

# Fontaine Pajot Saona 47'

## Un futur ténor de la gamme ?



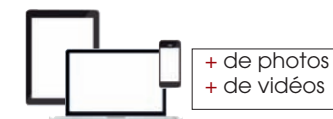
Après 40 années d'existence et près de 3000 unités produites, le chantier Fontaine Pajot ne compte à son palmarès que 2 modèles de 14 m : Bahia et Salina. Casamance, le premier navire amiral de 1985, ne faisait que 13 m ! Saona 47', dévoilé au Salon du Multicoque de La Grande Motte 2017, vient donc occuper une position stratégique entre l'Helia 44' et le Saba 50'; avec quels arguments ?

### Une gamme et une marque en mutation

Les architectes Michel Joubert et Bernard Nivel (les pères des Charente Maritime 1 et 2 et du Louisiane par qui tout a commencé !) ont été la signature du constructeur d'Aigrefeuille pendant plus de 30 ans. Avec le remplacement du

Salina 48' par le Saona 47', le cabinet Berret Racoupeau est donc maintenant promu en tant qu'architecte exclusif de la gamme voiliers. Le Lucia 40' présenté en 2015 est désormais le modèle d'entrée dans la famille Fontaine Pajot ; viennent ensuite Helia 44', Saona 47', Saba 50', Ipanema 58' et Victoria 67'. Cette seule liste révèle la croissance significative de la

taille des différents modèles ! Adroitement, le constructeur n'abandonne pas le segment des 12 m, mais a renoncé au 36' (Pour toujours ?). Le positionnement marketing fait un véritable bond en avant en direction d'une clientèle internationale exigeante disposant de budgets importants. La conquête d'une image et d'un territoire de marque plus ambitieux se traduit



### LES ESSENTIELS

**Essentiel 1 :** Saona offre de bonnes performances. Equilibre du design, espaces à vivre et agrément de conduite réussi.

**Essentiel 2 :** Des options techniques comme le mât carbone et les voiles membranes sont tout à fait cohérentes sur ce modèle.

1 : Sous spi asymétrique maxi et grand-voile membrane à corne, le Saona exprime le nouveau tempérament Fontaine Pajot en 47'.

2 : Rien n'empêche ce catamaran (très) confortable de cavalier dans la brise.

3 : Un bon point pour l'ergonomie du Saona ; le poste de barre et ses différents accès sont au carrefour d'espaces dédiés au farniente confortable.

4 : Lounge deck, beach club et autres bains de soleil prennent position sur un catamaran dédié au plaisir.

5 : Le passage vers le flybridge est sécurisant et fluide, et ne dérange pas le barreur : une réussite !

concrètement par des unités plus luxueuses offrant un design intérieur renouvelé et des silhouettes d'avant-garde. Le challenge semble d'ores et déjà gagné sur le plan économique (les ventes sont couronnées de succès), l'apparition du Saona vient donc rééquilibrer l'offre laissée vacante par l'arrêt du Salina dans une taille cruciale pour les utilisateurs particuliers et les voyageurs.

### Une qualité de fabrication industrielle en constante évolution

L'usine d'Aigrefeuille a été agrandie, modernisée et reste à ce jour un des sites mondiaux réalisant les plus grandes pièces en procédé d'injection RTM (resin transfer molding) ; pour le Saona, seuls une partie du roof et le bimini font appel à cette technique ; le reste du composite work est traditionnel (infusion après pose manuelle de l'âme et des peaux). Pour la fabrication de la coque, la peau extérieure est imprégnée de vinylester (une résine polyester aux qualités mécaniques et anti-porosité supérieures) ; le balsa bois-debout est utilisé en âme ; le pont est également en sandwich selon le même procédé. Les cloisons maîtresses utilisent la mousse PVC (verre multiaxial/mousse d'Arex) et sont collées puis cornières manuellement à la coque. Les ailerons sont emboîtés et collés dans des réservations de fond de coques ; une méthode qui permet de garantir un effet fusible sans voie d'eau en cas de collision grave avec l'appendice. Les mèches de safran inox sont guidées par des paliers auto-alignants.

