithink.com), een open platform.

Wanneer we naar de trends voor de nieuwe generatie kijken, lijkt het erop dat de onderwerpen zoals transparantie in ontwerp en het toevoegen van een ziel aan producten de meest actuele eisen zijn. Om een voorbeeld hiervan te geven; nu zijn we bezig met een ontwerp voor een Explorerer-jacht om de wereld mee rond te varen. Voor de vloeren gebruiken wij gerenoveerde eikenhouten betimmering van een magazijn uit New York. Zo'n 'gebruikt' product geeft de ruimtes een speciale sfeer, de gebruikerssporen zorgen ervoor dat het materiaal uniek is en dat het een verhaal

heeft. We corrigeren ze niet, natuurlijk maken we het hout glad, maar we laten de sporen niet verdwijnen.

### **Hoe denk je dat 3D-printtechnologie het ontwerp en de constructie van jachten zal beïnvloeden?**

Wij geloven dat 3D-printtechnologie de constructie van de boot en de ontwerpen zeer serieus zal beïnvloeden. We experimenteren vaak met deze techniek.

Om eerlijk te zijn, krijgen we vaak niet-succesvolle resultaten. Ons ontwerpbureau heeft een 3D-printer en in de nabije toekomst konden we niet proberen sommige onderdelen met biologisch afbreekbare composietmaterialen te bedrukken. We hebben echter nieuwe lessen geleerd over wat we op dit punt moeten doen. De grootste fout die ik kan maken, is om een gevolgtrekking te maken als 'Een 100 meter zeiljacht kan niet worden gebouwd met een 3D-printer' als gevolg van fouten. Dat zou een nogal oppervlakkige en onnadenkende gedachte zijn. Op dit moment ondersteunen we het bedrijf dat huizen bouwt met 3D-printmethoden. In minder dan 24 uur kan het huis vanaf nul worden gebouwd voor minder dan 90.000 euro. Het prototype van het project wordt momenteel afgerond.

### **Naast superjachten zien we dezelfde designtrends op massaproductieboten. Is het Vripack-ontwerp uitgevoerd op de Bavaria E40? Was het moeilijk om een boot te ontwerpen voor serieproductie nadat Vripack privé(super)jachten had ontworpen?**

Ik kan zeggen dat het veel makkelijker is dan je had verwacht. Daarom moeten we de wensen van klanten, vooral in de automobielsector, nauwlettend volgen via Vritihinking. We passen dit soort processen aan in de privé-producties. We moeten uitzoeken wie de doelgroep is en ons verdiepen in de manier waarop en waarvoor de boot gebruikt gaat worden. Ons doel voor de Bavaria E40 was specifiek: het moest een familie georiënteerde charterboot zijn. Wanneer je deze denkbeeldige klant centraal stelt, is het ontwerpproces wat dan volgt in principe hetzelfde ongeacht of het een privé-jacht of seriebouw is, met als enig verschil dat er van de seriebouw meerdere worden gebouwd. Vripack doet dit heel goed, want ons team bestaat niet alleen uit ontwerpers, maar ook uit architecten en ingenieurs. Aangezien het ontwerp vanaf de eerste stappen door de ingenieurs wordt aangestuurd, zijn ontwerpfouten niet toegestaan.

### **Met betrekking tot de prijzen die Vripack heeft gewonnen, zegt je: "De onderscheidingen zijn niet alleen bevredigend voor de ontwerper en bouwer, maar dragen ook bij aan de rijke geschiedenis van varen met de passie en het vakmanschap van de vakman." Hoe heeft dat bijgedragen aan de rijke geschiedenis van Vripack?**

Ik laat het aan jou over om het te evalueren. Allereerst kunnen we zeggen dat het erg vroeg is om een stempel te drukken op de rijke geschiedenis van varen. Ons uitgangspunt is altijd om jachten te bouwen waar je heel vertrouwd de oceaan kunt bevaren, maar waar je je ook thuis voelt. Als je kijkt naar de logboeken van de jachten die we hebben ontworpen om de oceaan over te steken, zul je zien dat ze veilig verblijven in gebieden waar maar heel weinig technici kunnen komen, zoals

de zware noordwestelijke passage. We zijn erg trots dat vijf van onze ontwerpen deze prachtige reis hebben voltooid. Ze wisten allemaal hun gasten het gevoel te geven dat ze thuis waren terwijl ze veilig de doorsteek maakte boven Canada langs. We willen dit in de toekomst blijven doen.

