



# S a b a 5 0

## Tour de l'Atlantique et plus si affinités

Le chantier Fountaine Pajot vient de présenter un bateau très attendu dans le segment des 50 pieds : le Saba 50. Un nouveau modèle qui tient compte des desiderata des plaisanciers, toujours plus friands de confort, tant sur le pont qu'à l'intérieur. Pour autant, les performances sont loin d'être bradées, et c'est tant mieux !

Texte : Emmanuel van Deth  
Photos de l'auteur et DR

### LE REMPLAÇANT DU SALINA

Le Salina 48, diffusé depuis 2009 et construit en cinq ans à plus d'une centaine d'exemplaires, tire donc sa révérence. Salué comme un excellent bateau tant pour la location que pour la grande croisière en famille, il est remplacé par un modèle plus grand – 68 cm de longueur et 29 cm de largeur en plus – mais surtout bien plus volumineux. Les coques du Saba 50 sont en effet plus larges, plus hautes, et on constate cette même évolution pour la nacelle.

Du coup, vu du ponton, notre catamaran flambant neuf semble bien plus imposant que le 48... Il faut dire que les propriétaires d'aujourd'hui recherchent

toujours plus de confort et d'équipement sur des bateaux conçus pour vivre vraiment à bord. Mais voilà, le chantier ne va pas se renier pour autant – il a été créé par deux cadors de la course au large et de la voile olympique au plus haut niveau, Jean-François Fountaine, désormais maire de La Rochelle, et Yves Pajot, qui pose tout juste son sac à terre... après un tour du monde à bord d'un Salina 48. Dans ce contexte, on comprend bien que les performances demeurent une préoccupation majeure pour le bureau d'études. Tout l'enjeu est là : séduire des marins toujours plus exigeants quant au confort, tout en conservant intactes les qualités marines et les possibilités de vitesse.



### LONGUEUR À LA FLOTTAISON

Le cabinet d'architectes Berret/Racoupeau, déjà auteur du Salina 48, a été sollicité pour dessiner le Saba 50. Les lignes d'eau sont relativement proches, avec une longueur à la flottaison maximale grâce à des jupes rasantes et des étraves presque droites, des sections en U pour minimiser la surface mouillée, un volume important à l'avant pour contrer toute tendance à l'enfournement par forte brise et grosse mer de l'arrière. Quant aux ailerons fixes, ils gagnent 15 cm : le tirant d'eau reste pourtant limité – 1,25 m –, mais c'est toujours ça de gagné pour remonter au vent. La différence entre les deux modèles tient dans le devis de poids : de 11 t, on passe à 15,7. Soit une augmentation de quasi 50 %. Et si le gréement est plus élancé – donc optimisé pour les allures près du vent et capable d'accrocher les filets d'air plus élevés (et plus rapides), la surface de voilure passe de 131 m<sup>2</sup> pour le Salina 48 à 141 pour le Saba 50, soit à peine 8 % de plus. Sur le papier, c'est clair, le 50 sera pénalisé par petit temps. Nous verrons plus loin que le dernier-né de Fountaine Pajot se tire pourtant plutôt bien de l'exercice. Le ratio voilure/poids du Saba est de 8,98 m<sup>2</sup>/t contre 11,9 pour son prédécesseur... Pour autant, le 50 est plutôt bien placé par rapport aux 6,81 m<sup>2</sup>/t du Lagoon 52. Si la

**1** - Le gennaker peut se border relativement plat : en dessous de 10 nœuds de vent, il est possible de naviguer jusqu'au travers/bon plein à bonne vitesse.

**2** - Les étraves quasi droites, signature du cabinet Berret/Racoupeau, donnent une ligne moderne à ce joli catamaran.

**3** - Au près serré, rien ne vaut des profondes dérives, certes... mais les ailerons bien dessinés du Saba 50 autorisent un cap très correct pour un catamaran de croisière.

**4** - La grand-voile, selon la tendance du marché, adopte une corne imposante, laquelle est aisée à gérer grâce à un hook intégré.

tendance est clairement à l'alourdissement pour nos catamarans de croisière, les architectes et les maîtres voiliers veillent au grain : les polaires promettent 12 nœuds par 20 nœuds de vent et même des vitesses de 18 à 20 nœuds par forte brise. A condition de savoir naviguer léger et d'opter pour des hélices repliables, les catamarans d'aujourd'hui restent de belles machines à avaler les milles...