### Une silhouette travaillée

Les nouveaux outils informatiques de lissage de forme dont sont équipés les cabinets d'architecture permettent d'optimiser visuellement les créa-

tions audacieuses indispensables pour rester aux avant-postes ; le travail effectué sur le roof du Saona en est une illustration parfaite. Le cahier des charges impose un poste de pilotage en semi-flybridge, un double bain de soleil sur le toit du roof, un cockpit de fly confortable et sécurisant, et une hauteur sous barrot importante dans la nacelle, tout cela sans pénaliser la perception esthétique ni le tunnel ! Faire passer l'ensemble de ces contraintes dans une forme ergonomique et une silhouette dotée d'une bonne acceptabilité relève du défi ; Olivier Racoupeau a parfaitement réussi. La ligne générale reste familière, mais elle est en mouvement avec des éléments de design nouveaux. Les faces extérieures des flotteurs sont agréables à l'œil, une discrète virure dans le haut du bordé et la bande décorative siglée au-dessus de la flottaison étirent la forme et allongent la perception. Les découpes de hublots participent à la reconnaissance immédiate de la marque ; bravo pour l'habile design de l'arête de brion et du raccordement au pont qui adoucit et modernise la lecture des étraves. L'encastrement du roof est judicieux, les épures de pare-brise sont volontaires et fusionnent adroitement avec les lignes horizontales du toit et du bimini. La finesse générale des superstructures est remarquable pour une telle abondance d'éléments de confort. Les pare-brises teintés, les capots de pont flush associés à une multitude de détails d'optimisation esthétique génèrent un coup d'œil sympathique et une excellente perception formelle du Saona.

### Des espaces extérieurs aménagés très accueillants

L'accès à la banquette de fly et au double bain de soleil adroitement logé



dans le toit du roof est remarquable, car il est sécurisant et ne dérange pas le barreur ; la communication entre la navstation et le cockpit (par un petit escalier intérieur) est ergonomiquement pertinente, simple et directe. Le salon de pont extérieur abrite une banquette transversale face à la marche (sur la poutre arrière) et une méridienne dos à la route (une belle banquette de quart ! ) ; la généreuse table permet d'accueillir 8 convives installés sur le canapé en L et la banquette centrale. Les options réfrigérateur d'extérieur et plancha (sur le bras arrière) transforment cet espace lounge bien protégé du soleil et du vent (mais ouvert sur le mouillage) en une délicieuse guinguette marine. Une sellerie ad hoc adaptable sur la plage avant



permet de redécouvrir ce point de vue au mouillage ou par petit temps.

**Nacelle et cabines : style urban chic confirmé**

La réduction de la "salle à manger intérieure" est dans la tendance et n'est pas pénalisante sur le Saona (plutôt typé grande croisière en zone tempérée), d'autant que le cockpit est vraiment abrité. Des tabourets autour de l'îlot central (éventuellement doté d'un abattant) permettront de dîner "sur le comptoir" si le temps fraîchit. Les équipements de cuisine et les blocs de froid ( tiroirs coulissants en inox) sont de belle facture, la baie vitrée s'escamote des deux côtés, ouvrant largement le passage cuisine-carré. La "patte" d'Isabelle Racoupeau est bien identifiable avec de belles selleries aux formes modernes et confortables, des espaces de vie soignés et un style décoratif contemporain habilement transposé dans l'univers maritime. Les puits de lumière au plafond du carré offrent depuis la cuisine ou le canapé un point de vue appréciable sur le plan de voilure. La cabine propriétaire à bâbord est séduisante, un vrai "home sweet home" ! La télévision logée dans une alvéole est fixée sur un bras articulé pivotant ; la lumière est superbe, le bureau est surplombé d'une étagère généreuse, et les rangements sont abondants. L'ébénisterie est soignée, les ajustages impeccables, la moquette au sol est confortable sous les pieds nus, et la salle d'eau est magnifique. La disposition de la cabine arrière tribord est traditionnelle, dans le sens de la marche, alors qu'à l'avant, le lit est transversal. Cette implantation, innovante dans cette taille, est très agréable, elle diversifie positivement l'offre d'accueil à bord, et contribue



Nous recevons la houle par l'arrière ; le vent montant à 12-13 nœuds, il est agréable de constater la belle glisse régulière, l'appui délicat des coques sur l'eau et des étraves qui déjaugent avec détermination.

