

MOTOR YACHTS • SAILING YACHTS • MULTIHULLS

YACHT CLASS

MONACO

N°45 / JUIN - JUILLET - AOÛT 2026 - BILINGUAL MAGAZINE  

TESTS

CRN

AMOR À VIDA

GRAND SOLEIL

80 LONG CRUISE

VANDUTCH 75

PERSHING GTX80

CAPELLI

STRADIVARI 52

HISTOIRE
AMADOUR

CLASS CATAMARAN

TEST BALI 5.2

INTERNATIONAL
MULTIHULL SHOW



YACHTING IN MONACO

L 13383 - 45 - F: 10,00 € - RD



DOM : 11 € - BELUX : 10,90 € - CH : 16 FS
D : 11,90 € - ITA/ESP/PORT CONT : 10,90 € - TOM : 1430 XPF

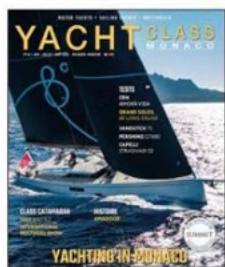
 yachtclass.mc

 [#yachtclassmonaco](https://www.instagram.com/yachtclassmonaco)

CONTENTS



CRN
AMOR À VIDA



GRAND SOLEIL
80 LONG CRUISE

NEWS

- 14 LES TEMPS FORTS DE L'ACTUALITÉ INTERNATIONALE DU YACHTING
- 46 L'ALLIANCE BENETEAU / FOUNTAINE PAJOT
- 48 INTERVIEW MATHIEU FOUNTAINE,
DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ GROUPE FOUNTAINE PAJOT
- 52 INTERVIEW LUCA GARIBALDI,
RESPONSABLE PAMPELONNE MOORING
- 56 INTERVIEW LAURA SESSA, ARCHITECTE

HISTOIRE

- 64 AMADOUR

TESTS

- 72 CRN AMOR À VIDA
- 84 GRAND SOLEIL 80 LONG CRUISE
- 94 VANDUTCH 75
- 104 PERSHING GTX80
- 114 CAPELLI STRADIVARI 52

CLASS CATAMARAN

- 122 INTERNATIONAL MULTIHULL SHOW - NOUVEAUTÉS
- 132 TEST BALI 5.2
- 140 PRÉSENTATION LAGOON 83

YACHTING IN MONACO

- 146 WIKI'S CENTENNIAL EXPLORATION
- 150 SUPERYACHT CHEF COMPETITION
- 152 YCM EXPLORER AWARDS
- 154 LA GOÉLETTE ÉTOILE EN ESCALE
- 157 CANOPÉE SOLAIRE
- 158 SEA INDEX

YACHTING AROUND THE WORLD

- 161 REPUBLIC OF SINGAPOUR YACHT CLUB
- 162 YACHT CLUB OF GREECE
- 164 YACHT CLUB COSTA SMERALDA
- 168 REAL CLUB NAUTICO DE BARCELONA
- 172 SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE GENÈVE ■

YACHTCLASS

Société éditrice

EDICOM

20 bd Princesse Charlotte 98000 Monaco
Téléphone : + 377 97 97 06 27

Directeur de la publication :

Jean-Marc Moreno
moreno@sam-edicom.com

Rédacteur en chef :

Christophe Varène +33(0)6 07 99 05 55
christophe.varene@gmail.com

Rédacteur en chef adjoint :

Nicolas Massines +33(0)6 08 89 68 95
nicolasmassines@gmail.com

Rédactrice YIM / Chaîne Youtube :

Anaïs Riu - contact@sam-edicom.com

Maquettiste rédacteur & Photogravure :

Anthony Houal - creation@sam-edicom.com

Secrétaire de rédaction :

Cathy Moreno - contact@sam-edicom.com

Traduction :

