

# LUCIA 40

## Un cata bien né

Après une semaine passée à son bord et plus de 200 milles parcourus aux Antilles, le Lucia 40 de chez Fountaine-Pajot s'est révélé surprenant. Par son confort décliné en quatre cabines et quatre cabinets de toilette et son comportement à la mer. Autant de qualités qui en font l'un des catarphares de sa catégorie.

Texte et photos : Bernard Rubinstein.

Vu depuis le premier étage de barres de flèche, le plan de pont, où se détache le bimini du poste de barre. C'est là d'où l'on règle le chariot de barre d'écoute de GV.



**O**n pourrait l'appeler le tour du propriétaire. Mais au ponton de la nouvelle marina du Marin, siège de la société de charter de Régis Guillemot, cette visite en règle d'un des trente-huit multicoques de sa flotte relève plutôt de la prise en main, séquence incontournable de tout départ en charter. Je dois vous l'avouer, nous sommes vraiment gâtés. Car c'est le boss himself, Régis Guillemot, qui a pris le temps de nous guider dans notre découverte de *Flamboyant*, notre compagnon de voyage pour une semaine dans les Grenadines. Un Lucia 40, cata phare de 40 pieds de la gamme du chantier Fontaine-Pajot. Aux explications prodiguées par Régis, à ses commentaires, on comprend très rapidement qu'il le connaît sur le bout des doigts. Mieux, qu'il a su adapter le petit dernier de la gamme né en 2015, pour les quarante ans du chantier, aux impératifs d'une utilisation intensive. Avec Bruno, qui va nous accompagner durant ces huit jours, nous avons inspecté le coffre situé sur l'avant de la nacelle. Il dévolu aux opérations de mouillage qui sont l'une des clés du succès d'une croisière aux Antilles. De fait, Régis a préféré remplacer le guindeau d'origine à axe vertical par un modèle Lofran à axe horizontal. Puis, au niveau de la poutre avant en aluminium, nous avons jeté un coup d'œil à l'enrouleur de génois. Lui aussi est différent du modèle de série. C'est un Profurl au-dessus de tout soupçon. Enfin, de l'avant, passage vers l'arrière pour découvrir au niveau des jupes l'un des deux compartiments moteur où, là encore, Régis a apporté sa touche personnelle. Pour éviter d'éventuelles infiltrations d'eau de mer sur les moteurs, il a ajouté une toile tendue aux quatre extrémités. Enfin, pour renforcer la surveillance du circuit de carburant, il a fait remplacer les filtres à gasoil en alu par des modèles en verre. Un coup d'œil au tableau électrique situé au niveau de la table à cartes, au contrôleur de charge des batteries, à l'intérieur du coffre arrière du cockpit faisant office de banquette et réservé entre autres à la nourrice de l'annexe, et *Flamboyant* est désormais notre petit domaine. Plutôt un grand si l'on se réfère à sa taille, 40 pieds (11,73m) et à son volume intérieur décliné, sur le modèle dont nous disposons, en quatre cabines, chacune disposant de son propre cabinet de toilette.

C'est dire qu'à quatre, on ne risque pas de souffrir de la crise du logement même si nous verrons qu'en termes de volumes de rangement, le Lucia 40 se révèle un peu juste. Logique revers de médaille puisque chacun sait qu'en multipliant le nombre de cabines et de salle de bains, on pénalise les espaces disponibles. En tout cas, voilà un cata où l'on prend rapidement ses marques. Comprenez qu'en termes de déplacements, tout se révèle d'une fluidité exemplaire. Sur le pont, des jupes à la plage avant. Sous le pont, du cockpit aux cabines. Pratiquement, on dispose de deux possibilités pour accéder au poste de barre. Soit par les passavants très larges, soit depuis le cockpit en gravissant deux marches complétées par une solide main courante. Dans les deux cas, on dispose à portée de main de toutes les manœuvres courantes contrôlées par trois winches Lewmar 45 dont nous verrons, sous voiles, que leur implantation complétée par des bloqueurs n'est pas à l'abri des critiques.