à une qualité perçue luxueuse, confortable et de bon goût.

**Les cales moteurs**

Notre Saona d'essai est un modèle très upgradé et doté d'un équipement pléthorique (groupe électrogène, climatisation réversible, mât carbone, voiles membrane, gréement textile, froid renforcé, plate-forme hydraulique...). La lecture des implantations techniques reste pourtant assez intuitive ; le parti pris du chantier, dans cette taille, étant de regrouper l'essentiel des fonctions dans les cales moteurs. A bâbord, le logement du parc batteries-service sur une étagère optimise son accessibilité pour la surveillance et d'éventuels remplacements (de plus, les panneaux solaires sont à proximité en circuit court ! ) ; le choix de batteries au gel 4 x 150 A semble encore techniquement, économiquement et écologiquement tout à fait pertinent. Les environnements mécanique et électrique sont clairs ; le chargeur-convertisseur

6 : Même par bonne brise, le séjour dans le salon de flybridge reste agréable.

7 : Une généreuse table d'extérieur pour 6/8 convives. Le réfrigérateur de cockpit et la plancha intégrée transforment ce volume bien protégé du soleil et du vent en une délicieuse "french guinguette" marine.

8 : Un style "urban chic" de bon goût, bien réalisé et habilement transposé dans l'univers maritime.

9 : La quasi-disparition de la salle à manger intérieure est tendance dans cette taille.



Victron 2000 W, les coupe-circuits, le couplage de secours du démarrage moteur tribord sont fixés sur la cloison étanche et parfaitement identifiables. Les câbles de grosse puissance traversent le bateau sur le fond de nacelle (on aurait préféré une goulotte dédiée). A tribord, l'imposant groupe Onan 12 kVA trouve sa place dans le décaissé de bordé, des deux côtés, l'accès aux moteurs est excellent, bravo pour les marchepieds en tôle aluminium antidérapante. Le contremoulage de fond de coques permet un nettoyage aisé, les armoires électriques des disjoncteurs sont étanches aux projections. Le sommet des

Traveller largement ouvert, le catamaran retrouve une barre équilibrée sous des rafales à plus de 35 nœuds.

mèches de safrans traverse un plateau structurel aluminium boulonné dans la cloison arrière ; le pilote et la biellette de transmission viennent se frapper sur le bras de

mèche, ainsi que les câbles de barre.

**Deux sorties d'essais très complémentaires !**

Notre première navigation est riche d'enseignements dans des conditions de petit médium pas forcément idéales pour une version luxueuse, plus lourde que le standard. En baie d'Aigues Mortes, après la fermeture du Salon du Multicoque, nous trouvons 10 nœuds de SE au départ ; le plan d'eau est agité par un clapot formé, annonciateur de vent au large. Malgré tout, après quelques longueurs, je perçois immédiatement les bonnes dispositions du bateau ; les voiles membrane Incidence, le gréement textile et le mât carbone fixe sont superbes (les surfaces restent identiques à la version de base). Le spi asymétrique maxi procure un vrai regain de puissance dans ce temps léger, et permet au Saona de démarrer plus tôt dans le début de brise. Après l'empannage tribord amure, nous recevons la houle par l'arrière ; le vent montant à 12-13 nœuds, il est agréable de constater la belle glisse régulière, l'appui délicat des coques sur l'eau et des étraves qui déjaugent avec détermination. Le bateau est vivant à la barre, véloce pour un croiseur aussi confortable et agréable à régler ; des pointes à plus de 9 nœuds ne sont pas rares ! Le retour au près confirme ces bonnes dispositions. La "deuxième manche" se joue en baie d'Hyères quelques semaines plus tard, sous un puissant mistral ; nous appareillons sous 1 ris et quelques tours sur le génois avec 30-35 nœuds de vent de travers. Lorsqu'on abat légèrement pour trouver un meilleur compromis avec la vague, le Saona navigue régulièrement à plus de 10 nœuds, souvent à 12, avec une pointe à 13,7 nœuds. Traveller largement ouvert, le catamaran retrouve une barre équilibrée sous des rafales à plus de 35 nœuds. Le deuxième ris accompagné d'une réduction de 50 % du génois redonne de la sérénité avant l'empannage. Le mistral se déchaîne ensuite à plus de 40 nœuds établis, rafales à plus de 45 nœuds, et le retour au port impose le près bon plein ! Je dois dire que cette épreuve fut (contre toute attente) aisée ; la barre bien équilibrée offrant une