Audrey Di Russo

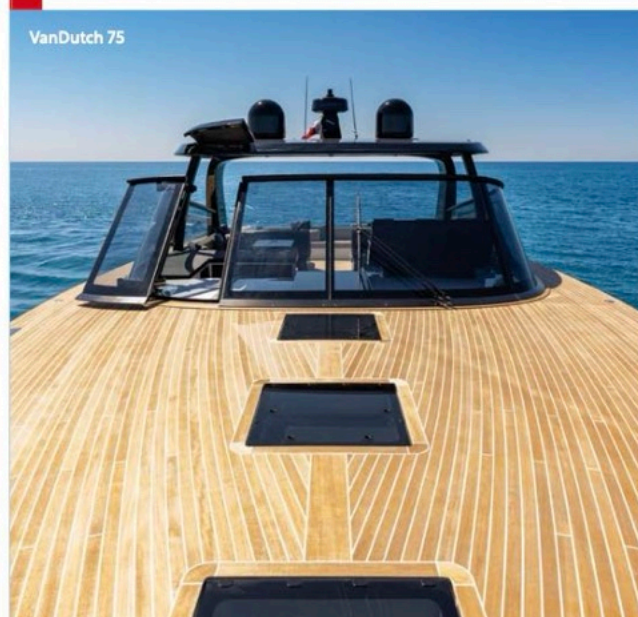
Publicité : JM Moreno + 377 97 97 06 27

moreno@sam-edicom.com

Impression :

