



# New 45 Fountaine Pajot

**AVANT  
PREMIERE!**

## Le juste compromis PERFORMANCES/CONFORT

Après sept ans de production – et 259 exemplaires construits –, l'Hélia 44 tire sa révérence ; il est remplacé par le New 45, dont le nom sera dévoilé début septembre. Un essai en avant-première, à l'occasion des tout premiers bords de ce nouveau modèle très attendu.

☞ Texte : Emmanuel van Deth - Photos : De l'auteur, GMR et Fountaine Pajot

Rendez-vous est pris sur la péninsule de Troia, au sud-est de Lisbonne. Au début de l'été, les conditions sont ici le plus souvent ventées – le fameux alizé portugais. Nous nous contenterons juste de quelques bouffées de ce vent de secteur nord... ce qui finalement convient assez bien au New 45. Une bonne surprise, car ce nouveau bébé est plutôt joufflu : 14 tonnes, contre 10,8 pour l'Hélia 44. On n'est pas très loin du déplacement du Saba 50 – 15,7 t. La surface de voile suit logiquement cette inflation ; au près, elle passe de 115 m<sup>2</sup> sur l'Hélia à 124 m<sup>2</sup>. Le cabinet Berret-Racoupeau et le bureau d'études du chantier ont évidemment tenu compte de la volonté de la clientèle des catamarans de 45 pieds destinés à la grande croisière, tout

comme à la location : disposer d'un confort maximum. Ce qui se traduit concrètement par plus de volume – donc plus de matière – et des équipements supplémentaires. D'où un déplacement plus élevé. Le tour de force des architectes, en matière de design, c'est d'être parvenus à conserver une silhouette fluide et harmonieuse à ce New 45 ; grâce à des petits détails, comme le bimini très peu épais, les hublots latéraux habilement découpés ou encore l'habillage gris métallisé des arêtes du rouf, le catamaran affiche incontestablement une ligne élégante. Du côté des carènes, l'accent a été porté sur les formes arrière, plus tendues – lire l'encadré de l'architecte. Les ailerons fixes sont courts – 1,20 m seulement de tirant d'eau –, facilitant

l'accès aux plans d'eau peu profonds.

### Poste de manœuvre et poste de barre

Le plan de pont du New 45 parvient avec brio à concilier les exigences de la navigation et de beaux espaces de farniente. Commençons par le cockpit : il est donc parfaitement protégé par le bimini, puisque ce dernier se prolonge très loin sur l'arrière. La table de cockpit opposée peut accueillir 8 convives, voire 12 en optant pour la rallonge. Un bain de soleil est intégré à bâbord. La circulation est excellente vers les jupes arrière. Seul détail à revoir : l'échelle de bain verticale et ses marches en plastique... Un bon point en revanche pour la grande plate-forme arrière ; elle est équipée de bossoirs intégrés, et peut accueillir



2

1 : Grâce à un gréement élancé, une grand-voile à corne et un génois à recouvrement, le New 45 arbore une surface de voile de 10 % supérieure à son prédécesseur, l'Hélià 44.2 : La plate-forme arrière peut être immergée à la demande ; elle est équipée de bossoirs intégrés pour supporter un dinghy – jusqu'à 150 kg et 3,40 m de longueur.

3 : Le New 45 parvient à se déhaler à plus de 5 nœuds même par petit temps : une bonne surprise !:

une annexe de 3,40 m et son moteur relevé. Les passavants, toujours supérieurs à 66 cm de largeur, sont sécurisés par une belle main courante à la sortie du cockpit. A l'avant, un salon de pont de 8,5 m<sup>2</sup> avec des dossiers inclinables et encore deux trampolines. Un seul regret : pas de marche ici pour escalader le rouf. En revanche, l'accès est facile vers le flybridge, via le passavant tribord ou le cockpit. On parvient au poste de manœuvre, dont la lecture est facile. Un système de goulottes permet de ramener les manœuvres bâbord vers tribord. Juste derrière, le poste de barre. Une grande zone de farniente est également aménagée sur le flybridge.