### SOUS VOILE

Avant de vous décrire par le menu le comportement sous voile du Saba 50, parlons un peu mécanique : notre modèle d'essai est équipé de deux moteurs de 55 chevaux. Ces mécaniques nous ont semblé parfaitement dimensionnées ; pas de difficultés pour se glisser dans une place de marina pourtant étroite : un catamaran de 50 pieds reste étonnamment maniable avec ses deux moteurs. Il est possible de commander des moteurs plus puissants – 75 chevaux pour ceux qui souhaitent avoir de la puissance en réserve. Avant de rentrer au port, il faudra juste faire attention à ne pas placer de pare-battages sur les hublots de coque – ils conservent la forme œil de chat des précédents modèles mais sont bien plus grands.

Nous voilà maintenant sortis du port. Nous hissons la grand-voile à corne de 83,5 m<sup>2</sup> – grâce au maintenant indispensable winch électrique. La corne, devenue à bord de tant de catamarans une corvée à désolidariser du mât (il faut bien la glisser dans le lazy bag !), est ici astucieusement mise en place grâce à un système de hook. C'est simple et efficace. Le solent à faible recouvrement autorise un cap proche des 60° du vent. On se situe ici dans la bonne moyenne des catamarans à ailerons.



aussi, on trouve beaucoup de rangements : le Saba 50 est bien un bateau de voyage, et il emmènera toute la famille pour une année ou plus sur l'eau sans souci de stockage. Il vous reste à opter pour la version Maestro à quatre cabines ou la Quintet, plutôt dédiée à la location et au charter avec ses cinq cabines doubles et son logement skipper – soit 12 couchages en tout.

### CONCLUSION

Le Saba 50, avant même d'être présenté au public, a été vendu à 15 exemplaires. Un joli score qui démontre que le chantier Fountaine Pajot profite d'une image enviable auprès des amateurs de grands catamarans et surtout que son nouveau modèle, compromis très réussi entre confort et performances, a su convaincre avant même de tirer ses premiers bords. A l'essai, on a découvert une unité particulièrement séduisante avec ses trois zones de vie extérieures et sa nacelle lumineuse et parfaitement agencée. En navigation, le Saba a su nous séduire par tout petit temps, mais nul doute qu'en traversée océanique il saura maintenir de belles moyennes. Un catamaran que sa facilité de manœuvre et sa finition flatteuse destinent aussi bien aux loueurs qu'aux candidats au grand voyage.



## MOT DU CONSTRUCTEUR

**CINQ QUESTIONS À STEVEN GUEUDEU, DIRECTEUR COMMERCIAL DE FOUNTAINE PAJOT**

• *Depuis combien de temps le chantier travaille-t-il sur le projet Saba 50 ?*

Un projet comme le 50, c'est deux ans de travail, soit 8 000 heures pour le bureau d'études du chantier et 3 000 pour le cabinet d'architectes.

• *Quelles sont les grandes lignes du projet ?*

Dans l'ADN de Fountaine Pajot, il y a la performance... Le Saba, avec moins de 16 tonnes, est relativement léger et surtout bien toilé. Par ailleurs, le bateau répond à toutes les exigences de confort que sont en droit d'exiger nos clients, y compris des options comme la climatisation, le dessalisateur, le groupe électrogène...

• *Quelles nouveautés sur le pont ?*

Le Saba propose trois vrais espaces 100% dédiés à la détente : le cockpit et son immense banquette arrière, le salon avant et enfin le lounge deck de 12 m<sup>2</sup>, à côté du poste de pilotage.

• *Et à l'intérieur ?*

Il y a bien plus de lumière dans les cabines ! Nous avons en effet adopté pour des grands hublots, dont le design est issu des anciennes ouvertures en "œil de chat".

• *A qui s'adresse le Saba 50 ?*

Aux particuliers avec cette version Maestro quatre cabines, mais également aux professionnels de la location et du charter grâce à la déclinaison six cabines.

