

BARCHE

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

Cover

Sirena Yachts 78

People

- David Foulkes
- Silvio Arrivabene
- Mauro Feltrinelli
- Sergio Cerruti

Companies

- Nanni
- Gielle

Shipyards

Mostes

1993 - 2023
30 Years
BARCHE

Superyacht

Benetti 65 Triumph

Boats

- Absolute 56 Fly
- Patrone 100
- Rio Inagua S
- Jeanneau Yachts 65

The Idea Factory

- Invictus GT320 *Versilys*
- Ocean Alexander 35P

Components

Quick MC² Seacentric System



Test



All round comfort cruiser

IN DUE, CON LA FAMIGLIA O CON GLI AMICI.
L'AMMIRAGLIA DEL CANTIERE FRANCESE
ASSICURA SEMPRE IL COMFORT IN CROCIERA
AS A COUPLE, WITH FAMILY OR FRIENDS.
THE FLAGSHIP OF THE FRENCH YARD ALWAYS
DELIVERS COMFORT WHILE CRUISING

by *Niccolò Volpatic*
photo by *Manlio Dell'Antonia*
oakstudio.it

Non capita spesso di provare una barca a vela con tanto vento. Anzi, a volte, forse per la legge di Murphy, s'incontra calma piatta. E, ancor più di frequente, il vento langue quando ci si trova a bordo di uno scafo da crociera che di aria ne avrebbe bisogno tanta per verificare le prestazioni sottovela. Questa volta, invece, il golfo di Cannes ci riserva una piacevole sorpresa: il vento è teso e varia tra 25 e 30 nodi. *Jeanneau Yachts 65* è uno scafo di diciannove metri e mezzo di lunghezza per 5,40 metri di baglio. Il dislocamento è di 31 tonnellate e la superficie velica, randa e fiocco auto virante, è di 170 m². Insomma, è voluminosa e imponente. L'architettura navale è sempre di Philippe Briand, anche perché la carena è la stessa del 64', ma la coperta è stata completamente ridisegnata. È indubbiamente una barca da crociera, un blue water cruise per la precisione. Blue water significa che è fatta per navigare ovunque, ma trenta nodi sono sempre trenta nodi. Lo skipper però è tranquillo. Confesso che mentre mi avvicinavo alla banchina ho temuto che mi dicesse che il vento era troppo e la prova rimandata. E invece appare sicuro di sé. Fuori dalla diga foranea srotoliamo genoa e randa, ovviamente non tutta la tela, comunque una bella porzione. La prima sensazione che ho navigando di bolina è la morbidezza del timone. Nonostante la pressione sulle vele, la ruota non è mai dura, né faticosa, ed è sempre stabile nella rotta. Non è estremamente reattiva, nel senso che è fatta per la crociera tranquilla e quindi si devono anticipare gli aggiustamenti

di rotta quando si passa sull'onda, ma il vantaggio è che perdona molto. Non si corrono pericoli, il timoniere può concedersi il lusso di navigare se non proprio distrattamente, almeno non con la massima concentrazione. E questo perfino con l'anemometro che segna 26 nodi di reale e un'onda che arriva quasi a un metro. L'angolo di sbandamento di bolina non è mai eccessivo, merito anche delle vele solo parzialmente srotolate, la sensazione, pure sotto questo aspetto, è quella di una navigazione tranquilla. Il 65' è una barca rassicurante. Ora capisco perché lo skipper in banchina non ha battuto ciglio e non sembrava affatto preoccupato di dover navigare con queste condizioni. Il pozzetto è molto protetto, quasi chiuso. C'è lo sprayhood, il rollbar e una sovrastruttura che li unisce e serve come alloggiamento del soft top. Chiudendo tutto si è al riparo dal cattivo tempo o dal solleone. L'inconveniente è che risulta un po' sacrificata la visibilità. In particolare ci si deve sporgere per riuscire a verificare la regolazione delle vele, soprattutto quella di prua. Meglio navigare sfruttando la seduta laterale alle due ruote del timone. Da quella posizione la visibilità verso prua è ottimale. E anche questo, pensandoci, è una caratteristica coerente con la filosofia crocieristica della barca: ti invita



Designer
Winch Design

Winch Design e Jeanneau Design hanno firmato le linee esterne e interne dello Yachts 65.

