

YACHTCLASS MONACO

N°24 / MARS - AVRIL - MAI 2021

BILINGUAL MAGAZINE  

A L'ESSAI

► **Custom Line Navetta 30**

Pershing 7X

CLASS CATAMARAN

JFA Long Island 78 Power

NOUVEAUTÉS 2021

A BORD

Zeelander Z72

Sanlorenzo SX112

YACHTING AROUND THE WORLD

Iate Clube Do Rio De Janeiro

L'actualité des Yacht Clubs

YACHTING in MONACO

Boris Herrmann, la révélation du Vendée Globe

L 13383 - 24 - F: 9,00 € - RD

BEL/LUX : 9,9 € - CH : 14,40 FS - D : 10,9 € - ESP : 9,9 € - TOM : 1300 xpf



 yachtclass.mc

 #yachtclassmagazine

CLASS Catamaran

ESSAI

Long Island 78 Power

Le premier cata moteur de JFA



NOUVEAUTÉS

Silent 80 3-Deck

A propulsion électrique

Fountaine Pajot New 51

Une nouvelle génération de voiliers

Horizon PC60

Elégance et habitabilité

McConaghy MC63P

36 noeuds en vitesse maxi

Signe des temps ? Le catamaran ne lâche rien de sa volonté de se faire une place de plus en plus grande au soleil et accessoirement sous le vent, du moins en ce qui concerne les voiliers, encore que les modèles à moteur n'aient rien contre Eole à condition de ne pas le recevoir trop fort pas le travers. Oui, le catamaran et le trimaran ont de plus en plus la cote, ce dont on se félicite d'autant que les constructeurs français n'ont surtout pas laissé passer leur tour dans cette conquête du marché. Ils seraient même leaders mondiaux en la matière ! Lagoon, Excess, Bali, Outremer, Gunboat, Fountaine Pajot, Catana, JFA et Privilège Marine, ce dernier appartenant désormais à l'Allemand Hanse Group... la liste pourrait bien s'allonger si toutefois la pandémie avait la bonne idée de rejoindre l'espace et plus précisément un trou noir d'où l'on ne revient pas ! Dans ce numéro, tapis rouge au nouveau JFA Long Island 78 Power, que notre journaliste a eu la chance de tester du côté des Glénan, à portée d'étrave de Concarneau, où est né ce 24 mètres ou presque, un custom hauturier qui a pour objectif de réaliser un tour du monde, mais bien évidemment sans vouloir établir un quelconque record. Son mot d'ordre : la plaisance ! Plus modestement, mais toujours avec le sens inné du plaisir, quatre nouveautés illustrent notre rubrique Class Catamaran : Silent 80 3-Deck, Fountaine Pajot New 51, Horizon PC60 et MCConaghy MC63P.

Alain Brousse
Rédacteur en chef
Editor in chief

Sign of the times? The catamaran does not let go of her will to make more and more room in the sun and incidentally downwind, at least as far as the sailing boats are concerned, although the motor models have nothing against the wind as long as they are not too hard on the beam. Yes, catamarans and trimarans are more and more popular, which is all the more welcome since the French builders have not let their turn go by in this conquest of the market. They would even be world leaders in this field! Lagoon, Excess, Bali, Outremer, Gunboat, Fountaine Pajot, Catana, JFA and Privilège Marine, the latter now belonging to the German Hanse Group... the list could well grow longer if however the pandemic had the good idea to reach space and more precisely a black hole from which one does not return! In this issue, red carpet to the new JFA Long Island 78 Power that our journalist had the chance to test on the Glénan side, within reach of Concarneau's bow, where this 24 metres or so was born, a deep-sea custom that aims at making a round-the-world trip, but of course without wanting to set any record. Her watchword: leisure boating! More modestly, but always with an innate sense of pleasure, four new products illustrate our Class Catamaran section: Silent 80 3-Deck, Fountaine Pajot New 51, Horizon PC60 and MCConaghy MC63P.



JFA LONG ISLAND 78 POWER



JFA YACHTS



“ UN CROISEUR ATHLÉTIQUE POUR LE LONG COURS ”

Premier catamaran à moteur du chantier de Concarneau, ce 78 pieds est une réussite. Exemplaire unique, il fait apprécier sa personnalité à la fois raffinée et sportive. Son impressionnante carrière met en relation avec la mer de confortables volumes à vivre. Par ailleurs, son efficience hydrodynamique est au service des longues navigations hauturières pour lesquelles il a été conçu.