Imprimerie Jiménez Godoy - Murcia - Espagne

Distribution : MLP - ISSN : 2412-6217



GRAND SOLEIL - CANTIERE DEL PARDO

GRAND SOLEIL 80 LONG CRUISE

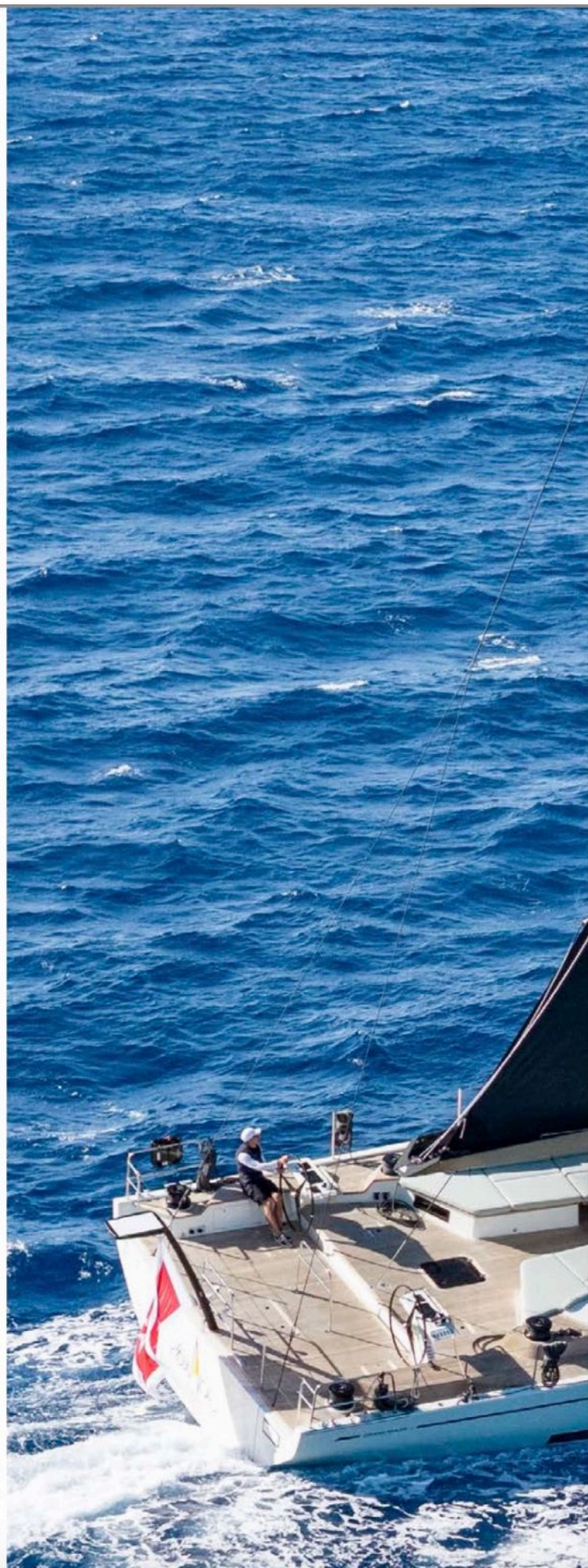


LE LARGE POUR HORIZON

Propulsion hybride, design épuré et manœuvres simplifiées, le Grand Soleil 80 Long Cruise démontre des qualités de navigation et offre une expérience sensorielle à son bord lui ouvrant très largement les portes de la grande plaisance. Embarquez, le temps d'un essai dans les eaux translucides de la Sardaigne.

Texte : Nicolas Massines

Photos : Gianluca Napthalina Camporesi et l'auteur.









Amarré à son ponton du port de Porto Cervo, sur la côte Nord-Est de la Sardaigne, le Grand Soleil 80 Long Cruise présente un arrière puissant totalement ouvert. L'embarquement s'effectue par l'une des deux passerelles télescopiques qui encadrent le large garage à tender. Dès les premiers pas à bord, c'est une sensation de pureté des lignes et d'espace qui saisit immédiatement. Des deux barres à roue jusqu'au bout-dehors, le regard n'est accroché par aucun accastillage ni écoute. Et pour cause, les winchs sont placés soit à hauteur du pied de mât, soit au niveau du poste de barre, tandis que les écoutes sont occultées sous le pont et renvoyées à l'arrière. Le regard prend de la hauteur pour admirer la longue bôme carbone en V, permettant des manœuvres d'affalage simplifiées, et compte trois étages de barres de flèches. Le roof, bas et très étiré, s'efface progressivement pour donner sur un cockpit central volumineux disposant de deux tables pouvant adopter de nombreuses configurations, que ce soit pour la détente ou la restauration.

UN UNIVERS ESTHÉTIQUE ET PERFORMANT

Les contrastes du teck, de la coque blanche et de la mature noire, elle aussi en carbone, plongent les passagers dans un univers aussi esthétique que performant. À juste titre : le Grand Soleil 80 Long Cruise intègre l'appellation Plus, nouvelle gamme de Grand Soleil, afin de souligner la personnalisation maximale offerte aux propriétaires des unités construites à partir de 60 pieds par le chantier. Une descente large et à l'inclinaison raisonnée, conduit à un carré lumineux et de belle hauteur. Les hublots latéraux et centraux facilitent une lumière naturelle abondante et une vue dégagée sur l'extérieur et la grand-voile. Le studio Nauta Design, qui signe les dessins extérieurs et intérieurs de l'unité, insufflé aux aménagements une esthétique toute italienne à l'ensemble. Que ce soit dans le choix du mobilier, clair et arrondi, des vaigrages de qualité ou de la disposition de la table sur tribord, faisant face à une confortable banquette en L sur le bord opposé, la cohérence et l'optimisation de l'espace sont de très belle facture. De solides mains courantes serties de cuir sont placées sur le plafond, révélant les ambitions hauturières du

Le cockpit du Grand Soleil 80 LC, est aussi agréable au mouillage qu'en navigation.

The Grand Soleil 80 LC's cockpit is as pleasant at anchor as in underway.

Grand Soleil 80 LC. Même ambiance soignée et même constat plus en avant du pied de mât, vers l'étrave, où la cabine propriétaire dispose d'un lit face à la marche, d'un pupitre de travail, de penderies profondes et d'une salle de bain confortable. Autant cette suite que la twin placée légèrement en retrait sur bâbord, les cabines offrent des volumes et des rangements permettant d'envisager immédiatement de longs et confortables séjours à bord. Il faut revenir sur ses pas et dépasser le carré pour trouver une autre cabine double, la cabine du



Nauta Design signe un espace intérieur
luxueux et accueillant.