**OLIVIER ET ISABELLE RACOUPEAU**

Le Saona 47 marque un tournant dans notre approche des carènes en travaillant sans équivoque la performance. Son étrave inversée a autorisé des lignes d'eau plus tendues, la tonture travaillée a réduit franc-bord visuel et fardage. Ajouté à cela, un déplacement maîtrisé. L'ADN Fontaine Pajot est présent, lisible. La nervosité du design de la coque est renforcée par le style tonique des superstructures et les marquages bicolores des lignes longitudinales de roof. Côté confort extérieur, les espaces de détente sont multiples et bien dimensionnés, du lounge deck au cockpit en passant par les bains de soleil avant.

La zone arrière concentre les innovations du pont les plus lisibles. L'introduction d'une plate-forme arrière transforme les jupes, au gré des moments, en beach club ou en cuisine d'extérieur parfaitement intégrée. Elle rend d'autre part toutes les fonctions d'annexe plus aisées, de l'embarquement au relevage. Côté intérieur, le bateau reprend la décoration chic de la gamme et offre des versions charter aux quatre cabines identiques, ou une version propriétaire dotée d'une suite exceptionnelle pour un voilier de cette taille.

Outre le travail sur les matériaux, une attention toute particulière a été portée sur l'ensemble des détails esthétiques et fonctionnels.

10 : L'ébénisterie Alpi de bonne facture est au service d'un agencement intérieur créatif.

11 : Le salon de pont ouvre largement sur le cockpit ; la sellerie a été revisitée. Notez les puits de lumière dans le plafond du roof, qui permettent une lecture directe du réglage des voiles depuis l'intérieur.



12



13



14



16



15

**DESCRIPTIF TECHNIQUE**

Constructeur	Fontaine Pajot
Architecte	Berret-Racoupeau Yacht design
Designer d'intérieur	Isabelle Racoupeau
Matériau	Sandwich balsa/verre/poly-vinylester process infusion/cloisons mousse Airex
Longueur	13,94 m
Largeur	7,70 m
Tirant d'eau	1,30 m
Poids lège armé	13,8 t
Surface GV	75 m <sup>2</sup>
Surface génois	52 m <sup>2</sup>
Motorisation	2 x 50 CV (2 x 60 CV en option)
Eau douce	700 l
Gasoil	2 x 470 l
Versions proposées	Maestro (Flotteur bâbord propriétaire + 2 cabines doubles/ 2 salles d'eau) et Quintet (5 cabines doubles, 5 salles d'eau)
Prix HT :	Maestro : 476 000 € Quintet : 486 000 €

<b>Options principales en €HT :</b>	
Équipement Grand Large	17 000
Chargeur-convertisseur	1 530
Hélices tripales repliables	1 997
Panneaux solaires 4 x 100 W	3 820
Moquette sols	1 430
Sellerie extérieure	900
Electronique Garmin pack 1	10 500
Dessalinisateur 60 l/h	10 050
Bout dehors et accastillage de gennaker ou spi asymétrique	6 118
Gennaker	5 580
Winch électrique de génois	3 338
Prééquipement lave-linge	500
Armement sécurité complet	3 200
Survie 10 pax	1 682
Mise en service	11 600
Mise en main	3 250
Options mât carbone/gréement textile et voiles membrane du bateau essayé :	60 000

12 : La cabine propriétaire : séduction assurée !