Texte : Philippe Leblond - Photos : DR





1

A l'allure de croisière économique, 8 nœuds, le Long Island 78 est capable de traverser l'Atlantique sans ravitailler (1). La timonerie située sur le flybridge est entièrement close, conformément aux navigations "toutes latitudes" auxquelles est destiné ce catamaran hauturier (2). Une banquette devant la timonerie et de larges espaces de circulation (3).

At an economical cruising speed of 8 knots, the Long Island 78 is capable of crossing the Atlantic without refuelling (1). The wheelhouse located on the flybridge is completely enclosed, in accordance with the "all latitudes" navigation for which this ocean-going catamaran is intended (2). A bench seat in front of the wheelhouse and large circulation areas (3).

Large. C'est le qualificatif qui s'impose lorsqu'on observe le dernier né de JFA Yachts. Architecture à deux coques oblige, le Long Island 78 Power impressionne par son envergure. Avec plus de 11 mètres au maître-bau, l'espace n'est pas compté, que ce soit dans le cockpit ou sur les passavants, larges comme des boulevards. Cette largeur sera aussi un sérieux gage de stabilité à l'occasion de mouillages pas toujours bien abrités... Pour ce premier catamaran à moteur, qui réaffirme la présence de JFA sur le créneau du multicoque, le chantier de Concarneau a fait de nouveau appel à Marc Lombard, pour l'architecture navale et le style extérieur, et à Franck Darnet pour les aménagements et le style intérieurs. Une collaboration qui a parfaitement fonctionné, le travail de l'un et de l'autre se complétant avec harmonie. Les deux hommes avaient, il est vrai, déjà œuvré ensemble pour le voilier Long Island 85.

A L'AVANT, UN LOUNGE AVEC BASSIN D'EAU DE MER

Commander un yacht chez JFA, c'est entrer dans l'univers du "custom made", chaque unité sortant de ses hangars étant unique. Cela s'explique par la construction aluminium des coques, qui autorise une grande souplesse dans la conception des aménagements, même si, dans le cas du Long Island 78 Power, le pont et les superstructures sont réalisés en Epoxy. "Tout est fait au chantier, s'enorgueillit Frédéric Jaouen, le patron de JFA, à l'exception de la peinture, l'électricité et la sellerie." Les élégantes coques revêtues d'une laque Awl Grip bleue marine, arborent un brillant qui réfléchit la mer avec la précision d'une photo haute définition. Le blanc immaculé des superstructures contraste avec bonheur, le Flexiteek (teck synthétique) du pont



101

constituant un trait d'union chaleureux. On aurait bien sûr préféré du teck naturel, mais le choix s'est fait en faveur d'une économie de poids et d'entretien. Ce souci de légèreté, on le retrouve dans les cloisons des cabines (sandwich) et les plafonds (nid d'abeille), ainsi que le hard top de timonerie en carbone. La découverte des espaces extérieurs se fait au fil d'une circulation à la fois fluide, en raison des surfaces XXL, et sûres, avec le haut bastingage qui ceint le pont sur toute sa longueur. Les deux immenses trampolines offrent une vue verticale sur l'eau qui défile entre les coques et pourront, au mouillage, faire le bonheur des plus jeunes en quête de sensations gymniques. Un bémol tout de même concernant l'absence d'une ou deux marches pour descendre (ou remonter) du salon de pont sans piétiner les banquettes. Ce lieu, également accessible par la porte avant du salon, et comportant un bassin d'eau de mer (sans système jacuzzi), sera à coup sûr

l'un des plus prisés à l'escale. De retour vers l'arrière, deux volées de marches conduisent à l'espace baignade, avec son échelle en carbone, et à la plate-forme hydraulique destinée à recevoir l'annexe semi-rigide.