### Vif et plaisant sous voile

Les conditions légères rencontrées lors de cet essai – pas plus de 12 nœuds de vent – semblaient donc a priori peu favorables à un catamaran au déplacement plutôt élevé ; force est de reconnaître que le New 45 nous a surpris par son aisance. Certes, notre modèle était doté d'une superbe garde-robe en composite... mais tout de même : ce catamaran démarre franchement dès les premières risées, cale sa vitesse à 6 nœuds pour 10 de vent réel et cape à 35° à 38° du vent apparent. Au vu de la trace GPS et du sillage, la dérive est quasi nulle, malgré les ailerons peu profonds. Un franc coup de barre au vent et le New 45 pivote immédiatement sans jamais rater son virement. Au débridé, à la faveur d'une petite risée, le GPS indique même 7,5 nœuds. Bien lancé, le New 45 semble prêt à accélérer encore..., mais il réclame tout de même du vent pour franchir la barre des 10 nœuds. Dans certaines conditions de mer, le bouchain arrondi à l'arrière qui rase la ligne de flottaison « claque » un peu la surface de l'eau, mais rien de gênant. La sensation à la barre est bonne – transmission par câbles. On profite d'une bonne vision sur le plan d'eau et le plan de voilure. On peut même voir la poupe bâbord en se penchant un peu – bien pratique lors des manœuvres au port.

### Une méridienne dans la nacelle

La nacelle est bien sûr accessible de plain-pied depuis le cockpit. L'ouverture des baies vitrées forme un L couché vers la droite : 1,87 m de hauteur, un passage aux pieds de 1,21 m et une largeur totale en partie haute



3





de 2,32 m. Soit 50 cm de plus que sur l'Hélia. La nacelle, avec une belle hauteur sous barrot de 2,17 m, colle aux besoins modernes : plus de vraie table à cartes traditionnelle, mais un vaste panneau qui regroupe tous les cadrans, à proximité du cockpit, et donc du poste de barre. La cuisine en profite pour prendre ses aises : grand plan de travail et nombreux rangements sont au rendez-vous. Idem pour le carré, lequel intègre une assise méridienne modulable – parfaite pour lire ou pour la veille en navigation. La table du carré mesure 164 cm par 84 cm. Le plateau proposé ici est de type table basse, mais il est possible de commander une table plus haute, et même un carré transformable en couchette double. L'aération a été bien pensée avec un grand panneau ouvrant frontal.

Le chantier a aménagé des ouvertures zénithales : beaucoup de lumière naturelle, une vue sur le plan de voilure depuis l'intérieur, mais il sera nécessaire d'opter pour des stores occultants lors des navigations par temps chaud.

Le constructeur propose deux versions d'emménagements : Maestro, avec trois cabines et trois salles d'eau, ou Quatuor, avec, vous l'avez deviné, quatre cabines et autant de coins toilette. Le modèle que nous avons essayé est un Maestro. La coque bâbord est entièrement dédiée au propriétaire – on ferme la