## DEUX MARCHES MENENT AU SOMMET DU ROUF

Par ailleurs, c'est toujours depuis la banquette du poste de pilotage, côté bâbord, que l'on accède par deux marches équipées d'une main courante en inox au sommet du rouf. Opération incontournable pour affaler la grand-voile à corne dont le système mis au point par Régis permet de la ranger facilement dans le lazy-bag. Pour l'heure, impossible d'échapper au rangement des vivres. Et pour une semaine à quatre, l'opération impose de prendre son temps d'autant que nous partons dans l'inconnu, ponctué de bonnes et mauvaises surprises. D'abord les bonnes : sur l'un des deux éviers, la pompe électrique à eau de mer bien utile pour laver la vaisselle avant son rinçage à l'eau douce, la poubelle accessible par le plan de travail, les deux tiroirs réfrigérés à l'entrée du carré situé sous le placard à vaisselle, les coffres sous le plancher pour le stockage des bouteilles d'eau dont le couvercle se soulève à l'aide d'une ventouse. Sans oublier, à consommer au mouillage, le panneau coulissant bien pratique pour communiquer entre la cuisine et le cockpit. Côté négatif, on a cherché en vain un rangement pour les bouteilles – huile, vinaigre et, si affinités, rhum. Quant



Design flatteur et superstructures raisonnables pour le Lucia qui joue la carte de l'élégance.



En une marche, on passe de la jupe au cockpit occupé sur l'arrière par une banquette.



Deux tabourets logés dans le carré viennent compléter la capacité d'accueil de la table.



## LE LUCIA 40 EN 7 POINTS

**1.** Les deux cabines avant sont symétriques et offrent une hauteur sous barrots de 2 m. Le lit double mesure 2 m de long et 1,20 m de large à mi-longueur.

**2.** Ces deux cabines disposent d'un cabinet de toilette indépendant de 1,97 m de hauteur sous barrots.

**3.** Chaque cabine arrière est équipée d'un lit double (Island Bed) de 2 m de long sur 1,50 m de large. La hauteur sous barrots est de 1,90 m.

**4.** Le carré affiche 2,10 m de hauteur sous barrots à l'entrée, 1,90 m sur l'avant.

**5.** La table repas, pouvant se baisser

pour se transformer en couchette double, mesure 1,57 m de long sur 0,75 m de large.

**6.** La table à cartes, où l'on profite de la banquette avant pour s'asseoir, affiche 1,17 m de large, 0,50 m de profondeur.

**7.** La table du cockpit est grande; elle mesure 1,70 m de long sur 0,85 m de large.



La très belle cabine arrière et son lit double accessible des deux côtés est malheureusement un peu juste en termes de rangements.



Le cabinet de toilette offre un accès depuis la cabine arrière. Les trousseaux de toilette se rangent dans un placard situé sous le lavabo.



Le panneau coulissant situé sur l'arrière du bloc-cuisine facilite la communication entre le cockpit et le carré à la vision panoramique.

SV AU PRES  
**95 m<sup>2</sup>**

### EN CHIFFRES...

LONGUEUR DE COQUE	11,73 m
LONGUEUR FLOTTAISON	11,51 m
LARGEUR	6,63 m
TIRANT D'EAU	1,20 m
DEPLACEMENT	8 900 kg
SV AU PRES	95 m <sup>2</sup>
GENOIS	37 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	58 m <sup>2</sup>
GENNAKER	68 m <sup>2</sup>
MATERIAU	sandwich mousse/verre
CONSTRUCTION	infusion
MOTORISATION	2 x 20 ch Volvo Penta
GASOIL	330 l
EAU DOUCE	2 x 225 l
BATTERIES	2 x 115 Ah et 50 Ah
ARCHITECTES	Berret-Racoupeau
CONSTRUCTEUR	Fontaine-Pajot
CATEGORIE CE	A

PRIX DE BASE **263 400 €**

**Principales options :** Table de carré convertible : 995 €, hook de grand-voile : 1 000 €, winches bossoirs électriques : 2 400 €, chargeur convertisseur : 1 400 €, sommier à lattes : 847 €.