Nauta Design has created a luxurious and
welcoming interior space.

88

capitaine et enfin la grande cuisine ainsi que la table à carte et les quartiers d'équipage. Celui-ci dispose d'un passage séparé et accessible via un panneau situé sur le pont pour faciliter la circulation des passagers par les autres accès et favoriser l'intimité à bord.

UN COUPLE CARÈNE-VOILURE TRÈS EFFICACE

De retour sur le pont, les amarres sont progressivement libérées, tandis que la motorisation électrique est activée. Le moteur thermique Yanmar de 250 chevaux reste en effet en retrait au profit d'une propulsion Torqeedo de 80kWh. Les pare-battages trouvent place dans un coffre aussi vaste que pratique d'accès, situé entre les deux barres à roue. Les roches en granit, sculptées par le vent et le sel, aux formes presque organiques si typiques de la Costa Smeralda, sont doublées pour sortir du port dans un silence très appréciable à la vitesse fond de 8,5 nœuds. Une fois les eaux translucides et les balises du chenal dépassées, la grand-voile entièrement lattée est hissée. Puis c'est au tour du foc auto-vireur d'être déroulé pour profiter d'un vent de secteur Nord modéré d'une dizaine de nœuds. Tribord amure, les voiles

précisément réglées via un petit joystick placé sur les consoles de barre, le Grand Soleil 80 LC se cale progressivement dans ses lignes, le foc vient lécher le pont du bateau, tandis que l'étrave fine se joue avec facilité d'un clapot modéré. Au près, à 25 degrés du vent réel, la gîte est marquée et le bateau glisse sans heurts. La fluidité et la réactivité du bateau à suivre les rafales sont étonnantes pour une unité de plus de 40 tonnes. À la barre, les sensations permettent de ressentir assez précisément le couple carène-voilure qui fonctionne avec beaucoup d'efficacité. La position du barreur, bien en appui sur des cale-pieds escamotables, permet d'avoir une vision claire, aussi bien sur l'environnement que sur les zones de manœuvres. La vitesse en surface de 8,5 nœuds s'affiche sur le répéteur B&G placé en pied de mât, et évolue au gré des rafales.

LA SIMPLICITÉ AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA NAVIGATION

Les passagers, au nombre de dix plus un équipage de trois personnes, sont confortablement installés dans les assises du cockpit et profitent d'une navigation toute en glisse et précision. Le Grand Soleil 80 LC

vire en transmettant des sensations neutres au barreur et dans un rayon de giration assez court. Bâbord amure, le bateau adopte l'allure du travers dans une gîte modérée, permettant d'apprécier en navigation la circulation fluide sur le pont, mais aussi à l'intérieur du bateau où aucun grincement ou choc ne se répercute, dévoilant un des atouts de grande croisière de ce 80 pieds. Le renvoi des écoutes et de la totalité des commandes de navigation aux postes de barre, que ce soit celles des différents enrouleurs ou celles de la quille télescopique, permet à un équipage réduit de mener le Grand Soleil 80 LC avec beaucoup de simplicité, tout en préservant beaucoup d'espace et de sécurité au reste de l'équipage qui se trouve éloigné de la zone de manœuvres. Les virements de bord s'enchaînent dans un vent mollissant, avec en toile de fond les sommets encore enneigés en cette fin de printemps de la Corse toute proche, donnant des envies de poursuivre indéfiniment un essai qui se révèle très concluant. Le Grand Soleil 80 Long Croisière réussit l'exercice délicat de rendre un 80 pieds étonnamment humain et facile à appréhender. À cela, s'ajoute une vraie cohérence de vie à bord, ce qui inscrit l'unité dans une logique de grand voyage autant que de plaisance haut de gamme.