DES MATERIAUX ECONOMES EN POIDS

Après avoir traversé le vaste cockpit où est aménagée une salle à manger d'extérieur, et d'où part l'escalier qui mène au flybridge avec timonerie fermée et lounge "d'altitude", on investit le grand espace de réception (hauteur sous barrots 2,06 m) que constitue la nacelle reliant les deux coques. La cuisine, bien équipée et agrémentée d'un long plan de travail en îlot (granit), fait face à la salle à manger d'intérieur qui peut accueillir confortablement huit convives sur ses chaises en cuir Poltrona Frau. Plus en avant, le coin salon est flanqué de la table à cartes disposant

d'une répétition de la centrale de navigation B&G située dans la timonerie. Où que l'on soit assis dans ce vaste open space, de larges baies vitrées offrent un contact visuel avec la mer. A bâbord, comme à tribord, des escaliers descendent vers les cabines, au nombre de quatre pour les passagers et d'une pour l'équipage, conformément à la demande de l'armateur. La coque bâbord abrite la cabine de maître (hsb = 2,01 m), qui comporte un dressing, un bureau et une belle salle d'eau, et bénéficie d'une immense baie vitrée. *"Une terrasse façon Lagoon, ndlr ? Il en a été question avec le propriétaire, révèle Frédéric Jaouen. Mais, nous avons préféré proposer une très large baie vitrée sur mer, d'autant que la terrasse comporte des risques de panne ou de choc avec un bateau voisin qui dérape sur son ancre... Si elle est faussée, on ne la referme plus !"* La cabine invitée bâbord avec ses lits jumeaux (200 x 85 cm) est séparée de la master par un imposant groupe froid



1



2

(réfrigérateur et congélateur). La VIP, qui possède aussi un petit bureau et un dressing, se trouve dans la coque tribord, en position centrale, profitant de la pleine largeur pour disposer son lit transversalement. En avant se trouve une autre cabine passagers, tandis que la partie arrière est dévolue à l'équipage (deux couchettes superposées) qui dispose d'un petit carré, d'une penderie et, comme les passagers, de sa propre salle d'eau.

UNE AUTONOMIE TRANSATLANTIQUE

Pour notre sortie en mer, le vent breton s'était fait assez discret (2 à 3 Beaufort), levant un clapot court de 80 cm, loin de pouvoir mettre à l'épreuve les deux fines et hautes coques du Long Island 78. Cependant, c'est sans doute dans ce type de mer que les multicoques font le plus apprécier les entrées d'eau fines de leur carène (maître-couple divisé par deux), découpant l'élément liquide sans enregistrer d'impacts. Même en accélérant le rythme, le Long Island semble glisser sans effort et dans un silence appréciable avec 73 décibels dans la master au régime maxi. Cette valeur devrait être abaissée avec le remplacement des silent-blocs moteur par des modèles plus souples...

A 2 600 tr/min, le GPS nous a agréablement surpris en affichant 17,2 noeuds au régime maxi des deux diesels Cummins de 500 chevaux équipés de transmissions V-Drive, alors que la vitesse maxi contractuelle est de 15 noeuds... Les techniciens de Cummins ont même enregistré 17,9 noeuds lors de leurs tests (voir les mesures en fin d'article) ! Plus que cet "excès" de vitesse, qui traduit



3

tout de même l'efficience hydrodynamique de ce 78 pieds, nous retiendrons les excellents rendements aux allures de croisière, le pilote disposant d'une large plage de régime pour adapter sa vitesse au conditions de mer et aux impératifs d'emploi du temps. Ainsi, il est possible de couvrir jusqu'à 5 328 milles sans ravitailler, mais à l'allure d'un voilier (7 noeuds), ou profiter d'un rendement encore économique à 2 000 tr/min, soit à 12 noeuds, ou bien encore faire donner toute la cavalerie, avec un rayon d'action appréciable : 740 milles à près de 18 noeuds. De retour au port, on a pu apprécier son aisance en manœuvres, grâce à l'écartement des forces propulsives. Autre motif de satisfaction, l'excellente visibilité dont on dispose dans la timonerie

et le fait que cette dernière soit fermée, ce que nous avons pu apprécier par le temps frais qui régnait lors de cet essai. Si le barreur bénéficie d'un confortable siège réglable, par contre, la banquette qui lui tient compagnie manque d'un repose-pieds...

Malgré ce rapide galop d'essai, consistant en un aller et retour à l'Archipel des Glénan, on imagine bien ce catamaran athlétique, doté d'un confort remarquable et d'une décoration sobre mais raffinée, parcourir les mers autour du globe. C'est d'ailleurs le projet de son propriétaire. Ce dernier et ses invités pourront alors apprécier l'essence même de ce yacht conçu pour la croisière hauturière, comme l'attestent son esprit marin et son autonomie d'unité au long cours.

