

# Fontaine-Pajot New 45

## La croisière tout confort, le design en plus

Chez Fontaine-Pajot, c'est bien le coup de crayon d'Isabelle et Olivier Racoupeau qui donne un supplément d'âme aux nouveaux catas, mais sans oublier les fondamentaux de la croisière, et en continuant à maîtriser les coûts. Une approche exigeante, mais qui porte ses fruits, comme nous avons pu le constater en naviguant en avant-première sur le 45 pieds qui recevra son nom de baptême au salon de Cannes.

Texte François-Xavier de Crécy Photos Gilles Martin-Raget et l'auteur

**L'**histoire récente de la gamme Fontaine-Pajot, c'est avant tout celle d'un chantier et d'un cabinet d'architectes, Berret-Racoupeau, qui ont su développer une collaboration exemplaire autour d'une idée simple : un cata de croisière pour tous, d'accord, mais qui garde un certain caractère. Caractère qui s'exprime par des proportions et des superstructures raisonnables. Le mât n'est pas reculé comme sur les derniers Lagoon, de telle sorte que le gréement reste équilibré entre grand-voile et

généois, et qu'on n'a pas besoin d'une encombrante épontille dans la nacelle. Par ailleurs, la bôme reste relativement basse, aussi basse en tout cas que le permet le flybridge, ce qui permet de limiter le tirant d'air (21,20 m contre 23,99 pour le Lagoon 46), et donc l'élévation du centre de gravité. En termes de stabilité et d'efforts dans le gréement, ça ne peut pas faire de mal. L'autre particularité du nouveau Fontaine-Pajot, c'est ce design contemporain qui préfère aux courbes les lignes brisées. Le résultat est de prime abord très séduisant, et c'est bien le but recherché :

un bateau doit avant tout plaire à l'œil, c'est un prérequis. Or ce nouveau 45 plaît à coup sûr, davantage sans doute que l'Hélia 44 qu'il remplace dans la gamme – ce qui nous ramène aux progrès constants de la gamme Fontaine. Les paupières grises de la nacelle, prolongées par les pare-soleil du flybridge, contribuent à souligner la ligne haute. Elle répond à celle, plus discrète, que dessine le léger surbau de coque au-dessus des hublots trapézoïdaux. Le plus étonnant, c'est que ce côté séducteur ne nuit pas au confort, on assiste au contraire à une multiplication des espaces de détente, sur le flybridge (qui était absent de l'Hélia 44), mais aussi dans le cockpit et devant la nacelle. À l'ombre ou au soleil, en plein vent ou à l'abri : il y a des matelas pour tous les goûts et toutes les conditions.

Celles de notre essai sont clémentes. Grand soleil, 12 nœuds de vent dans les rafales qui tombent quand bon leur semble des hauteurs de Setubal, petite cité balnéaire endormie au sud de Lisbonne. Suffisant pour animer agréablement les bords que nous tirons au plus près de la côte, et pour faire chantonner les étraves de notre grand cata. L'absence de code O ou de gennaker est certes regrettable, mais pas rédhibitoire. Même sous généois, le « New 45 » – puisqu'il faudra attendre le salon de Cannes pour l'appeler par son





“ Un cata de croisière  
reste un voilier, pas  
un loft sur coques. ”



**Le cockpit se présente comme une terrasse bien protégée qui prolonge l'espace de vie intérieur. Notez les hublots des cabines arrière.**

vrai nom – s'en sort très bien et réagit à la moindre risée. Ce qui ne veut pas dire qu'on s'éclate à la barre. Au vu de la tringlerie aux multiples renvois qui relie la roue, surélevée à tribord, au secteur de barre, il ne faut pas s'attendre à des sensations très excitantes. On note d'ailleurs que la partie horizontale de cette transmission, entre le pied du poste de barre et la bielle de transmission, devant le moteur tribord, est assurée par un câble « pull-push », c'est-à-dire contraint dans une gaine très rigide façon commande de gaz. Ce système, déjà à l'œuvre sur l'Astrea 42, a l'avantage d'offrir une certaine liberté de montage.

