

**Essai**

# Isla 40

La possibilité d'une île...



**Lieu de l'essai :** Bandol, France

**Conditions :** mer peu agitée, vent de sud-est de 5 à 15 nœuds

## “ Le poste de barre surélevé concentre toutes les manœuvres vers trois winches et deux batteries de bloqueurs. ”

*Ce nouveau modèle – l'entrée de gamme Fontaine Pajot – est une vraie surprise de l'été 2020. Un blackout de la communication en amont a été orchestré de façon à offrir un bonus en plus des deux nouveautés phares du constructeur – le Samana 59 et le Power 67 – lors des salons de la rentrée... Annulés, ces événements ont été remplacés au pied levé par des sessions privées. C'est à l'issue de la première d'entre elles, à Bandol, que nous avons pu découvrir l'Isla 40.*

Depuis quelques années, tous les catamarans à voile signés Fontaine Pajot portent des noms d'îles – ou celui d'une partie d'entre elles, comme le Samana – qui se termine en « a ». Alors, pour l'entrée de gamme du constructeur, pourquoi ne pas conserver le vocable générique – isla en espagnol, histoire de conserver le « a » ? C'est donc le choix validé par le constructeur.

### Etraves inversées

C'est fou ce que les étraves inversées modifient la silhouette d'un catamaran : l'Isla 40 affiche un design aussi sportif que séduisant. Dans cette taille charnière de 40 pieds, le compromis performances/confort est une équation subtile. Faute de marge, des coques trop fines privent l'équipage de couchettes doubles à l'avant. A l'inverse, une nacelle trop imposante se traduit par un déplacement et un fardage conséquents... L'Isla 40 se sort très bien de l'exercice, avec des volumes partout suffisants, mais maîtrisés. Un compromis visible sur

l'eau – la silhouette équilibrée est donc plaisante –, mais également sur le papier, avec un déplacement léger inférieur à 9 tonnes et une surface de voile au près de 105 m<sup>2</sup>. Ces chiffres permettent d'obtenir un ratio voile/poids très favorable de 11,67 m<sup>2</sup>/t, sensiblement supérieur à celui des principaux concurrents de l'Isla 40. On remarque les généreuses sections semi-circulaires des flotteurs, capables d'encaisser la charge, mais aussi les entrées d'eau fines et la hauteur confortable de la nacelle. Les coques adoptent un discret redan sur les faces intérieures.

### Un peu de technique...

Les coques réalisées grâce au procédé de l'infusion sont constituées de trois parties : fond de nacelle, bordés internes et demi-coques externes. Le sandwich est constitué d'une âme balsa et de peaux en tissus de verre multiaxiaux. Le pont et le roof, fidèles au savoir-faire du chantier, sont des pièces injectées – stratification sous vide dans un moule biface. L'examen des fonds et des circuits électriques inspire confiance : tous les organes sont accessibles, et les connexions soignées. Les cales moteurs sont particulièrement vastes. Les blocs trois cylindres

Volvo profitent ainsi d'un accès facile pour les opérations de maintenance. Les alternateurs fournissent 35 A au ralenti et 100 A en régime de croisière vers les batteries du bord. Le parc servitude est surélevé afin de prévenir les conséquences d'un éventuel envahissement. Précisons que l'Isla 40, en plus de son matériau en sandwich, est équipé de quatre zones de flottabilité. L'assemblage des organes de direction du catamaran est robuste et tous les éléments comme le tube de liaison inter-safrans et le vérin du pilote sont accessibles.

### Grand-voile à corne et foc à recouvrement

Notre modèle d'essai est donc équipé de deux moteurs Volvo de 30 CV. Cette puissance est disponible en option – en standard, le constructeur propose des 20 CV. Ainsi motorisé, l'Isla 40 tient sans forcer une vitesse moyenne de 7 à 8 nœuds. Le poste de barre et de manœuvre est surélevé, mais pas en flybridge – toujours ce compromis du juste milieu. Cette disposition présente de nombreux avantages : parfaite vision du plan d'eau, convivialité grâce à la banquette double et à la proximité du cockpit, manœuvres accessibles, possibilité d'intervenir sur le pont, silhouette plaisante, meilleur centrage des poids, plus de surface de grand-voile... Des marches et un garde-corps permettent un accès facile sur le bimini.

L'envoi de la grand-voile est rapide. Sitôt le génois à recouvrement déroulé, l'Isla 40 parvient à se déhaler alors que le plan d'eau est à peine ridé. Nous sommes pourtant loin d'une configuration « light », puisque les réservoirs de carburant et d'eau sont remplis à 80 %. Nous virons facilement malgré une vitesse encore faible pour se rapprocher de la zone de risées, près de la côte. Là, avec 8/9 nœuds de vent, nous marchons à 5 nœuds à un angle de 50° du vent réel. Inutile de caper plus, l'Isla 40 préfère naviguer avec les voiles un peu ouvertes. Les drosses métalliques se traduisent par une barre très directe et la stabilité de route est excellente.