103

Cet angle de vue traduit bien l'espace remarquable dont bénéficient les passagers sur les ponts de ce JFA (1). Le spacieux cockpit propose une grande salle à manger de plein air (2). Le salon de pont avant est agrémenté d'un petit bassin d'eau de mer (3).

Suspendu quelques mètres au-dessus de l'eau, le salon du flybridge offre la beauté du panorama et le confort de son lounge (4).

This angle reflects the remarkable space enjoyed by passengers on the decks of this JFA (1). The spacious cockpit offers a large open-air dining area (2). The foredeck saloon has a small seawater basin (3). Suspended a few metres above the water, the flybridge saloon features the beauty of the panorama and the comfort of its lounge (4).



4



1

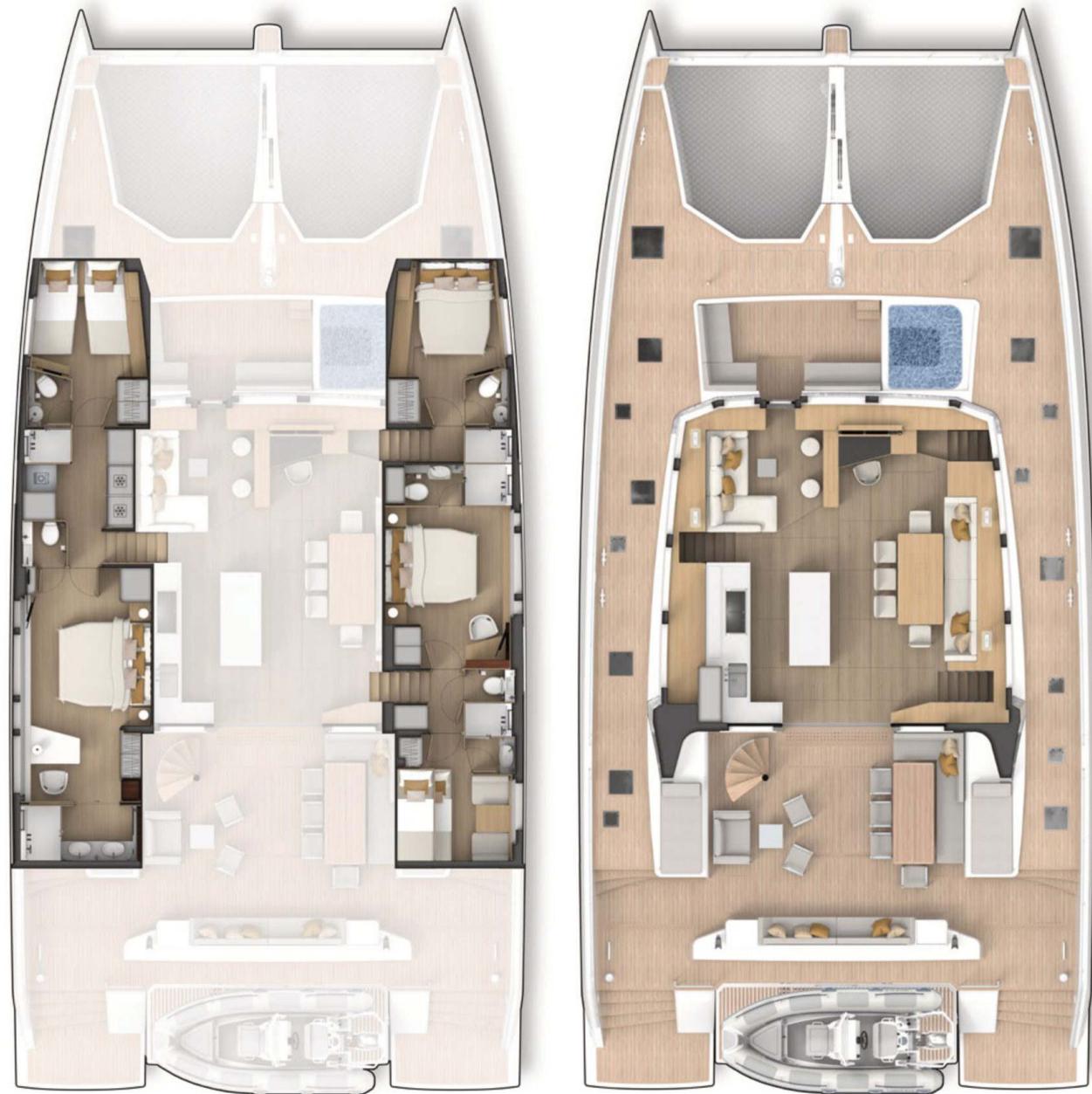
Grand espace accueillant, le triptyque salon/salle à manger/cuisine, avec également une centrale électronique de navigation (1). La cabine armateur est très lumineuse (2).