### **Hoe deel je een taak met je team tijdens het ontwerp- en bouwproces?**

Het ontwerpproces, dat nogal holistisch is, is een onderzoek dat wordt uitgevoerd door de ontwerpers, architecten en ingenieurs die ik eerder noemde en die bij het bureau van het projectteam zitten. Dagelijks vergaderen informeert elkaar over waar ze op dit moment zijn en iedereen draagt bij aan het creëren van een geweldig ontwerp.

Bij Vripack-ontwerpen zult je de meest voorkomende fouten niet tegenkomen, zoals een luidruchtig en inefficiënt airconditioningsysteem vanwege het gebrek aan ruimte boven de plafonds, gebrek aan ruimte voor fancoils en leidingen. Omdat we vanaf de eerste dag onze klanten en de ontwerpen met een holistische kijk benaderen.

### **De projecten worden over de hele wereld gebouwd. Met wat voor soort klanten werk je het liefst?**

We werken graag met de scheepswerf, die ons uitdaagt en ons dwingt de beste boot te maken. Natuurlijk zijn de scheepswerven commercieel, maar alleen de scheepswerven waar alles om winst draait, die niets om de klant geven en niet achter het product staan dat ze leveren, zijn niet te vergelijken met ons. Wij zijn van mening dat een lange en voortdurende relatie je veel meer dan alleen maar geld oplevert.

### **Over welke projecten ben je nu het meest enthousiast?**

Ik denk dat het ontwerpen van een echt milieuvriendelijk jacht een van de meest controversiële en uitdagende probleem is. We ontvangen ook vaak verzoeken van onze klanten, maar de oplossingen die we hebben gevonden zijn nogal oppervlakkig en het is moeilijk te zeggen dat ze aan het eind van de dag echt milieuvriendelijk zijn. Dit probleem vereist echt veel strijd en we staan altijd open voor klanten die een aanpak op milieugebied nodig hebben.

### **Je zegt dat je van veel eisende klanten houdt, kunt je ons over jouw moeilijkste klant en het project vertellen?**

Je kunt niet gemakkelijk een compromis sluiten met veeleisende klanten, of liever zijn passie dwingt ons om het nog beter te doen. Het is niet goed om verliefd te worden op de eigen ontwerp. Natuurlijk moet je je ontwerp verdedigen, maar je moet er niet verliefd op worden. Want als je verliefd bent, ben je niet meer in staat om je werk kritisch te blijven beoordelen. Je moet je ontwerp verdedigen in het licht van je logica en ervaring. Kritische klanten dwingen je om betere ontwerpen te maken en houden je bewust van wat je doet / maakt. De Wajer 38 is hier een goed voorbeeld van. De klant verwierp volledig onze eerste drie initiële ontwerpen en wilde dat we steeds weer opnieuw begonnen. Als het gaat om je hoofd, moet je echt alles wissen en in staat zijn om de wensen van je klanten beter te begrijpen en een

nieuw ontwerp te bedenken. Ik moet ook zeggen dat het resulterende vaartuig veel beter is dan de drie eerder ontworpen versies.

**Vripack richt zich tegenwoordig vooral meer op motorjachten dan op zeiljachten. Is dit jouw keuze of is het een vraag van de markt?**

In feite is dit geen keuze, maar wordt dit door de markt gestuurd. Maar dat betekent niet dat wij geen zeilschepen ontwerpen. Momenteel is er een door ons ontworpen zeiljacht in aanbouw in Chili. Maar, we moeten toegeven dat de markt voor motorjachten veel breder is en dat we de eisen van onze klanten moeten volgen.

**Hoe kom je onder een moeilijke taak zoals het overnemen van de vlag van Dick Boon?**

Ik kan nog steeds zeggen dat we eraan werken om dit te bereiken. Dick Boon vaart regelmatig langs de Turkse kust, maar wij zijn erg trots en blij dat hij op tachtigjarige leeftijd ook nog steeds regelmatig op kantoor te vinden is en zijn ervaringen met ons kan delen. Op die manier is hij nog steeds actief betrokken bij het bedrijf en werken wij er hard aan om hetzelfde kennisniveau te bereiken, al heeft hij wel wat jaren op ons voor.

Ik wil mijn woorden beëindigen door te stellen dat ik al lang niet meer in staat ben geweest om zulke goed voorbereide interviewvragen te beantwoorden. Ik wil je daar, ook namens mijn partner Bart M. Bouwhuis (mede creatief directeur), hartelijk voor bedanken; Marnix J. Hoekstra.

**DOOS BOX**

De projecten gebouwd in Turkije

MY Sevil (maart 1976): We hebben een motorjacht van 27,50 meter gemaakt voor Uğur Mengenecioğlu. Voor het jacht te water werd gelaten werd er een offer gebracht en werd er gezegd dat het geluk bracht. Na zoveel jaren kunnen we zeggen dat het jacht nog steeds rondvaart en het geluk met haar is, omdat zij nog niet van eigenaar is veranderd. Het was in die tijd het grootste jacht dat we ooit hebben ontworpen. Sevil onderging in 2008-2009 een grote refit mede onderleiding van Rene Tiemessen.