Longueur hors-tout :
26,20 m

Largeur : 6,60 m

Tirant d'eau :
2,70 m / 4,40 m

Déplacement lège :
42,5 t

Capacité carburant :
2 000 l

Eau : 1 300 l

Matériau :
époxy / vinylester + fibres de carbone

Motorisation thermique :
Yanmar 250 ch diesel

Motorisation électrique :
Torqeedo 80 kWh

Surface totale de voile :
400 m²

Architecte naval :
Matteo Polli

Design extérieur :
Nauta Design

Design intérieur :
Nauta Design

Constructeur :
Cantiere del Pardo
(Forlì – Italie)

GRAND SOLEIL 80 LONG CRUISE

THE OPEN SEA AS HORIZON

With her hybrid propulsion, refined design and simplified handling, the Grand Soleil 80 Long Cruise reveals remarkable seakeeping qualities while offering an exquisitely sensory experience on board, thereby opening wide the gates to the world of grand yachting. Step aboard for a trial sail through the translucent waters of Sardinia.



Moored alongside her berth in the harbour of Porto Cervo, on the north-eastern coast of Sardinia, the Grand Soleil 80 Long Cruise reveals a powerful, fully open stern. Boarding is via one of the two telescopic gangways framing the generous tender garage. From the very first steps on board, one is immediately struck by a sense of purity in the lines and of boundless space. From the twin helm wheels to the bowsprit, the eye is caught by neither deck gear nor sheets. For good reason: the winches are positioned either at the foot of the mast or beside the helm stations, while the sheets are concealed beneath the deck and led aft. The gaze is naturally drawn upward to admire the long V-shaped carbon boom, designed to simplify lowering manoeuvres, as well as the three tiers of spreaders. The coachroof, low and elegantly elongated, gradually recedes to reveal a vast central cockpit furnished with two tables capable of adopting numerous configurations, whether for relaxation or dining.

A WORLD OF ELEGANCE AND PERFORMANCE

The contrasts between the teak, the white hull and the black rigging - likewise fashioned in carbon fibre - immerse guests in an environment as aesthetically refined as it is performance-oriented. Indeed, the Grand Soleil 80 Long Cruise bears the "Plus" designation, the new range introduced by Grand Soleil Yachts to underscore the extensive degree of customisation offered to owners of yachts above sixty feet built by the yard. A broad companionway, thoughtfully angled, leads down into a luminous saloon of generous headroom. The lateral and central hull windows allow abundant natural light to flood the interior while offering uninterrupted views of both the surroundings and the mainsail. Nauta Design, responsible for both the exterior and interior styling of the yacht, has imbued the spaces with a distinctly Italian sense of elegance. Whether in the choice of pale, softly contoured

furnishings, the finely crafted upholstery, or the arrangement of the dining table to starboard opposite a comfortable L-shaped settee, every detail speaks of coherence and intelligent use of space. Substantial leather-trimmed handrails set into the ceiling subtly reveal the Grand Soleil 80 LC's ambitions for bluewater cruising. The same refined atmosphere prevails further forward of the mast bulkhead where, in the bow, the owner's cabin features a forward-facing berth, a writing desk, deep wardrobes and a generously appointed bathroom. Both this suite and the twin cabin positioned slightly aft to port offer volumes and storage solutions that immediately evoke the prospect of long and comfortable voyages at sea. Retracing one's steps beyond the saloon reveals a further double cabin, the captain's quarters, and finally the spacious galley together with the chart table and crew accommodations. The latter benefit from a separate access hatch from the deck, facilitating discreet circulation for guests through the remaining entrances and preserving privacy on board.