13 : Les salles d'eau du Saona sont particulièrement soignées.

14 : L'accès aux lits, la ventilation et la lumière ont fait l'objet d'attention de la part de la designer d'intérieur.

15 : La plate-forme hydraulique support d'annexe (mécanismes latéraux) a aussi une vocation de beach club.

16 : Des implantations techniques clairement lisibles et un parc batteries accessible.

précision et une douceur appréciables ; les embruns décapelés par les étraves ne nous atteignent pas, ou peu, et le Saona progresse avec vélocité sous des rafales furieuses. Entre 8 et 9 nœuds contre une mer courte et nerveuse, je ressens peu d'impacts sous la nacelle, et la stabilité de plate-forme est rassurante, en dépit de bourrasques à près de 50 nœuds.



- ◆ Aisance générale
- ◆ Poste de barre
- ◆ Qualité des options de la version essayée
- ◆ Silhouette
- ◆ Design intérieur



- ◆ Le circuit d'eau (en pression) de la douche de pont croise les réseaux issus des batteries
- ◆ Sac à bouts trop exigu
- ◆ Diamètre de roue un peu juste
- ◆ Excellent choix du hook d'amure de GV Karver, mais diamètre de driss inadapté
- ◆ Absence de bloqueurs temporaires d'écoutes de génois permettant de libérer le winch

**Conclusion**

Les superbes options du tube carbone fixe Axxon, du gréement Dyneema et des voiles membrane Incidences apportent un supplément de performance (surtout dans le petit temps et le médium), et une plus-value générale, mais les qualités de la plate-forme sont indéniables. L'ergonomie du poste de barre est une réussite, et procure beaucoup de sécurité et une bonne visibilité. Les qualités dynamiques sont bonnes pour un catamaran pourvu d'un tel confort. Une version standard sans groupe électrogène ni plate-forme hydraulique et disposant d'un dessalinisateur devrait révéler un potentiel de vitesse encore supérieur. Je dois convenir que le terme de "yacht" appliqué par le constructeur à cette nouvelle famille de multicoques n'est pas usurpé.

**CONCURRENTS**

<b>MODÈLES</b>	LEOPARD 48	LAGOON 450S	NAUTITECH 46	ANTARES 44
<b>CHANTIERS</b>	LEOPARD	LAGOON	BAVARIA	ANTARES
<b>SURFACE AU PRÈS EN M<sup>2</sup></b>	144	128	112	100
<b>POIDS EN TONNES</b>	17	16,1	10,8	10,2
<b>PRIX HT</b>	489000 €	373000 €	389700 €	968000 \$

L'organisation du salon extérieur est classique, mais la sellerie revisitée augmente le confort

Le poste de pilotage est bien conçu, très sécurisant et offre une bonne visibilité

Le tube carbone Axxon est superbe et offre une réelle plus-value technique

L'intégration visuelle du roof sur la plate-forme est une réussite esthétique



Bravo pour la subtile intégration de la banquette de flybridge, confortable et sécurisante

Le "piano" est agréable à utiliser, les winches sont bien dimensionnés (option électrique indispensable).

L'habile design de l'arête de brion et le raccordement au pont modernisent la lecture des étraves

Les belles voiles membranes offrent un supplément de performances par temps léger et médium, le spi maxi est redoutable avec 10 nd de vent

Les moteurs Volvo 50 CV sont discrets et bien équilibrés, le choix d'hélices repliables s'impose

Les faces extérieures des bordés sont agréables à l'œil, la discrète virure et la bande décorative siglée au-dessus de la flottaison allongent la perception