à sa capacité de stockage globale, elle s'est révélée suffisante pour un équipage de quatre personnes, délicate pour six, problématique pour huit dans le cas d'une occupation des quatre cabines.

De fait, parlons des cabines arrière, les seules qui seront utilisées. On a apprécié leur volume étonnant pour un 40 pieds. Cerise sur le gâteau, on accède facilement de chaque côté au lit double. En revanche, malgré la présence à l'entrée d'une penderie, il faut se contenter d'un seul tiroir coulissant sous la couchette facilement accessible pour ranger ses vêtements. Un peu juste. Cela vaut aussi pour la cabine avant.

## BONNE APTITUDE AUX PLAISIRS DE L'ESCALE

Mais pour l'heure, c'est un galop d'essai de 25 milles qui s'affiche au menu. Direction, la baie de Rodney, au nord de Sainte-Lucie, juste ce qu'il faut avant le plat principal de 75 milles jusqu'à Béquia. A la barre, Bruno, familier de la zone, a pris les commandes tandis que je tente de me familiariser avec les manœuvres courantes qui reviennent sur trois winches dont la puissance va se révéler, dans la brise, un peu limite. Et leur situation trop vers l'avant pour être utilisés sans douleur. Il faudra faire avec. Reste que d'emblée, malgré une brise modérée, 10 nœuds apparents, au portant à 120 degrés du vent, le Lucia 40 nous fait progresser vers le sud à 7 nœuds. Un bon début donc qui se confirmera, cap sur Béquia, le surlendemain par une vitesse autour de 8,8 nœuds à 15 nœuds apparents, à 120 degrés du vent. C'est au mouillage d'Admiralty Bay, le portillon des Grenadines, que nous avons découvert une autre facette du Lucia 40 : son aptitude aux plaisirs de l'escale. En premier lieu, impossible de passer sous silence son carré à vision panoramique. Il est vrai qu'il est chaudement recommandé de fermer au près les deux panneaux ouvrants situés sur la face avant de la nacelle. Mais au mouillage, pour la ventilation, ils se révèlent très efficaces. Au même titre que la table de cockpit de grandes dimensions, préférée en toutes circonstances à celle du carré. Ce qui ne gêne rien, même au mouillage on se déplace facilement depuis les jupes jusqu'aux passavants très larges. Et, avec



De grands panneaux ouvrants sur la nacelle : génial, mais pensez à les fermer en navigation.

l'assurance de ne jamais être dérangé, on n'a que de bonnes raisons de s'allonger sur la banquette simple tribord du cockpit dont le dossier incliné a vite fait de vous envoyer dans les bras de Morphée. En revanche, il faut préciser que la remontée de l'ancre impose de rester vraiment face au vent en jouant des deux moteurs sous peine de voir la chaîne forcer et se bloquer sur les joues en acier galvanisé du davier d'étrave. Par temps calme, pas de problème. Dans des zones où le vent est fort, à l'image des Grenadines, il s'agit de rester vigilant.