Winch Design and Jeanneau Design signed the external and internal lines of the Yachts 65.

Gli allestimenti degli interni sono diversi. Quello della barca che abbiamo provato prevede quattro cabine, ma esistono versioni con meno o più locali.

There are various options for setting up the interiors. We tried a boat with four cabins, but there are also versions with fewer or more.







a timonare da seduto, non stando in piedi. Il vento teso è una sorta di stress test per una barca a vela e quello che ho potuto riscontrare di poco convincente è che c'è troppa catenaria. Lo strallo di poppa non arriva in testa d'albero e fatica a contrastare la pressione che il vento esercita sull'albero. Inoltre, l'uscita di scotte e drizze dagli stopper non è perfettamente pulita. Quando lavorano sotto sforzo hanno un angolo che le porta a sfregare leggermente sui winch della coperta. Forse si sarebbe potuta progettare meglio l'ubicazione di winch e stopper per evitare strozzature. I winch elettrici sono stati pensati per semplificare le manovre e consentire la conduzione con equipaggio ridotto o addirittura con una persona sola. I pulsanti, infatti, sono sotto i due pod portastrumenti che si trovano davanti alle ruote. In sostanza, si può timonare e regolare le vele senza nemmeno bisogno di alzarsi. I passavanti sono in tipico stile Jeanneau, ovvero scendono verso poppa in modo da avere un camminamento senza sbalzi. E qui, su una barca di



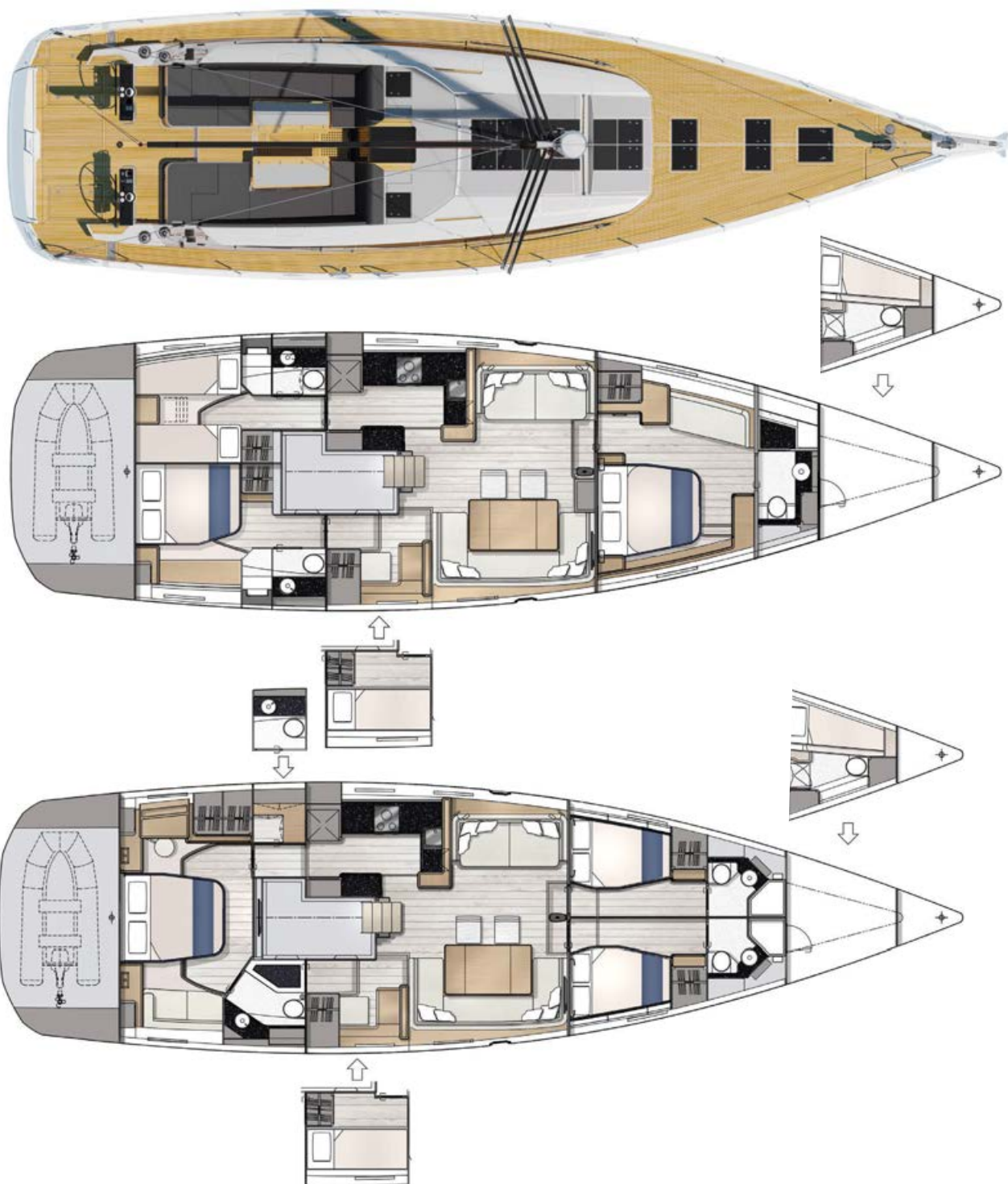
queste dimensioni, risultano ancora più apprezzati. Sui modelli più piccoli del cantiere, infatti, la critica a questa soluzione era che quando il timoniere era seduto di lato e il mare era formato, il rischio era quello di prendersi spruzzi o vere e proprie secchiate d'acqua che scorrevano verso poppa. Ma su un 65 piedi, anche con mare formato e vento teso, il rischio di bagnarsi quando si è seduti sul paramare non si corre mai. Il pozzetto inoltre è molto protetto anche perché, se lo si desidera, tutta l'area si