A REMARKABLY EFFICIENT HULL-AND-SAIL COMBINATION

Back on deck, the mooring lines are gradually cast off as the electric propulsion system is engaged. The 250-horsepower Yanmar diesel engine remains discreetly in reserve, giving way instead to an 80 kWh Torqeedo drive system. The fenders are neatly stowed in a locker as spacious as it is easily accessible, positioned between the twin helm stations. The granite rocks, sculpted by wind and salt into the almost organic forms so emblematic of the Costa Smeralda, slip astern as the yacht departs the harbour in deeply appreciable silence at a speed over ground of 8.5 knots. Once beyond the translucent waters and the channel markers, the fully battened mainsail is hoisted. The self-tacking jib is then unfurled to take advantage of a moderate northerly breeze of around ten knots. On a starboard



2

Un design extérieur qui permet une navigation en équipage réduit (1). Une cabine armateur comprenant un bureau et de nombreux rangements. Elle est aussi très aérée (2). La configuration de la coque permet d'ancrer dans des faibles profondeurs (3).

An exterior design that allows navigation with a reduced crew (1). An owner's cabin including a desk and ample storage. It is also very airy (2). The configuration of the hull allows anchoring in shallow depths (3).



3

tack, with the sails trimmed to precision via a small joystick mounted upon the helm consoles, the Grand Soleil 80 LC gradually settles into her stride. The jib brushes the deck while the fine bow slices effortlessly through a moderate chop. Hard on the wind, sailing at twenty-five degrees to the true wind, the heel becomes pronounced, yet the yacht advances with complete smoothness. The fluidity and responsiveness with which she accelerates through the gusts are remarkable for a vessel exceeding forty tonnes. At the helm, the sensations are sufficiently precise to appreciate the highly effective harmony between hull and sail plan. The helmsman's position, firmly braced against retractable footrests, affords excellent visibility both of the surroundings and of the manoeuvring areas. A speed of 8.5 knots is displayed on the B&G repeater mounted at the foot of the mast, its figures rising and falling gently with the passing gusts.

SIMPLICITY IN THE SERVICE OF SAFETY AND SEAMANSHIP.

The guests, ten in number, together with a crew of three, are comfortably settled within the cockpit seating, enjoying a passage defined by both smoothness and precision. The Grand Soleil comes about while transmitting remarkably neutral sensations to the helmsman and within a notably tight turning radius. Now on a port tack, the yacht adopts a beam reach under moderate heel, allowing one fully to appreciate not only the fluid circulation upon deck, but also the serenity prevailing below, where neither creak nor impact disturbs the atmosphere, a revealing testament to the bluewater cruising qualities of this eighty-footer. The routing of the sheets and all sailing controls back to the helm stations, whether for the various furlers or even the telescopic keel, enables a reduced crew to handle the Grand Soleil 80 LC with remarkable ease, while preserving both space and safety for the remaining guests, who remain well clear of the manoeuvring areas. Tacks follow one another in a breeze gradually easing, while in the background the still snow-capped peaks of nearby Corsica, lingering even at the close of spring, inspire a desire to prolong indefinitely a sea trial proving thoroughly convincing.

The Grand Soleil 80 Long Cruise succeeds in the delicate challenge of rendering an eighty-foot yacht unexpectedly approachable and reassuringly intuitive to handle. Added to this is a genuine coherence in life on board, placing the yacht as much within the realm of long-distance voyaging as that of refined luxury cruising ■

INTERVIEW MATTEO POLLI

LE GRAND SOLEIL 80 LONG CRUISE VU PAR SON ARCHITECTE

"Naviguer à la voile doit être agréable et sûr dans toutes les conditions, indépendamment de la performance pure. C'est donc ma priorité en conception navale."



Fraîchement débarqué des championnats du monde ORC auxquels il participait à Sorrento, l'architecte naval italien Matteo Polli nous dévoile les coulisses du développement du Grand Soleil 80 Long Cruise. Pour cet ancien des universités de Trieste et de Southampton, collaborateur de Maurizio Cossutti ou encore d'Italia Yachts, la performance des voiliers de grande croisière passe par une approche scientifique minutieuse. Signataire de nombreux Grand Soleil - 44, 72, 65, 40, 52, Blue ou encore 60 LC -, Matteo Polli place l'expérience de navigation au cœur de ses choix architecturaux pour un résultat équilibré et efficace.