## HUIT JOURS DE CROISIÈRE A LA VITESSE GRAND V

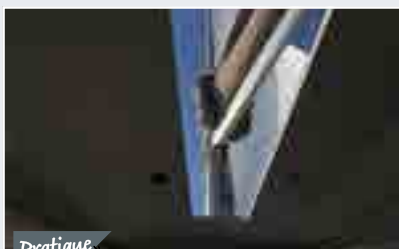
Du charme de Salt Whistle Bay sur Mayreau, des eaux transparentes des Tobago Cayes ou du mouillage bout arrière amarré aux cocotiers de la plage de Cumberland Bay, encore un peu de patience. Nous avons prévu de les évoquer dans les pages qui suivent consacrées à notre croisière touristique-maritime dans les Grenadines durant huit jours à la vitesse grand V. Mais pour l'heure, retour sur le comportement au près du Lucia 40, allure imposée par la remontée de l'alizé depuis les Tobago Cayes jusqu'à l'anse du Marin. Pour nous, pas question d'utiliser, à l'image de nombreux plaisanciers en vacances, la grand-voile et le moteur sous le vent. C'est sous grand-voile à un ris, foc partiellement roulé que nous avons navigué parfois jusqu'à 25 nœuds de vent apparent. Conditions où le Lucia 40, par son comportement et ses performances, nous a agréablement surpris. Dans la mer agitée, fréquente dans les canaux, son passage est plus que satisfaisant. On prend même du plaisir à barrer même s'il faut se résigner à utiliser la barre à roue debout et non plus assis sur la banquette. A 45/50 degrés du vent apparent, le speedo affiche 7-7,2 nœuds. Bilan plus que positif quand on sait que le Lucia 40 est équipé d'ailerons et transporte dans ses soutes 300 l de gasoil et 450 l d'eau. Ce qui ne gêne rien, les habituels craquements entendus quand les coques retombent dans la mer se font ici oublier. C'est dire que ce cru Fontaine-Pajot témoigne du savoir-faire du chantier rochelais dont toute la production du Lucia est déjà vendue jusqu'en février 2018. Qu'importe! Si vous ne l'achetez pas, vous avez toujours la possibilité de le louer.

## A voir...

### et à revoir!



Il n'est pas évident d'utiliser les trois winches du poste de pilotage. Ils sont très éloignés et d'une puissance, des 45 Lewmar, un peu limite.



Le panneau au milieu du rouf permet d'avoir un œil sur le gréement.



Il arrive à la chaîne de se bloquer sur les houes en acier du davier.



La banquette du carré et son dossier incliné incitent à la sieste.



Le tiroir coulissant situé sous le matelas du lit double.

## LE LUCIA 40 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Lucia 40	Nautitech Open 40	Bali 4.0	Lagoon 39	Leopard 40
LONGUEUR	11,73 m	11,98 m	11,93 m	11,74 m	11,99 m
LARGEUR	6,63 m	6,91 m	6,72 m	6,79 m	6,72 m
TIRANT D'EAU	1,20 m	1,35 m	1,12 m	1,21 m	1,17 m
DEPLACEMENT	8 900 kg	7 800 kg	8 600 kg	11 670 kg	10 530kg
SV AU PRES	95 m <sup>2</sup>	91 m <sup>2</sup>	80 m <sup>2</sup>	70 m <sup>2</sup>	95,90 m <sup>2</sup>
ARCHITECTE	Berret Racoupeau	Marc Lombard	Xavier Fay	VPLP	Simonis/Voogd
MATERIAU	sand. mousse/verre	sand. mousse PVC/pol.	sandwich mousse/PVC	sandwich verre/balsa	sandwich verre/PVC
CONSTRUCTEUR	Fontaine-Pajot	Bavaria Catamaran	Catana	Lagoon	Leopard Cata
PRIX DE BASE	263 400 €	336 000 €	315 080 €	289 200 €	330 000 €

**L'avis de Voile Magazine :** C'est évident. Dans la catégorie des catas de 40 pieds, la concurrence est vive. L'Open 40 se singularise par ses deux postes de barre décalés sur l'arrière tandis que ses concurrents jouent la carte du poste de barre surélevé. Côté poids, le Lagoon 39 et le Leopard 40 affichent des déplacements plus élevés. En revanche, tous proposent - charter oblige - une version en quatre cabines et quatre cabinets de toilette à l'exception du Leopard où l'on ne dispose qu'un cabinet de toilette par coque.