**ON VEUT SAVOIR !  
ELBA OU CAPRAIA 45 ?  
A MOINS QUE...**

Evidemment, ce nouveau catamaran signé Fountaine Pajot ne s'appellera plus très longtemps New 45 ; le staff dirigeant du chantier a décidé de dévoiler le nom de son bébé à l'occasion de sa première présentation officielle au Cannes Yachting Festival. Au début, j'étais bien parti pour jouer le jeu du teasing imposé par le constructeur... New 45 par-ci, New 45 par-là ; personne ne fourche, l'exercice est bien rodé. Et puis finalement, j'ai craqué, j'ai voulu en savoir plus. Pour être tout à fait honnête, si j'étais parvenu à connaître de manière certaine le nom du New 45, je ne l'aurais pas écrit ; pas très sympa pour le chantier... Le cahier des charges pour le nom d'un catamaran à voile Fountaine Pajot, je le connais : une île qui se termine en « a », deux syllabes de préférence pour un « petit » modèle, un nom qui passe bien dans toutes les langues. A force de suggestions, plaisanteries et autres pièges un peu vachards, on me lâche qu'il s'agit de la Toscane. Là, on peut avancer – même si le chantier pourrait bien se rabattre in fine sur un bout de corail perdu des Exumas... Il y a trois îles dont le nom se termine par « a » entre la Corse et l'Italie : Elba, Pianosa et Capraia. Et un caillou : Palmioli. Avantage à Elba pour le nom court et évocateur. Mais j'aurais choisi Capraia... Verdict le 10 septembre à Cannes.



descente pour profiter de tout le volume disponible. Du coup, l'ouverture vers la couchette double arrière est maximum – rien à voir la classique porte d'une cabine. En coursive, un vrai bureau, pléthore de rangements et une vaste salle de bains à l'avant. Sur l'autre bord, deux cabines plus classiques – avec island bed pour un accès plus facile. Les matelas sont larges : 1,60 m à l'arrière, 1,55 m à l'avant. Chaque cabine est aérée par deux hublots ou panneaux. Globalement, la finition et les boiseries en Alpi sont très soignées, à l'exception de quelques points de détail – champs des panneaux en bois non vernis, par exemple. Mais le modèle qui nous est présenté est le no 1 ; les prochains modèles devraient être plus aboutis encore.

**Conclusion**

Si le New 45 mise clairement sur le confort comparé à son prédécesseur, ce nouveau catamaran parvient à rester performant et élégant. La distribution des emménagements est parfaitement adaptée à des longs séjours en mer – cuisine immense, poste de veille, nombreux rangements. Et les manœuvres sont faciles et intuitives, garantissant une prise en main rapide et plaisante de ce multicoque.



4 : Le New 45 propose 3 zones de relaxations bien distinctes : le cockpit, le flybridge et la plage avant.

5 : Le redan marqué à l'intérieur permet de conserver une largeur à la flottaison contenue !

6 : Le génois à recouvrement apporte un plus indéniable dans les petits airs.

7 : Les winches ont été sensiblement écartés, pour une meilleure compréhension du plan de pont et ses manœuvres.

8 : Le salon de pont avant se prolonge par deux trampolines.

5



6



7



8



- ◆ Silhouette élégante
- ◆ Performances convaincantes, même par petit temps
- ◆ Méridienne intégrée au carré



- ◆ Quelques angles vifs dans les emménagements
- ◆ Pas de marches à l'avant du rouf
- ◆ Echelle de bain disgracieuse

### CONCURRENTS

<b>MODÈLES</b>	Leopard 45	Lagoon 46	Balance 451	Nautitech 46 Open	Bali 4.5
<b>CONSTRUCTEUR</b>	Robertson/Caine	Lagoon	Balance Cats	Nautitech	Catana Group
<b>SURFACE AU PRÈS</b>	124	140	132	112	111
<b>POIDS</b>	14,5	16,6	8,4	10,8	11,6
<b>PRIX DE BASE</b>	399 000 €	433 000 €	470 000 US\$	413 000 €	391 540 €





9



10



11



12

## LE POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE PAR OLIVIER RACOUPEAU



Pour ce modèle, nous n'avions pas de cahier des charges précis, c'est un peu nous qui avons donné nos idées. Les catamarans d'aujourd'hui sont de plus en plus équipés, aussi, nous avons étudié de nouvelles carènes, inspirées de celle de l'Alegria 67. On a fait un gros travail de simulation sur l'écoulement des zones arrière avec des lignes plus tendues. L'idée est de disposer d'un arrière plus porteur : contrairement à ce qu'on croit, un catamaran de croisière dans ses conditions habituelles de navigation à tendance à se cabrer, et non à enfourner. Nos nouvelles carènes apportent un plus très net aux allures portantes, mais également au moteur. Les ailerons n'ont pas fait l'objet d'études particulières – ce sera pour plus tard.