12 - Proche du cockpit, la cuisine propose un plan de travail de deux fois 2,20 m et un îlot central. Des rangements partout, un équipement pléthorique et aucune gêne de la circulation dans la nacelle, c'est un sans-faute !

13 - Les cabines sont vraiment confortables, avec de bons volumes de rangement et un accès vraiment facile au lit.

14 - Les bossoirs sont intelligemment conçus pour recevoir kayaks ou planches à voile sur le dessus.

Les panneaux solaires du bord sont installés tout à l'arrière du bimini. Une zone particulièrement bien exposée pour un rendement maximal.

Les bossoirs pour remonter l'annexe après le mouillage, c'est bien... mais quand ils sont prévus pour stocker les kayaks, planches et autres paddles, c'est encore mieux !

Ah ! le fameux lounge deck... ce sera le lieu favori de l'équipage pour prendre le soleil, l'apérif ou bouquiner. Et puis les postes de manœuvre et de pilotage sont tout près.

La casquette de rouf commune à tous les modèles du chantier offre un vrai confort dans les contrées tropicales ! C'est le parfait compromis entre aérodynamisme, esthétique et protection contre l'effet de serre.

Le cockpit avant est un vrai salon extérieur aménagé au pied du mât qui privilégie le confort avec des matelas qu'on peut régler.



Si vous naviguez dans des contrées fraîches, il reste possible de manger dans le carré... mais ce serait tellement dommage de ne pas profiter de cette grande table capable d'accueillir 10 convives - voire 12, avec la rallonge de la version Quintet !

Tous les modèles du chantier sont équipés d'ailerons fixes, plus faciles que les dérives et surtout plus solides : le Saba 50 ne déroge pas à la règle, mais ses appendices gagnent 15 cm, comparés au Salina 48.

Les hublots de coque du Saba conservent le dessin en œil de chat... mais ils sont bien plus grands que ceux du Salina 48.

Un poste pour le pilotage, un autre pour les manœuvres. Tous deux sont positionnés sur tribord, à mi-hauteur du rouf.



- ◆ Facilité de manœuvre
- ◆ Lounge deck particulièrement réussi
- ◆ Carènes performantes dès 2 Beaufort

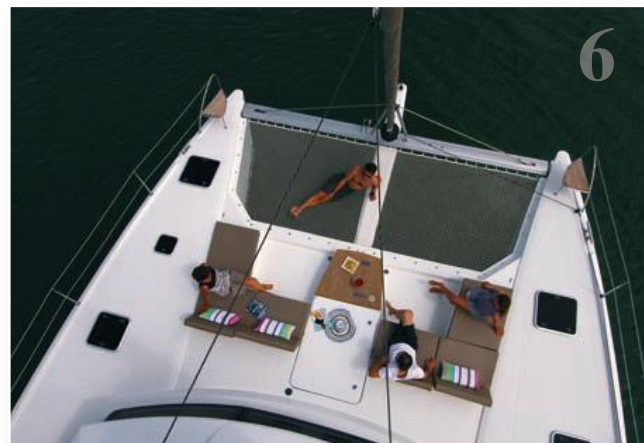


- ◆ Souplesse de l'arrière du bimini
- ◆ Pourrait mieux faire au près
- ◆ Un peu trop de poids pour briller par tout petit temps sous solent

Le jour de notre essai, nous n'avons pas été gâté par les conditions, avec un vent d'une légèreté à ne pas mettre un cata dehors. 5 à 6 nœuds, c'est vraiment faible, et on aurait pu être tenté – comme souvent avec un cata de croisière – d'écourter la navigation à la voile et de passer au moteur... Pourtant, magie de la nouvelle carène, en abattant suffisamment pour porter le gennaker, le bateau s'ébroue et on ressent même un coup de fouet à la barre. Le Saba passe de moins de 4 à 6 nœuds, et comme la barre est sensible et toujours douce, on se surprend à ne plus vouloir la lâcher et on s'amuse à régler le bateau comme si nous étions en régate. Sympa ! On vire, on empanne, on joue avec les risées. Et durant toute cette journée d'essai, nous n'aurons pourtant subi aucun manque à virer, ce qui mérite d'être salué. Même sous grand-voile seule, ça passe ! On peut le dire, le Saba 50 mérite d'être qualifié de catamaran de croisière évolutif.