può chiudere lateralmente con dei teli in pvc. Gli allestimenti degli interni sono diversi. Quello della barca che ho provato prevede quattro cabine, ma esistono versioni con meno o più locali, a seconda che si prediliga un layout più armatoriale o più da charter. Quello che ho apprezzato è l'ubicazione dell'albero passante che, trovandosi a ridosso delle paratie delle due cabine gemelle di prua, non rimane in mezzo alla dinette e perciò non ingombra. Ottima anche l'armatoriale, che si trova a poppa, sia

per abitabilità, sia per la quantità di luce naturale che filtra da oblò e finestrate. Questo si è riusciti ad ottenerlo grazie all'unico gradino che si trova in pozzetto. Un piccolo rialzo che appunto regala una maggiore altezza e più luce nella cabina armatoriale sottostante. Infine, ho apprezzato il quarto bagno che ha una doppia funzione. Serve la cabina con letti sovrapposti che si trova a centro barca, cioè l'unica che non ha un bagno dedicato, e come day toilette proprio perché vi si accede dalla dinette.

Tanti layout per soddisfare le esigenze degli armatori o per il charter. La qualità delle finiture è elevata.

There are so many different layouts to meet the requirements of both own-use buyers and charter operators. The quality of the finishes is very high.





You don't often find yourself trying out a sailing boat with quite so much wind. Rather, sometimes, perhaps because of Murphy's Law, what you find is a dead calm sea. And even more often, the wind slackens off when you get on board a cruising boat which needed a good amount of wind to check its performance under sail. This time, however, the Gulf of Cannes had a nice surprise in store when we went out: the wind was strong and varied between 25 and 30 knots. The *Jeanneau Yachts 65* is 19.5 metres long by 5.40 metres wide. It displaces 31 tonnes and the sail surface, with the mainsail and the self-tacking jib, is 170 m². So, it is large and imposing. The naval architecture is once again from Philippe Briand, not least because the hull is the same as the 64-footer, but the deck has been completely redesigned. It is unquestionably a boat for cruising, blue water cruising to be precise. Bluewater means it's made to go anywhere, but thirty knots is always thirty knots. But the skipper was relaxed about it. I have to confess that while I approached the quay, I was worried that there was too much wind and the test would be postponed. And despite this, it

seemed sure of itself. As we got outside the sea wall, we unfurled the genoa and the mainsail, of course not all the canvas, but a good amount of it. The first feeling that I got when sailing upwind was how soft the feel at the helm was. Despite the amount of wind in the sails, the wheel never felt heavy, or tough to handle, and always held course well. It isn't extremely reactive, in the sense that it is made for calm cruising and so you have to anticipate the adjustments to route when you go over a wave, but the advantage is that it is very forgiving. There wasn't any danger, you can allow yourself the luxury of sailing if not distractedly, then at least not with complete concentration. And that was even when the meter was showing 26 knots of the true wind and with waves of nearly a metre.