A l'intérieur, avec Isabelle – la femme d'Olivier, NDLR –, on a fait le constat qu'on ne fait plus la nav' comme autrefois : plus besoin d'être assis devant une table à cartes. Du coup, on a concentré les éléments de navigation sur un poste debout, plus proche du poste de barre.

Les emménagements sont plus engagés : on a agrandi la cuisine avec un plan de travail XXL et des rangements supplémentaires – en mer, on a du temps ! La méridienne de veille, tournée vers la vie du bord, est également parfaite pour bouquiner.

Sur le pont, on a fait un gros travail sur le poste de barre et les manœuvres : on a intégré un vide-poche, le barreur a une meilleure visibilité sur les instruments et les winches ont été un peu écartés, pour une meilleure compréhension des manœuvres.

9 : La nacelle privilégie l'agrément de la vie en mer, avec une grande cuisine et un poste de veille intégré au carré.

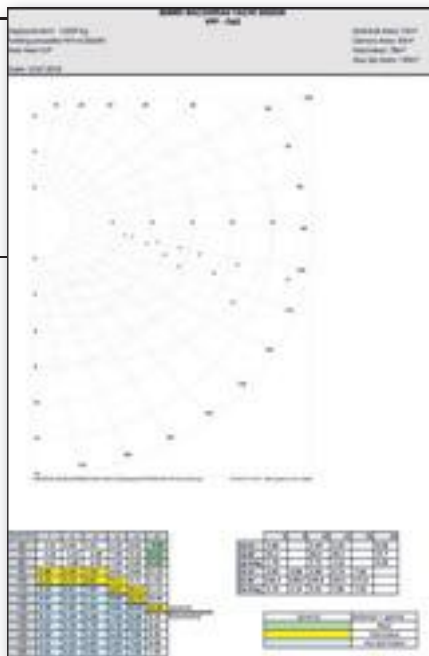
10 : Toutes les cabines proposent des couchages dont la largeur est supérieure à 1,55 m.

11 : Une plancha à gaz intégrée est disponible en option.

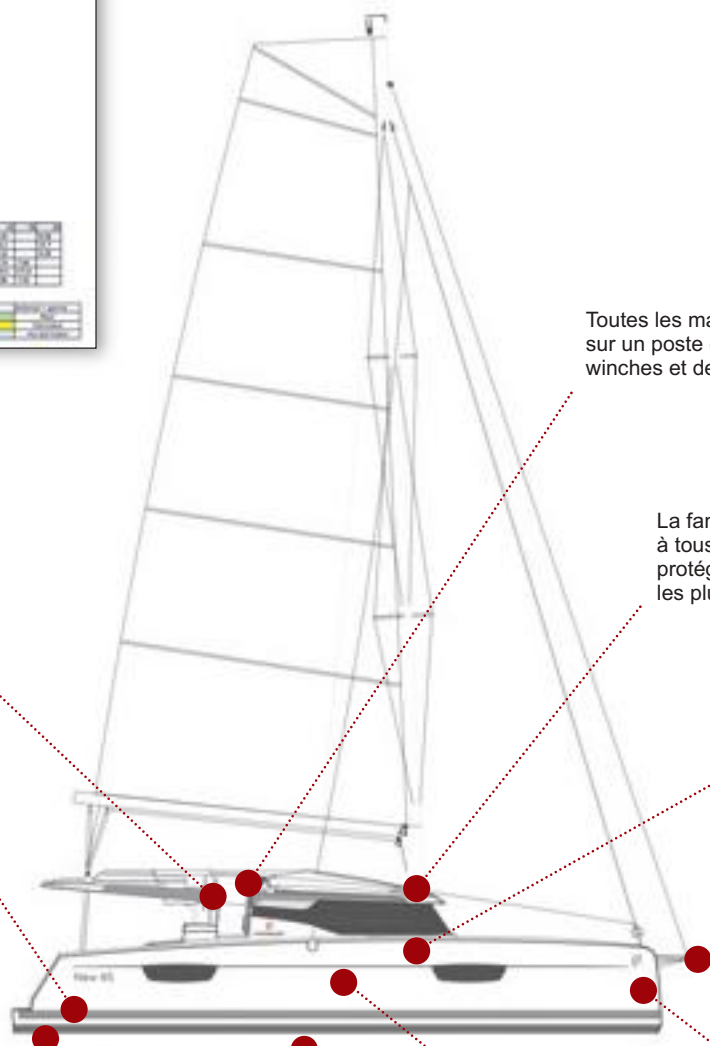
12 : La main courante à l'arrière du rouf sécurise les déplacements vers les étraves.

## DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Fontaine Pajot
Architecte : Berret-Racoupeau Yacht Design
Design intérieur : Racoupeau Design
Longueur hors-tout : 13,45 m
Largeur : 7,55 m
Tirant d'eau : 1,20 m
Déplacement : 14,01 t
Surface de voile : 124 m <sup>2</sup>
Grand-voile : 75 m <sup>2</sup>
Génois : 49 m <sup>2</sup>
Motorisation : 2 x 40 CV ou 2 x 60 CV
Carburant : 700 l
Eau : 470 l
Prix HT : 435 760 €
Principales options HT :
Coussins extérieurs (cockpit + lounge deck) : 6 050 €
Coussins extérieurs salon avant : 2 970 €
Plancha gaz intégrée : 1 837 €
Pack Navigation GARMIN 3 Smart Cruising : 16 000 €
Panneaux solaires 4X90/100 W : 3 610 €
Table de carré multifonction électrique : 5 500 €
Gennaker : 5 760 €
Accastillage de gennaker et bout-dehors : 5 850 €
Plate-forme annexe électrique (charge max 150 kg) : 17 200 €
1 winch électrique écoute de génois : 2 860 €
Hélices repliables : 1 893 €



Les polaires de vitesse du New 45 mettent en évidence une prédilection pour les allures proches du vent de travers – près de 10 nœuds avec 16 nœuds de vent réel et l'efficacité du plan de voilure avec son génois à recouvrement puisque le gain avec gennaker est de « seulement » 0,5 à 1 nœud. Notez que le spi asy demande d'abattre 10° de plus mais qu'il offre encore 0,5 nœud de vitesse supplémentaire. Au près, suivant la force du vent, la meilleure VMG se situe entre 52 et 60° du vent réel.



Toutes les manœuvres sont concentrées sur un poste dédié équipé de trois winches et de bloqueurs.

La fameuse casquette de rouf commune à tous les Fountaine Pajot permet de protéger la nacelle des rayons du soleil les plus verticaux.

Les cloisons structurales (sandwich balsa ou mousse PET) sont réalisées par infusion.

Le bout dehors en composite permet d'amurer un gennaker sur emmagasineur ou un spi asymétrique.

Les étraves inversées et les jupes rallongées offrent une longueur à la flottaison maximum, gage d'une vitesse moyenne élevée.

Coques et pont sont fabriqués selon procédé d'infusion de résine polyester et résine haute qualité anti-osmotique (coque) sur une âme de balsa et mousse PET.

Les ailerons courts limitent le tirant d'eau à 1,20 m. Ils sont rapportés dans un puits composite par procédé de collage afin d'éviter toute voie d'eau en cas de talonnage.

Les safrans suspendus sont réalisés en sandwich mousse. Leur mèche est en inox.

Les moteurs standards sont des 40 CV – 60 CV en option.

A l'arrière du poste de manœuvre, le barreur profite d'une vue dégagée sur le plan d'eau et les voiles.