### PLAN DE PONT

Le rouf à casquette reste fidèle aux standards du chantier : ce choix est autant esthétique qu'aérodynamique, mais il offre aussi une excellente protection contre le rayonnement solaire le plus vertical – et donc le plus chaud sous les tropiques. On quitte le cockpit ceinturé par un pavois imposant par quelques marches pour atteindre les passavants, larges et dégagés. Le passage d'une coque à l'autre, par le cockpit comme par l'avant du rouf, est très fluide et on n'y rencontre aucun obstacle. Un petit regret quand même : le passage des coques proprement dites au pontage qui les relie s'assortit d'une petite différence de niveau un peu désagréable au moment de découvrir le bateau. Mais après une journée à bord, on s'y habitue sans problème. A mi-hauteur du rouf sur tribord, le chantier a installé un poste de manœuvres où se concentrent les trois winches et les bloqueurs. Les manœuvres qui reviennent de bâbord empruntent de savantes goulottes pour ne pas se monter sur le rouf. On contrôle tous les bouts depuis ce poste, à l'exception des deuxième et troisième ris, qu'on



repréend depuis le pied de mât. En option, eux aussi peuvent être ramenés au cockpit avec les autres manœuvres. Juste en arrière du poste de manœuvres, on trouve le poste de barre assorti d'une banquette où trois personnes seront à l'aise. On y a une très bonne vue sur le plan d'eau, et seul le génois ou le gennaker, aux allures très débridées, masque une partie du champ de vision. Ce détail mis à part, l'emplacement est très agréable, à la fois tout proche des manœuvres et pour partie protégé du vent et des embruns. De puissants panneaux solaires ont trouvé leur place à l'arrière du bimini. La zone mériterait un brin de rigidité en plus, même si on n'est pas censé y évoluer. Les jupes arrière sont larges et immédiatement accessibles depuis le cockpit. Juste au-dessus, les bossoirs méritent qu'on s'y intéresse : leur face supérieure est conçue pour soutenir kayaks ou autres planches. Malin, non ?

### FARNIENTE

Si le Saba navigue bien, même par temps léger, son vrai point fort reste ses espaces de vie. Là où le Salina déploie un grand

DESCRIPTIF TECHNIQUE	
Architecte :	Berret/Racoupeau
Design intérieur :	Isabelle Racoupeau
Constructeur :	Fontaine Pajot
Longueur de coque :	14,98 m
Largeur :	7,99 m
Tirant d'eau :	1,25 m
Poids :	15,7 t
Voilure au près :	141 m <sup>2</sup>
Grand-voile :	83,5 m <sup>2</sup>
Génois :	57,5 m <sup>2</sup>
Moteur :	2 x 55 CV
Gazole :	940 litres
Eau :	700 litres
Cabines :	4/6
Version Maestro :	1 suite privée + 1 salle de bains / 3 cabines invités + 3 salles de bains
Version Quintet :	5 cabines doubles + 1 cabine skipper + 6 salles de bains
Prix de base version Maestro :	585 000 euros HT
Options :	
Version Quintet :	619 000 euros
Pack Grand Large :	18 000 euros
Pack Océanique :	40 500 euros
Panneaux solaires :	4 043 euros
Dessalinisateur :	9 905 euros
Bimini fixe poste de barre :	2 318 euros
Toile d'ombrage salon avant :	1 918 euros
Passerelle carbone :	3 916 euros
Table haute dans salon :	1 642 euros
Supplément 2 x 75 CV :	6 760 euros
Hélices tripales repliables :	2 301 euros
Gennaker :	5 955 euros
Accastillage de gennaker et tangon :	7 235 euros
Winch de bossoirs électrique :	3 191 euros