Notre liberté à nous consiste à poser la pioche quand bon nous semble pour le déjeuner. À l'approche du banc de sable qui ferme l'entrée de ce bras de mer, nous commençons par affaler la grand-voile, opération facilitée par la hauteur modérée de la bôme. On note au passage ce chariot de tête développé par Karver qui permet de crocher la corne quand on hisse, et de la libérer à l'affalage pour la ranger dans le lazy-bag. Bien vu également, le rail de réglage de la drisse de génois. Pourquoi s'encombrer de 15 m de drisse dormante pendant toute une saison? Au moment de mouiller, on réalise que le davier est placé non au niveau de la poutre, mais directement en sortie de la baille à mouillage, sur l'avant de la nacelle. C'est bien pour le centrage des poids, un peu moins pratique pour voir ce que l'on

fait avec le guindeau... Mais avec un peu de pratique, on s'en sort très bien. Et il semble logique de donner la priorité au comportement à la mer plutôt qu'à la visibilité du davier.

Le déjeuner pris sur la grande table de cockpit, ou peut-être devrait-on dire la terrasse tant les manœuvres sont concentrées sur le flybridge. Une terrasse dans la parfaite continuité de la nacelle largement ouverte sur l'arrière, l'évier et ses plans de travail formant alors une sorte de bar. Sur le bateau essayé, cette table extérieure est la seule disponible pour les repas. Par

temps frais, il vous faut avoir opté soit pour les toiles de protection du cockpit, soit pour la table intérieure. Mais après tout, la philosophie d'un Fountaine-Pajot reste fondamentalement tournée vers les joies de la croisière au soleil. Ce nouveau 45 ne fait pas exception et il apporte en bonus des innovations qui ne se limitent pas à son design ravageur.



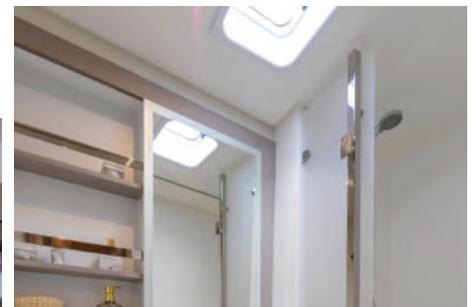
**Au soleil sur le flybridge, à l'ombre dans le cockpit ou encore à l'avant, le New 45 multiplie les espaces de convivialité... ou de farniente.**



## Cockpit et flybridge

La circulation est parfaitement fluide entre le cockpit et les passavants, grâce à la marche bien placée derrière le grand hublot arrière de la cabine, mais aussi à l'épontille et à la main courante que l'on trouve immédiatement sur l'arête du flybridge. On accède à ce dernier uniquement par le passavant tribord, à la différence du Lagoon où le fly est en double accès. Nous avons en revanche une préférence pour le poste de barre du New 45, placé juste derrière le poste de manœuvre. Si on manœuvre à deux, on ne se gêne jamais et on communique très facilement. Si on manœuvre seul, on confie la barre au pilote et on se cale derrière les bloqueurs. La baille à bouts bien dimensionnée – en l'absence du dormant de la drisse de génois elle n'a pas besoin d'être immense – ne fait pas obstacle à la circulation : elle s'inscrit intelligemment dans une réservation du haut de la nacelle. Les manœuvres, qui reviennent toutes à ce poste décalé à tribord, passent pour certaines dans un tunnel sous le bain de soleil du flybridge. Ce qui permet à ce dernier de comporter à la fois un salon sur la partie arrière, et cette vaste surface matelassée qui s'étend presque jusqu'en pied de mât. Difficile de résister à cette invitation au farniente. Veillez juste à ce que les équipiers et équipières restent assis ou couchés au moment d'empanner, car la bôme n'est pas très haute au-dessus du flybridge... et un cata de croisière reste un voilier.