Il pozzetto è molto riparato sia verso l'alto, sia lateralmente. Sprayhood, rollbar e soft top consentono di proteggere coloro i quali si trovano al suo interno.

The cockpit is very well protected both from above and to the side. The sprayhood, rollbar and soft top mean anybody inside is protected.



**VELOCITÀ MAX DI
BOLINA NODI**
HAULING MAX SPEED
IN KNOTS

8.5



SUPERFICIE VELICA M²
SAILING SURFACE M²

170



**RAPPORTO
LUNG./LARG.**
L/W



3.7

DISLOCAMENTO
DISPLACEMENT

31



JEANNEAU

32 Avenue des Sables - CS 30529
F-85505 Les Herbiers Cedex
www.jeanneau.com

PROGETTO

Philippe Briand Yacht Design • Winch Design
• Jeanneau Design

SCAFO

Lunghezza f.t. 20,20m • Lunghezza scafo 19,55m
• Lunghezza al galleggiamento 18,00m
• Baglio massimo 5,40m • Pescaggio 2,95m
• Dislocamento a secco 31.000 kg • Serbatoi
carburante 825 l • Serbatoi acqua 1.000 l
• Superficie velica 170 m² • Randa 90 m²
• Fiocco auto virante 80 m² • Spi 300 m²
• Code 0 155 m²

MOTORE

Volvo D4-175 • Potenza 129kW (175 cv) • Peso a secco
560 kg • Trasmissione in linea d'asse con elica 4 pale

CERTIFICAZIONE CE
CAT A

PREZZO

A partire da € 1.452.900 (IVA esclusa)

PROJECT

Philippe Briand Yacht Design • Winch Design
• Jeanneau Design

HULL

LOA 20,20m • Length 19,55m • LWL 18,00m
• Maximum beam 5,40m • Draft 2,95m • Light mass
displacement 31,000 kg • Fuel tank volume 825 l
• Water tank volume 1,000 l • Sailing surface 170 m²
• Main sail 90 m² • Self taking Jib 80 m² • Spi 300 m²
• Code 0 155 m²

MAIN PROPULSION

Volvo D4-175 • Outlet mechanical power 129kW
(175 hp) • Dry weight 560 kg • In-line transmissions
with a 4 blades propeller

EC CERTIFICATION

CAT A

PRICE

Starting from 1,452,900 € (Excl. VAT)

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place Cannes
Onda//Wave height 80 cm
Vento//Wind speed 25/30 nodi//knots
Persone a bordo//People on board 5
Carburante imbarcato 600 l
Fuel volume on board
Acqua imbarcata 600 l
Water volume on board

**IL MOTORE VOLVO D4
DA 175 CV SPINGE LA BARCA
FINO A SUPERARE I 10 NODI
DI VELOCITÀ MASSIMA.
THE VOLVO D4 ENGINE
DEVELOPS 175 HP AND CAN
GET THE BOAT TO OVER
10 KNOTS.**



Prestazioni a motore//Under power performance

Giri/min	Velocità kn	Rumore su scala A cabina armatore dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Sound level on scale A (owner cabin) dB
1500	6.2	67
1600	7.0	68
1850	8.0	70
2000	7.9	73
2500	9.6	76
2800	10.4	78

Prestazioni a vela//Under sail performance

Andatura	Angolo	Velocità Nodi	Vento Reale Nodi
Point of sail	Angle	Speed knots	Real Wind knots
Bolina stretta//Close Hauled	30°	7.0	18
Bolina//On the wind	45°	8.5	18
Bolina larga//Close reach	60°	9.1	23.2
Traverso//Beam reach	90°	8.9	26.7
Lasco//Broad reach	120°	7.6	22.0

