

LE PROVE DI VELA E MOTORE

F
FOUNTAINÉ PAJOT.

FOUNTAINÉ PAJOT 42



Prende il nome da una divinità della mitologia greca e regala ai suoi ospiti cabine con più spazi intorno ai letti e bagni con box doccia separati. L'Astréa 42 del cantiere francese è un cat che soddisferà tanto l'armatore privato quanto le società di charter

NOTE

Tester **Alberto Mariotti**

(alberto.mariotti@edisport.it)

- ✓ **Dove abbiamo navigato:** A Palma di Maiorca, in Spagna.
- ✓ **Condizioni meteo:** 20 nodi di vento da Ovest con mare mosso.
- ✓ **Modello:** Scafo n° 1, versione Maestro con albero di carbonio, sartie in tondino, vele performanti.





1/6. La suite armatoriale nella versione tre cabine chiamata Maestro occupa tutto lo scafo di dritta ed è un vero e proprio appartamento separato. È arredato con scrivania e un bagno enorme che occupa tutta la superficie dedicata alla quarta cabina. Per chi non ha particolari esigenze di spazio o di fare charter, la versione Maestro offre un notevole livello di privacy e superficie abitabile.

2/3. Due finestre apribili sulla sezione frontale della vetrata facilitano la ventilazione degli interni. Non manca la zona carteggio, sistemata a prua nell'angolo a sinistra. La cucina si sviluppa su uno spazio separato e affaccia verso il pozzetto. Il frigo ha una capienza di 144 litri.

Una prova rocambolesca, portata a buon fine sfidando salti di vento, pioggia in agguato e voli con orari troppo stretti. Per navigare con il nuovo Fountaine Pajot Astréa 42 e “consegnarvi” la sua prova abbiamo davvero fatto i salti mortali. Arriviamo infatti a Palma di Maiorca, nelle isole Baleari in Spagna, ai primi di maggio nell’unica bella giornata incastrata in una forte perturbazione e oltre alla prova dobbiamo anche riservare del tempo per il servizio fotografico, che vedete in queste pagine. L’Astréa è stato appena “sfornato” dagli impianti di La Rochelle, in Francia, ed è stato portato direttamente al salone dei multiscafi di La Grande Motte e siamo i primi a navigarci. Proprio qui abbiamo incontrato Domenico Furci, responsabile delle rete dealer in Italia che ci ha raccontato: «andiamo verso una situazione molto diversa per come affronteremo il mercato in futuro. Primo, perché con l’acquisto del cantiere Dufour Yachts si prefigura un gruppo che ha la

possibilità di competere a 360° con i gruppi oggi sul mercato. Secondo perché è la prima volta nella storia della nautica, lo dico alla luce dei miei quasi 30 anni di esperienza, che un cantiere costruttore di multiscafi acquista un cantiere di monoscafi. La storia ci ha insegnato che, fino ad oggi, era sempre avvenuto il contrario.

Ci tengo inoltre a enfatizzare la nostra visione, che ci sta dando ragione: siamo a bordo di un 42 piedi con spazi e funzionalità impensabili solo qualche anno fa, e rende bene l’idea della differenza tecnologica, stilistica, di approccio e funzionale che siamo riusciti a ottenere. L’Italia sta conseguendo eccellenti risultati e abbiamo ottime prospettive per il futuro. Abbiamo inoltre raddoppiato il fatturato, grazie anche al mercato del charter, che storicamente è sempre stato più debole di quello privato. Al momento sono cinque i dealer sul nostro territorio: Race Nautica Marine, SMC, Sailing Yachts Group, Eurosail / Multihull e Daddario Yacht».



2



3



4



5

Come per tutta la gamma a vela, il progetto della barca è dello studio francese Berret-Racoupeau Yacht Design, mentre gli interni sono a cura di Racoupeau Design.

Rispetto al modello che lo ha preceduto (il Lucia 40), questo Astréa 42 ha spazi interni nettamente più ampi con le cabine che beneficiano maggiormente dell'aumento di misura. Una dote che sarà apprezzata tanto dagli armatori privati quanto da chi la noleggerà con una compagnia di charter. Negli interni sono due le versioni disponibili, la Maestro con scafo armatoriale a dritta (visibile nelle foto in alto) e la Quatuor, allestita con quattro cabine e quattro bagni.

Questi possono essere scelti con diverse configurazioni: due bagni separati di dimensioni identiche, bagno di poppa più grande con box doccia separato o bagni identici e doccia in comune in posizione centrale, tra i due locali.

Da segnalare la bella finestra sul cielino della tuga che permette di buttare un occhio sulle vele



4/5. La cabina di poppa, nella foto 4, ha un bell'affaccio anche verso il pozzetto e più spazio intorno al letto. I letti hanno tutti la medesima misura: 1,55 x 2 metri. A fianco la piante della versioni Maestro.