cockpit, un trampoline et un solarium déporté tout à l'arrière, le Saba sort le grand jeu. Le cockpit, tout d'abord, offre une surface protégée par le bimini rigide immense : la table, de 1,72 m par 1,21 m, décalée sur bâbord, est assez grande pour accueillir 10 convives. La version Quintet, typée charter, propose même une rallonge d'un mètre, ce qui permet à deux personnes supplémentaires de s'installer. A tribord, une méridienne est aménagée, complétée par une imposante banquette arrière de 3,75 m de longueur. C'est bien, mais assez classique, objecterez-vous... C'est devant le mât que les installations sont plus originales : le chantier, sans réellement aménager un second cockpit, a prévu un salon de pont avec des assises peu creusées et des matelas à positions variables. Il est possible, grâce à des poteaux carbone et à un taud ad hoc (en option), de protéger cette deuxième zone de repos du soleil. Mais le must reste le lounge deck, perché sur le bimini : avec une vue à 360°, on est allongé ou assis, parfaitement installé pour profiter de la navigation ou du mouillage. Des matelas à l'avant, des banquettes à l'arrière... et donc ici aussi, il est possible de recevoir du monde ! Seul petit bémol : la bôme, volontairement basse pour faciliter l'accès au zip du lazy bag, peut devenir gênante lors d'un virement de bord ou un empannage. Il faudra donc être vigilant avec ceux qui opteront pour cet emplacement en navigation. Enfin, dernier avantage de ce salon surélevé, il est à proximité des postes de barre et de manœuvres.

### EMMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

Pas de marche entre le cockpit et la nacelle pour une circulation

optimale, des grandes baies vitrées pour gommer encore un peu ce passage extérieur/intérieur, le Saba 50 sait jouer d'entrée sur le registre de la convivialité, d'autant que les volumes offerts sont particulièrement généreux – on relève 2,25 m de hauteur sous barrot. Vue panoramique tout horizon, mais également panneaux zénithaux – obturables, bien sûr –, la lumière est partout ! Mais ce qui frappe le plus, c'est cette impression générale de qualité. Le chantier est parvenu, grâce à de multiples points de détail, à proposer une finition bien supérieure à celle du Salina 48. On a particulièrement apprécié – deux exemples parmi tant d'autres – les vaigrages sous le bimini extérieur, un traitement réservé jusqu'alors à la nacelle, et les montants structurels parés d'un PVC bicolore dont le noir s'accorde parfaitement aux hublots. La cuisine s'articule sur bâbord autour d'un vaste plan de travail en L et un îlot central. Rangements partout, électroménager, réfrigérateurs industriels, il ne manque rien. La proximité immédiate avec le cockpit est également très appréciable. En revanche, la table à cartes est installée en diagonale, ce qui permet de gagner un peu de place, mais en navigation et dans ces tailles de catamarans, on préfère tout de même être bien installé face à la route... Enfin, à tribord, la table basse – 61 cm par 103 cm – est agréable, et il est même possible de la troquer contre un format de surface supérieure. Dans les coques, la visite des cabines laisse la même impression que plus haut : plus de clarté – les grands hublots de coque y sont pour beaucoup – et une finition partout parfaitement soignée. Les couchages sont tous larges et faciles d'accès grâce à la découpe en "island bed" – les deux côtés latéraux sont pour partie accessibles et non encastrés directement contre les bordés. Là

**5-** Le Saba est un bateau aussi à l'aise en navigation que confortable au mouillage.

**6 -** Le cockpit avant vu par Fountaine Pajot : un véritable espace de vie supplémentaire pour profiter du bateau.

**7 -** Le lounge deck est vraiment vaste et uniquement dédié au farniente.

**8 -** Le poste de barre est accueillant, avec une belle banquette trois places et un espace pour bien gérer les manœuvres.

**9 -** Le cockpit est vraiment spacieux et la circulation aisée.

**10 -** La table de cockpit peut recevoir jusqu'à 12 personnes : c'est à bord du Saba que tous les copains du mouillage viendront forcément faire la fête...

**11 -** Vue panoramique, 2,25 m de hauteur sous barrot, pas de seuil entre le cockpit et le plancher : le carré sait se montrer accueillant.

## LES CONCURRENTS

Modèle :	Leopard 48	Privilège Serie 4.9	Nautitech 482	Lagoon 52
Constructeur :	LEOPARD CATAMARANS	PRIVILÈGE MARINE	NAUTITECH	LAGOON
Surface au près en m <sup>2</sup> :	144,5	132	116	177
Poids en t :	14,46	11,3	11,2	26
Prix HT en € :	439 000	620 000	545 550	656 000