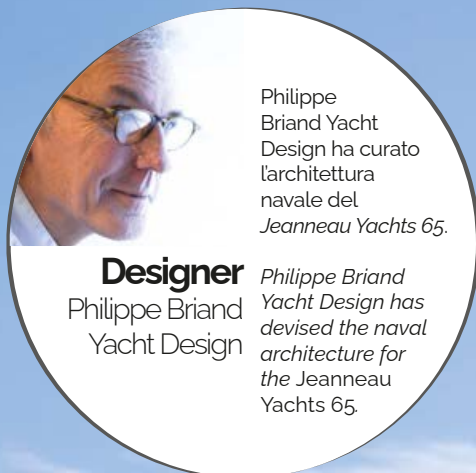


LA LINEA JEANNEAU YACHTS È COSTRUITA A MONFALCONE NELLO STABILIMENTO DI BÉNÉTEAU GROUP. THE JEANNEAU YACHTS LINE IS MADE AT MONFALCONE IN THE BÉNÉTEAU GROUP FACILITY.

The heeling angle when going upwind wasn't ever excessive, and in part that was because of having the sails only partially unfurled. So, the feeling, albeit just in this respect, was that it was comfortable to sail. The 65' is a reassuring boat. I now understand why the skipper on the quayside didn't bat an eyelid and wasn't in the least worried about the prospect of sailing in those conditions. The cockpit is

very protected and is nearly closed. There is a sprayhood, a rollbar and a superstructure that joins them together and acts as a housing for the soft top. If you close up everything you are protected from bad weather or fierce sunshine. The negative part is that the sightlines suffer a bit. So, you have to lean out a bit to check that the sails are properly set, especially the jib. It is best to helm while enjoying the seat that is alongside the two wheels. From that position the sightlines looking forward are excellent. And when you think about it, that is also a characteristic that is in line with the cruising approach that the boat takes: it invites you to helm sitting rather than standing. The strong wind is a kind of stress test for a sailing boat, and something that I was able to spot which wasn't especially convincing was that there is too much chain sag. The backstay doesn't reach the top of the mast, and so struggles to fight back against the pressure that the wind applies to the mast. And also, the way out from the sheets and halyards from the stopper isn't perfectly clean. When they are working under stress, they have an angle which makes them rub a bit on the deck winches. Perhaps the location of the winch and stopper could have been better placed, to avoid jamming. The electric winches were designed to simplify manoeuvring and allow the





Philippe Briand Yacht Design ha curato l'architettura navale del Jeanneau Yachts 65.

Designer Philippe Briand Yacht Design has devised the naval architecture for the Jeanneau Yachts 65.

boat to be helmed by a skeleton crew, or even with just one person. The buttons for the winches are actually below the two instrument pods that you find in front of the wheels. You can steer and adjust the sails without even having to get up. The side decks are done in typical Jeanneau style, so they slope down going aft, to get a walkway without breaks. And here, on a boat of this size, they are to be even more appreciated. The same solution on the smallest models produced by the yard has been criticised because when the helmsman was sitting on one side in moderate seas, there was a risk of getting wet or even completely drenched by the water running towards the stern. But on a 65-footer, even with some sea and strong wind, you never run the risk of getting wet even when sitting on the transom. The cockpit is also very well protected not least because, if you want, the entire area can be closed laterally with PVC fabric. There are various options for setting up the interiors. I tried a boat with four cabins, but there are also versions with fewer or more, according to whether a more owner-driven or charter set-up is chosen. I liked the location of the keel-stepped mast which, because it rises behind the bulkheads of the two stern twin rooms in the bow, isn't in the middle of the dinette, and so doesn't create an obstacle. The master cabin, in the stern, is also excellent, both because of the headroom and the amount of natural light which comes through the portholes and windows. That was achieved thanks to a single step in the cockpit. It is a small rise which gives greater height and more light to the master bedroom below. And finally, I appreciated the fourth bathroom, which has a double function. It serves the cabin with bunk beds that are located amidships, which is the only one without its *en suite* and also works as the day head, as you can get to it from the dinette. ▲

LE PERFORMANCE SOTTOVELA SONO BUONE. CON 25 NODI DI VENTO SI ARRIVA A 9 NODI DI VELOCITÀ, SIA DI BOLINA LARGA, SIA AL TRAVERSO. PERFORMANCE UNDER SAIL IS GOOD. WITH A 25-KNOT WIND, WE GOT TO NINE KNOTS, BOTH UPWIND AND ON A BEAM REACH.