6



1/3/6. Il tavolo in pozzetto accoglie fino a otto persone, optional la versione per dieci persone. A destra si vede un secondo frigorifero da 75 litri. Il divano di poppa è interrotto per lasciare spazio a un barbecue optional.

2/5. La plancia di comando ha una vista a 360° ed è attrezzata con tre winch. Gli strumenti sono Garmin, con cui il cantiere ha stretto un accordo di esclusiva. La postazione di guida può essere protetta da un bimini rigido. A destra si intravede la landa della sartia di dritta. La seduta offre posto per due persone. Ottima la comunicazione verso il pozzetto.

anche dal salone oltre che aumentare la luce naturale negli interni.

Gli scafi sono costruiti in sandwich di balsa con processo dell'infusione e resina poliesteri, che diventa vinilesteri per la prima pelle degli scafi per prevenire il processo dell'osmosi.

A OLTRE 7 NODI CON IL GENNAKER

La barca su cui navighiamo è il primo modello prodotto e per ben figurare ai saloni e nelle foto è attrezzata con albero di carbonio (un optional da oltre 60 mila euro), vele performanti della veleria francese Incidence Sails e plancetta di poppa abbattibile. Quando usciamo dal Club de Mar sono le 9 di mattina in punto e il vento soffia tra i 10 e i 12 nodi. Issiamo la randa square top da 65 mq con l'aiuto di un winch elettrico e poi tocca al gennaker, la cui scotta di dritta è

rimandata verso la timoneria mentre quella di sinistra arriva su un winch ai lati del pozzetto. Per armare il gennaker serve acquistare anche un pacchetto che comprende, tra le altre dotazioni, il bompreso di prua dove viene murata la vela e lo strallo antitorsione con il tamburo per avvolgerla per un totale di circa 10 mila euro (vela compresa).

Con un angolo al vento apparente compreso tra 84° e 89° navighiamo stabilmente intorno ai 7 nodi con punte fino a 7,7 nei momenti di maggior pressione. Continuiamo nelle condizioni perfette per un catamarano da crociera pura: mare calmo, vento da poppa per un'andatura portante priva di criticità. La barca fila alla grande e sebbene il timone sia prevalentemente "muto" la navigazione è un vero piacere.

Arriviamo con questa andatura fino all'altezza

FONTAINE PAJOT ASTRÉA 42 in cifre

Prezzo di listino € 345.000

Iva esclusa, franco cantiere con 2 x Volvo Penta DI-30 cv.

I DATI

Lunghezza f.t.	m 12,58
Larghezza	m 7,20
Pescaggio	m 1,25
Dislocamento a vuoto	kg 11.500
Serbatoio acqua	lt 700
Serbatoio carburante	lt 470
Motori	2 x Volvo Penta DI-30 cv
Omolog. CE categoria	A
Progetto	Berret Racoupeau YD
Interni	Racoupeau Design

COSTRUZIONE

Scafi in sandwich di balsa infusi con resina poliesteri e vinilesteri per le pelli esterne per una maggior protezione contro l'osmosi.

PIANO VELICO E STANDARD

Versione std con albero/boma di alluminio; randa con 3 mani di terzaroli rinviati in plancia; randa full batten e genoa avvolgibile. Verricello elettrico 1.000 W; frigo cucina 144 lt; frigo pozzetto 75 lt; illuminazione interna a Led; divano pozzetto 8 persone con tavolo; boiler 40 lt; una cassa acque nere 90 lt per scafo.

INDIRIZZI

Fountaine Pajot, Francia. Lista dealer sul sito www.fountaine-pajot.com



3



4. L'area lounge sul tetto della tuga ha una superficie di 5 mq.

7. A prua c'è posto per una seconda area prendisole e la classica rete. Il bompresso per il gennaker è optional.

di Cala Xinxell, a ovest di Palma, dove tiriamo giù tutto per le foto in rada. Quando ripartiamo l'aria è leggermente calata e con solo randa e genoa avvolgibile (non autovirante) l'andatura è più lenta. Il vento è infatti sceso tra gli 8 e i 9 nodi e con un angolo tra 40° e 50° al vento apparente navighiamo sempre oltre i 5 nodi con qualche incursione oltre i 6. In queste condizioni le onde di prua danno un certo fastidio, arrivando a rallentare parecchio la barca, che per riprendere il passo impiega un certo tempo.

A motore siamo spinti da una coppia di motori Volvo Penta da 40 cavalli (optional) ciascuno con trasmissioni sail drive ed eliche a tre pale fisse (standard). Lanciati a 3.000 giri sfioriamo i 9 nodi di velocità massima, mentre quella di crociera è intorno ai 7 nodi al regime di 2.000 giri, a 2.500 si toccano i 7,7 nodi.



8. La scala che conduce alla timoneria nasconde la zattera di salvataggio. Una buona posizione, protetta dal mare, ma vicino alle due discese di poppa.