Le vent finit par s'établir pour de bon entre 12 et 15 nœuds : nous en profitons pour dérouler le gennaker rouge orné d'un grand « 40 ». Coup de turbo assuré, puisque notre GPS affiche aussitôt entre 8 et 9 nœuds. Depuis ses trois winches et ses deux batteries de bloqueurs, le barreur gère facilement toutes les manœuvres. La navigation en équipage réduit ou en solitaire ne pose aucun problème. En option, un petit bimini fixe assure une protection. Dans les risées, le robuste profil en aluminium ne bronche pas : l'Isla 40 se comportera parfaitement dans la brise et la mer formée.

## Plan de pont : classique et éprouvé

Premières impressions quand on monte pour la première fois à bord de l'Isla 40 : le pont est net, dépouillé et efficace. Les passavants mesurent au minimum 0,62 m de large, l'antidérapant est efficace même mouillé et les mains courantes sont bien présentes sur le rouf. A l'avant, le constructeur propose des bains de soleil, juste en arrière des trampolines. Le cockpit, quant à lui, est protégé par le bimini généreux – et pourtant discret. Les appareils de mouillage sont bien conçus et faciles à utiliser.

Toute proche des équipements de cuisine, la table présente un plateau de 165 cm par 83 cm. On peut s'y installer à cinq. Grâce à quatre tabourets, on frôlera la dizaine de convives. Le constructeur propose également une rallonge de table. Sur tribord, une méridienne confortable invite au farniente. Cette assise est complétée par une banquette arrière de 1,86 m. Les grandes surfaces dégagées facilitent la circulation et l'accès au pont comme aux larges jupes arrière.

## Toujours le rouf casquette !

La baie coulissante est bien sûr le point de passage stratégique et bien sûr de plain-pied entre le cockpit et la nacelle. L'ouverture est large : le battant principal – il s'escamote dans la cloison de la navstation – mesure 1,90 m de hauteur par 0,79 m de largeur. Au-dessus de la cuisine, une ouverture de 72 cm supplémentaires assure une connexion intérieur/extérieur séduisante à l'usage. Avec 2,08 m de hauteur sous barrot, le volume est au rendez-vous dans la nacelle. Fontaine Pajot a conservé ses hublots faciaux inclinés et surmontés d'une casquette de rouf. Cette configuration permet d'éviter l'effet de serre. La seule ouverture zénithale se contente d'une surface modérée. Les hublots sont larges sur les flancs, la vision très ouverte vers l'arrière... autant de vitrages qui rendent la nacelle particulièrement lumineuse d'autant que les montants structurels du rouf sont plutôt discrets. A l'avant, les deux très grands panneaux ouvrants assurent une ventilation efficace. La cuisine en large L est complète : plaque de cuisson trois feux, four, évier double

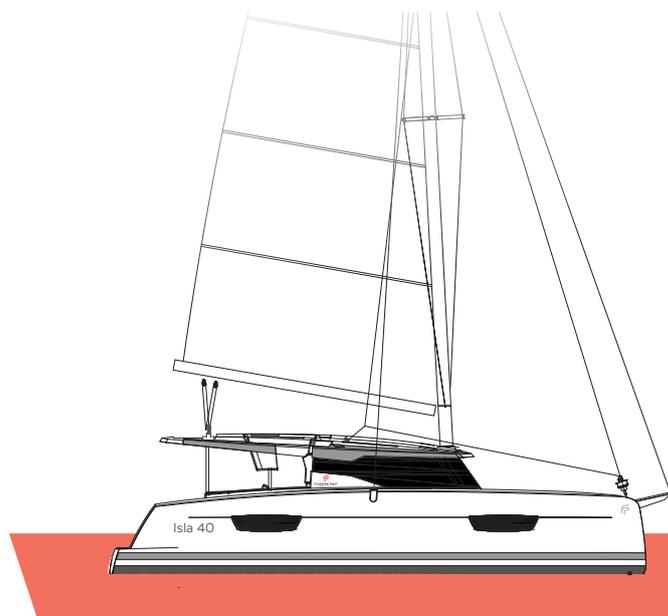
bac et réfrigérateurs tiroirs. On découvre de nombreux rangements et des arrondis d'angle très plaisants. **Tous les équipements de navigation sont rassemblés à tribord, près du cockpit. Ce nouvel emplacement est hautement stratégique puisqu'il est plus proche du barreur tout en permettant une confortable veille à l'intérieur. Le carré intègre en effet, sur bâbord, une méridienne très séduisante. Il est donc possible de prendre son quart bien au chaud et au sec avec une vue sur les écrans du bord. Le carré intègre une méridienne de veille très séduisante.** La table du carré peut se transformer, en option, en couchage double d'appoint. La finition de l'ensemble rappelle celle de l'Elba 45 : c'est dire si elle est séduisante... Dans les coques, on compte trois ou quatre cabines, et deux à quatre salles d'eau. La largeur des portes est de 43 cm. A l'arrière, on profite d'island beds. La literie est d'excellente facture et l'aération soignée. A noter : les étraves inversées permettent à l'intérieur de loger une couchette skipper.