Quel était le concept initial derrière le Grand Soleil 80 Long Cruise : privilégier la performance, l'autonomie ou le confort de croisière au long cours ?

Le concept, comme pour tous les modèles de la gamme Plus, est la navigation hauturière ("blue water cruising"), donc tous les choix ont été orientés dans cette direction. Néanmoins, mon parcours est étroitement lié à la course et à la performance, donc j'applique toujours cette expérience à chacun de mes nouveaux dessins. Bien sûr, je dois m'adapter au cahier des charges spécifique et prendre en compte les poids liés au confort et d'autres contraintes essentielles à l'âme du projet, mais ce que je ne veux jamais compromettre, c'est l'expérience de navigation. Naviguer à la voile doit être agréable et sûr dans toutes les conditions, indépendamment de la performance pure. C'est ce qui caractérise un voilier selon moi, et c'est donc ma priorité en conception navale. Le GS80 ne fait pas exception, mais sa taille permet d'intégrer un niveau de confort élevé ainsi qu'un rayon d'action exceptionnel.

Quels étaient les principaux compromis techniques imposés par le cahier des charges ?

Il y en a beaucoup, mais le principal est lié au fait que le GS80 offre de nombreuses possibilités de personnalisation, ce qui a un impact sur le déplacement et la stabilité. Ainsi, lors de la conception de la coque, tout

doit être pris en compte dès le début du projet puisque sa forme reste fixe. S'assurer que tous les équilibres fonctionnent dans n'importe quelle configuration est un véritable défi et nécessite certains compromis.

La présence d'une quille télescopique influence-t-elle le comportement du yacht sous voile ? Quels sont ses principaux avantages ?

La quille télescopique est une excellente solution qui combine trois grands avantages : un faible tirant d'eau avec les performances d'une quille profonde, tout en évitant l'intrusion intérieure d'une quille relevable. Le comportement sous voile n'est pas différent des autres solutions de quille, bien que les performances par petit temps puissent être légèrement affectées par la forme un peu plus volumineuse nécessaire pour intégrer le mécanisme de relevage.

Quelle plage de vent aviez-vous en tête pour exploiter pleinement le potentiel du voilier ?

Lorsque je conçois ce type de bateau, j'essaie toujours d'obtenir un profil de performance équilibré plutôt que d'exceller dans une seule condition au détriment des autres, car ces yachts rencontreront des situations variées et doivent bien naviguer dans toutes. Cependant, j'attends du bateau qu'il soit particulièrement plaisant au près dans la brise ou au travers, grâce à la solution de double safran.

Les choix de circulation sur le pont ont-ils été pensés dans une logique de course ou de croisière ?

La conception du pont a été spécifiquement orientée vers des situations de croisière, même si, dans le processus de design, nous prenons toujours en compte d'éventuelles situations de course et nous nous assurons que cela fonctionne correctement en régate occasionnelle. Cela est également utile pour gérer des situations critiques en croisière.

Comment décririez-vous le caractère marin du Grand Soleil 80 LC ?

La tenue à la mer est un autre "impératif" de mon approche de l'architecture navale. Si un croiseur est désagréable ou inconfortable dans le clapot, alors selon moi, le concepteur a manqué son objectif. Le confort de l'équipage ne doit pas être sacrifié, même sur les bateaux de course, mais sur les croiseurs cela est absolument essentiel. La forme de coque du GS80 présente des entrées très fines (pas de proue tulipée ou volumineuse) avec des sections en redan sur l'axe central permettant de fendre efficacement la mer formée. De plus, la répartition des volumes au-dessus de la ligne de flottaison est progressive et n'est pas dictée par les contraintes d'aménagement intérieur. Cela est devenu assez rare dans les conceptions récentes. Le GS80, au contraire, a été conçu pour naviguer confortablement dans toutes les conditions de mer.