Caressa K: Tijdens de constructie van Turmoil in 1994 werd in de zelfde hal een 120' aluminium zeiljacht gebouwd. De kapitein was ook permanent aanwezig en maakte graag gebruik van de kennis van Dick Boon om problemen bij de bouw op te lossen. Boon hoorde na een tijdje dat het jacht werd gebouwd in opdracht van Rahmi Koç, president van de grootste particuliere onderneming (Koç Holding) van Turkije. Toen Rahmi Koç en Dick Boon een keer tegelijkertijd op de werf waren, nodigde hij Dick Boon uit om samen te dineren. Deze maaltijd was het begin van een langdurig dialoog wat resulteerde in de bouw van het 121' motorjacht Caressa K voor Mustafa Koç (de zoon van Rahmi) in 2002.

Tijdens de Fort Lauderdale Boatshow van 2005 werd 'Caressa K' bij de International Superyacht Design Awards uitgeroepen tot '*Best Motor Yacht 32m - 43m*'.

Jasmin (2000): Murat Vargı (oprichter van Turkcell) bezocht het Vripack-kantoor en vond het ontwerp van een 85 meter motorjacht van een expeditie-model aan de muur heel mooi en vroeg of het ook kleiner gebouwd kon worden. Een paar weken later werd het algemene plan van het 37 meter lange vaartuig onthuld. De bouw begon in mei 2000 bij RMK Marine in Tuzla.

Private Live (huidige naam RH3): In het najaar van 2001 werd een 37 meter motorjacht met soortgelijke lijnen als Jasmin besteld. Dit jacht, met de naam Private Live, is net als haar zusterschip bij RMK Marine gebouwd.

E & E (2008): Vripack ontwierp een nieuw motorjacht voor Murat Vargı. Het 42 meter expeditiemodel heette E & E, de eerste letter van de naam van de dochter en kleindochter. Het jacht werd gebouwd bij Çizgi Yat in Tuzla.

Braveheart (januari 2010): Braveheart, besteld door Faruk Kutay, is een 19,40 meter versie van de Vripack-trawlerserie. Het verschil met dit ontwerp is dat een Vripack trawler standaard wordt gebouwd met een stalen romp en een aluminium opbouw, terwijl Braveheart volledig in hout-epoxy is uitgevoerd. Dit jacht is gebouwd in Evadne Yacht in Tuzla.

Rock (2017): Een ander project met Evadne Yacht is Rock, besteld door Ali Şayakçı.. De SUV-jachtbenadering was liefde op het eerste gezicht, zegt Şayakçı

Da Vinci serie jachen: Het hout-epoxy 8,65 meter lange motorjacht is in 1994 ontworpen door Dick Boon en werd gebouwd als een serie bij Atalay Yacht. Er zijn nu meerder modellen van polyester. Tot nu toe zijn er 38 Da Vinci 29, 8 Da Vinci 32, 18 Da Vinci 34 en twee Da Vinci 38 gebouwd.

## BOX BOX BOX

Ergens in het noorden

Negen superjachten hebben de Northwest Passage gevaren en vijf daarvan zijn ontworpen door Vripack. Het eerste superjacht dat deze tocht in 2001 met succes voltooide was Turmoil, die ook de handtekening van Vripack draagt. Andere Vripack-ontwerpen die deze cruise maken: Dione Sky (route 2010-west), Beothuk (route 2012-west), Latitude (route 2014-west, route 2015-oost).

De bijschriften zijn:

In het interieur van de M5, ontworpen in de sfeer van een huis aan de kust volgens de wensen van de Zuid-Amerikaanse eigenaar, werd een studie gemaakt om hout, steen en textiel te gebruiken om dit weer te geven. Hij wilde yoga beoefenen in de fitnessruimte, ontbijten op het achterdek, en faciliteiten geschikt voor buitensporten zoals kitesurfen. Volgens Marnix Hoekstra, de lichte en donkere kleuren die het interieurontwerp bepalen en de leuke overgangen ertussen.

De bijschriften zijn:

Het speciale boek met de naam Vripack's Yacht Design kenmerkt zich door de optocht van indrukwekkende projecten die de buitenkant en het interieur van de studio uniek maken. Het creatieve verhaal, beschreven als 'salontafelboek' in exclusieve afdrucken met indrukwekkende foto's, belicht de ontwerpfilosofie van het bedrijf en de relatie van de eigenaren met de zee.