“

On prend plaisir à naviguer à bord de ce catamaran équilibré sous voile et si facile à manœuvrer. Un solitaire s'en sortira très bien... et les marins novices prendront leurs marques rapidement au fil des milles parcourus. A l'intérieur, la nacelle offre un confort et une convivialité remarquable pour un 40 pieds. **Essayer l'Isla 40, c'est l'adopter !** ”

## Descriptif technique

- > **Constructeur** : Fountaine Pajot
- > **Architectes** : Berret-Racoupeau Yacht Design
- > **Longueur** : 11,93 m
- > **Largeur** : 6,63 m
- > **Tirant d'eau** : 1,21 m
- > **Déplacement** : 8,9 t
- > **Surface de grand-voile** : 59 m<sup>2</sup>
- > **Surface du génois** : 36 m<sup>2</sup>
- > **Motorisation** : 2 x 20 CV ou 2 x 30 CV Volvo
- > **Capacité carburant** : 300 l
- > **Eau** : 2 x 265 l
- > **Matériau** : composite sandwich balsa verre polyester  
(process infusion pour la coque, injection pour le roof et le pont)



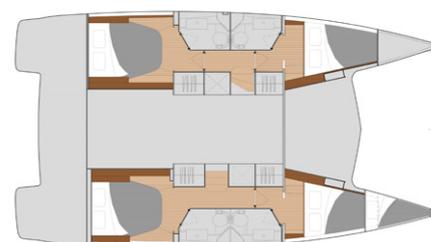
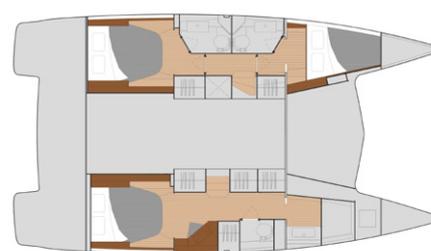
## Versions & Options

### Versions disponibles et prix (en € HT) :

- > Maestro 3 cabines – 3 salles d'eau : 299 637€
- > Maestro 3 cabines – 2 salles d'eau : 298 669€
- > Quatuor 4 cabines – 4 salles d'eau : 302 439€
- > Quatuor 4 cabines – 2 salles d'eau : 301 318€

### Principales options (en € HT)

- > Pack Grand large : 15 500€
- > Pack Océanique : 28 500€
- > Pack Confort : 36 000€
  
- > Bimini fixe poste de barre : 2 292€
- > Pack électronique Garmin 1 : 13 000€
- > Panneaux solaires 3 x 100 W : 3 890€
- > Dessalinisateur : 60 l/h : 10 125€
- > Moteurs 30 CV : 614€
- > Hélices tripales repliables : pour 2 x 20 CV : 1 632€ /  
pour 2 x 30 CV : 1 999€
- > Chauffage coques et carré : 11 780€
- > Voiles en Hydranet : 13 144€
- > Gennaker : 3 090€
- > Annexe Hypalon 3,15 m et moteur 15 CV : 7 907€
- > Lise en service : 10 800€
- > Coaching mise en main : 2 600€





+ Ce catamaran est facilement gérable en équipage réduit ou en solitaire.

+ Sur le pont, les déplacements sont sûrs grâce à la bonne largeur des passavants, les panneaux flush et les mains courantes présentes sur le rouf.

+ Les étraves inversées confèrent une silhouette moderne et élégante à l'Isla 40.

+ Le gréement élancé, le génois à recouvrement et la grand-voile à corne traduisent la volonté du Chantier Fountaine Pajot d'offrir une belle surface de voile à ce modèle.



+ Le cockpit présente une table à bâbord, une méridienne à tribord et une vaste surface dégagée entre les deux.



+ Le poste de barre - et de manœuvres - à mi-hauteur offre une parfaite vue sur le plan d'eau et les voiles, tout en restant tout proche du cockpit.





**+** Le carré intègre une méridienne de veille : installé ici, on peut surveiller les voiles grâce au panneau zénithal et suivre la route sur le traceur.



**+** Les outils destinés à la navigation sont regroupés à l'arrière de la nacelle bâbord. Notez l'arrondi des meubles, design emprunté à l'Elba 45.



Les cabines arrière sont équipées de confortables island beds.