Large and welcoming space, the trio: lounge/dining room/kitchen, also with an electronic navigation system (1). The owner's cabin is very bright (2).

104



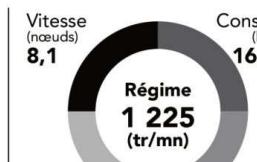
2



105



0,72 Rendement (Mille/Litre)
5 328 Autonomie (milles)



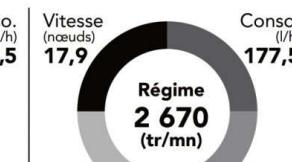
0,50 Rendement (Mille/Litre)
3 691 Autonomie (milles)



0,17 Rendement (Mille/Litre)
1 230 Autonomie (milles)



0,11 Rendement (Mille/Litre)
785 Autonomie (milles)



0,10 Rendement (Mille/Litre)
710 Autonomie (milles)

Longueur hors-tout : 23,72 m
Largeur : 11,17 m
Tirant d'eau : 1,24 m
Capacité carburant : 2 x 4 000 l
Eau : 2 x 800 l
Matériaux : aluminium, composite PVC

Déplacement léger : 50 t
Moteurs : 2 x Cummins QSC 8.3 diesel
Puissance : 2 x 500 ch
Vitesse maxi : 17,9 nœuds (à mi charge)
Autonomie à 8,1 nœuds : 3 691 milles
Prix : sur devis

Architecte naval : Marc Lombard
Designer extérieur :
Marc Lombard
Designer intérieur : Franck Darnet
Constructeur :
JFA Yachts (Concarneau - France)

*Vitesse de croisière conseillée

JFA LONG ISLAND 78 POWER

“AN ATHLETIC CRUISER FOR LONG CRUISING”

First power catamaran of the Concarneau-based shipyard, this 78 foot is a success. This one off pleases with her refined and sporty personality. Her impressive size connects comfortable volumes to live in with the sea. In addition, her hydrodynamic efficiency is at the service of the long offshore cruises she was designed for.



106

Wide. This is what comes to mind when looking at the latest JFA Yachts. The Long Island 78 Power impresses with her impressive breadth. With a beam of over 11 metres, space is not counted, be it in the cockpit or on the side decks, as wide as boulevards. This width will also be a serious guarantee of stability during anchorages, even the less sheltered ones... For this first power catamaran, which reaffirms JFA's presence in the multihull niche, the Concarneau-based shipyard had again called on Marc Lombard, for the naval architecture and exterior design, and Franck Darnet for the interior fittings and style. This collaboration has functioned remarkably, as their work complement each other harmoniously. Well, the two men had actually already worked together on the sailing yacht Long Island 85.

FORWARD, A LOUNGE WITH A SEAWATER POOL

Ordering a JFA means entering the world of "custom made", as each yacht leaving its warehouses is unique. This is because the aluminum construction of the hulls allows a great flexibility in the layout design, even if, for the Long Island 78 Power, the deck and superstructures are made of Epoxy. "Except for the painting, electricity and upholstery, everything is done at the yard," JFA's boss Frédéric Jaouen explained proudly. The elegant hulls come with an Awl Grip navy blue lacquer reflecting the sea with the precision of a high-resolution photo. The immaculate white of the superstructure contrasts beautifully, the Flexiteak (teak plywood) on the deck providing a warm link. Of course, we would have preferred natural

teak, but the choice was made in favour of weight and maintenance savings. This concern for lightness is also obvious with the cabin partitions (sandwich) and ceilings (honeycomb), as well as with the wheelhouse carbon hard top. The movement from one outdoor space to another is both fluid, due to the XXL surfaces, and safe, thanks to the high rail surrounding the deck on its entire length. The two huge trampolines offer a vertical view of the water running between the hulls and, at anchor, they will delight the youngest passengers in search of gymnastic sensations. One downside, however, is the absence of one or two steps to go down (or up) to the deck saloon without trampling on the settees. This area, also accessible via the front door of the lounge, and with a seawater pool (with no Jacuzzi system), will certainly be one of the most popular places. Back to the stern, two

flights of stairs lead to the swimming area, with its carbon ladder, and the hydraulic platform designed to accommodate the RIB.