THE GRAND SOLEIL 80 LONG CRUISE THROUGH THE EYES OF HER ARCHITECT

Freshly returned from the ORC World Championships in Sorrento, where he was competing, Italian naval architect Matteo Polli offers us an insight into the development of the Grand Soleil 80 Long Cruise. A graduate of the Universities of Trieste and Southampton, and a former collaborator of Maurizio Cossutti as well as Italia Yachts, Polli approaches the performance of blue-water cruising yachts through a rigorously scientific methodology. Designer of numerous Grand Soleil models - including the 44, 72, 65, 40, 52, Blue and 60 LC - he places the sailing experience at the very heart of his architectural choices, achieving a result that is both harmonious and highly efficient.

What was the original concept behind the Grand Soleil 80 Long Cruise: to prioritise performance, autonomy, or long-range cruising comfort?

The concept, as with every model in the Plus range, was centred on offshore sailing, "blue-water cruising", and every design decision was therefore guided in that direction. Nevertheless, my background is deeply rooted in racing and performance, so I invariably bring that experience to bear on each new design. Naturally, I must adapt to the specific design brief and take into account the weight implications of comfort and the other constraints essential to the spirit of the project; yet the one aspect I am never willing to compromise is the sailing experience itself. Sailing must remain pleasurable and safe in all conditions, regardless of outright performance. To my mind, that is what truly defines a sailing yacht, and it is therefore my foremost priority in naval architecture. The GS80 is no exception, although her size allows for an exceptional level of comfort and remarkable cruising range to be incorporated as well.

What were the principal technical compromises imposed by the design brief?

There were many, though the foremost arose from the fact that the GS80 offers a wide range of customisation options, all of which have an impact upon displacement and stability. Consequently, when designing the hull, every parameter must be considered from the very outset of the project, since the hull form itself remains unchanged. Ensuring that all the various balances work harmoniously in every possible configuration represents a genuine challenge and inevitably demands a number of compromises.

Does the presence of a telescopic keel influence the yacht's behaviour under sail? What are its principal advantages?

The telescopic keel is an excellent solution, combining three major advantages: a shallow draught together with the performance of a deep keel, whilst avoiding the interior intrusion associated with a lifting keel. Under sail, the yacht's behaviour is no different from that of other keel configurations, although light-air performance may be marginally affected by the slightly fuller profile required to accommodate the lifting mechanism.

What wind range did you have in mind in order to exploit the yacht's full potential?

When designing this type of yacht, I always endeavour to achieve a well-balanced performance profile rather than excelling in a single set of conditions at the expense of all others, since these yachts will inevitably encounter a wide variety of situations and must perform admirably throughout them all. That said, I expect the yacht to be particularly rewarding upwind in a fresh breeze, as well as on a beam reach, notably thanks to the twin-rudder configuration.

Were the deck-layout and circulation choices conceived with racing or cruising in mind?

The deck layout was conceived specifically with cruising situations in mind, although, throughout the design process, we always take potential racing scenarios into consideration and ensure that the yacht performs effectively during occasional regattas. This approach also proves valuable when dealing with more demanding or critical situations whilst cruising.

How would you describe the seakeeping character of the Grand Soleil 80 LC?

Seakeeping is another absolute "imperative" in my approach to naval architecture. If a cruising yacht proves unpleasant or uncomfortable in a seaway, then, in my view, the designer has failed in his objective. Crew comfort should never be sacrificed, even aboard racing yachts, but on cruising yachts it is utterly essential. The hull form of the GS80 features very fine entries, without any flared or excessively full bow, together with a central chine configuration that allows the yacht to cleave efficiently through heavy seas. Furthermore, the distribution of volume above the waterline is progressive and has not been dictated by interior layout constraints. That has become rather uncommon in many contemporary designs. The GS80, by contrast, was conceived to sail comfortably and confidently in all sea conditions ■