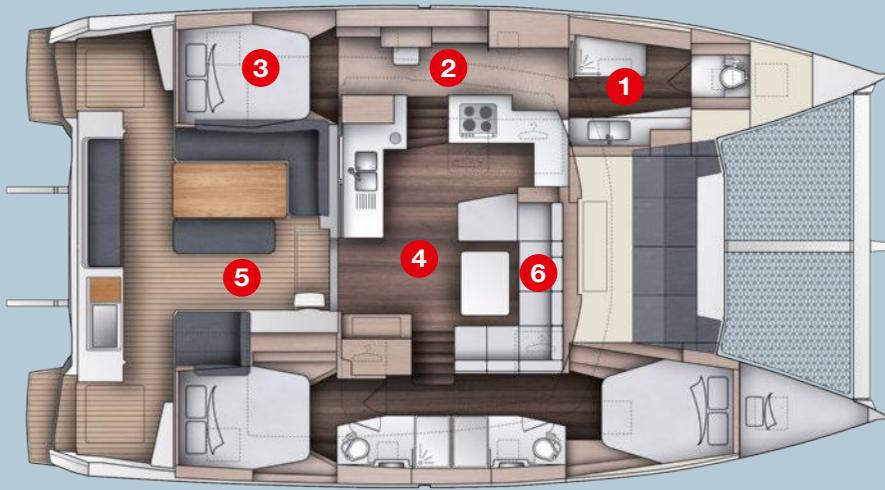


## Nacelle et coques

La nacelle, on l'a dit, est largement ouverte sur l'arrière. Elle n'offre en revanche pas d'accès direct sur le petit salon avant, même si un grand panneau frontal ouvrant facilite à la fois la communication avec l'avant et l'aération. La cuisine, calée sur l'avant bâbord, comporte un volume de rangement considérable et offre une vue panoramique très agréable. Le carré, légèrement décalé à tribord, forme un U écrasé le long des vitrages frontaux tandis que la table à cartes, en fait un simple poste navigateur installé au-dessus de l'énorme frigo à deux tiroirs, se situe quasiment dans le passage entre nacelle et cockpit. Entre les deux, la descente menant à la coque tribord a la particularité d'être largement ouverte, une innovation intéressante pour la convivialité du bord et pour la sensation d'espace qu'elle procure dans cette coque. Dans la configuration essayée, dite Maestro, cet habitat tribord comporte deux cabines et deux cabinets de toilette. La coque bâbord est réservée à une luxueuse suite propriétaire d'un seul tenant, avec bureau, dressing et, sur l'avant, une salle de bains aux proportions étonnantes... Une vraie réussite. À noter également, pour les deux couchettes arrière, un grand vitrage donnant sur les jupes, une autre innovation qui distingue ce « New 45 » du reste de la gamme.



# Le Fountaine-Pajot New 45 en **6** points



- 1** Dans la salle de bains, la hauteur est de 1,97 m. Douche 1,10 x 0,80 m, vasque 0,64 x 0,28 m.
- 2** Dans la suite en coursive, la hauteur est de 1,95 m avec un point bas à 1,86 m. Le bureau fait 0,80 x 0,37 m.
- 3** La couchette arrière mesure 2 x 1,58 m, trois équipets.
- 4** La hauteur dans la nacelle est de 2,16 m, avec un point bas à 1,87 m dans l'entrée.
- 5** La hauteur dans le cockpit est de 2,01 m, la table fait 1,64 x 0,84 m. On y tient facilement à sept.
- 6** Les banquettes du carré font 4,17 m de long en tout pour une profondeur d'assise de 0,56 m. La table basse fait 0,77 x 0,57 m.

Le barreur et l'équipier ne risquent pas de se gêner. En solo, on manœuvre tout aussi bien sous pilote.



La descente ouverte à tribord augmente la sensation d'espace dans la coque.



Les bers escamotables permettent de stocker l'annexe sur la plateforme arrière.

## → en chiffres...

Long. hors tout	13,45 m
Largeur	7,55 m
Tirant d'eau	1,20 m
Déplacement	14 021 kg
SV au près	124 m <sup>2</sup>
Grand-voile	75 m <sup>2</sup>
Génois	49 m <sup>2</sup>
Motorisation	Volvo 2 x 40 ch SD
Matériau	stratifié de verre/polyester
Architectes	Berret-Racoupeau
Constructeur	Fountaine-Pajot

Prix	<b>522 912 €</b>
Prix bateau essayé	<b>542 404 €</b>
Catégorie CE :	A / 12 personnes



La plancha intégrée semble une option incontournable pour les croisières au soleil!



La manivelle ne passe pas! Winch à surélever de quelques centimètres.



Un grand panneau ouvrant sur l'avant de la nacelle, pour aérer en grand et pour communiquer avec le salon avant.



Le davier est placé directement en sortie de balle à mouillage, ce qui complique un peu la manœuvre.



Entre cockpit et passavants, la circulation est facile et très sûre.



Cale moteur : notez l'accès à la transmission de barre et au vérin de pilote.



La hauteur raisonnable de la bôme facilite l'affalage de la grand-voile et l'accès à son lazy-bag.