WEIGHT SAVING MATERIALS

After crossing the vast cockpit, where are located an outdoor dining area and the staircase leading to the flybridge and its closed wheelhouse and "altitude" lounge, we entered the large reception area (headroom: 2.06 m) that constitutes the nacelle connecting the two hulls. The well-equipped galley, with a long central kitchen island (granite), faces the interior dining area that can comfortably accommodate eight guests on Poltrona Frau leather chairs. Further forward, the lounge area is accompanied by the chart table with a repeater of the B&G navigation system located in the wheelhouse. Wherever one sits in this vast open space, large bay windows offer visual contact with the sea. On both port and starboard sides, stairs lead down to the cabins: four for passengers and one for the crew, as requested by the owner. The port hull houses the master cabin (headroom: 2.01 m), which features a dressing room, an office and a beautiful bathroom, and enjoys a huge bay window. "A terrace (Like on Lagoon, editor's note)? It was discussed with the owner, Frédéric Jaouen revealed. But we preferred to

offer a very large bay window overlooking the sea, especially since a terrace involve a risk of breakdown or a collision with a neighboring boat whose anchor would lose its hold... It cannot be closed anymore if deformed!" The portside guest cabin with its twin beds (200 x 85 cm) is separated from the master by a massive refrigeration unit (refrigerator and freezer). The VIP, which also has a small desk and dressing room, is located amidships in the starboard hull and takes advantage of the full beam to fit the bed transversely. Forward is another guest cabin, while the aft part is dedicated to the crew (two bunk beds) and features a small saloon, a closet and, like the passengers, its own bathroom.

A TRANSATLANTIC RANGE

For our sea outing, the Breton wind was quite discreet (2 to 3 Beaufort), causing a short chop of 80 cm that was far to test the two thin and high hulls of the Long Island 78. However, this is undoubtedly this type of sea where the thin hulls of multihulls are most appreciated (frontal area divided by two) as they cut the water without impacts. Even at a quicker pace, the Long Island seems to slide effortlessly and in appreciable silence: 73 decibels in the master at maximum rpm. This value should be reduced with the replacement of the current engine silent-

blocs by softer ones... At 2 600 rpm, the GPS pleasantly surprised us by displaying 17.2 knots at the top speed of the two 500-hp Cummins diesels with V-Drive transmissions, while she has a contractual maximum speed of 15 knots... Cummins technicians even recorded 17.9 knots during their tests (see the datasheet)! More than this "speeding", which though reflects the hydrodynamic efficiency of this 78-foot, we will retain the excellent performance at cruising speeds, as the pilot has a wide rpm range to adapt his speed to the sea conditions and the demands imposed by the schedule. Thus, she can either travel up to 5 328 miles without refueling - but at the speed of a sailboat (7 knots) -, take advantage of a still economic output at 2 000 rpm and sail at 12 knots, or use the whole cavalry and still have a significant range: 740 miles at nearly 18 knots. Back to port, one could assess the ease in maneuvers, thanks to the space between propulsive forces. Another reason for satisfaction was the excellent visibility in the wheelhouse and the fact that it was closed, which we really appreciated during this trial in chilly conditions. Note that if the helmsman enjoys a comfortable adjustable seat, the settee that keeps him company could do with a footrest...

107

Despite this rapid trial run, consisting of a return trip to the Glénan Archipelago, one can well imagine this athletic catamaran, with remarkable comfort and a sober but refined decoration, sailing the seas around the globe. It is actually her owner's project. With his guests, he will be able to enjoy the very essence of this yacht designed for ocean cruising, as evidenced by her seafaring spirit and long range ■

Lancé à pleine vitesse, le Long Island est capable d'approcher les 18 noeuds (1). La salle d'eau du propriétaire dispose d'un grand miroir coulissant (fermé sur la photo) donnant une vue sur la mer (2).

Launched at full speed, the Long Island is capable of approaching 18 knots (1). The owner's shower room has a large sliding mirror (closed on the picture) giving a sea view (2).



2