

AURA 51, NEW 2022

NOUVEAUTÉ 2022

TANNA 47

TANNA 47

BREAKING NEWS

FOUNTAINE PAJOT ENTERS IN THE SUPER YACHT UNIVERS

UN SUPER YACHT SIGNÉ FOUNTAINE PAJOT

ODYSSÉA 24 AND OD Sea Lab TOWARDS ZERO CARBON YACHTING

ODYSSÉA 24 ET OD Sea Lab
CAP SUR LA CROISIÈRE DECARBONÉE

CROATIA OWNER'S RENDEZ-VOUS

CROATIE, RETOUR SUR LE RENDEZ-VOUS
PROPRIÉTAIRES



ÉDITO

Today, with eight models, our range of sail catamarans is the most complete on the market and we are proud of it. The Aura 51, our latest and largest catamaran ever produced on our Aigrefeuille site, carries all our know-how with its optimised spaces and ergonomics entirely dedicated to the comfort of the crew: aboard it, the pleasure of sailing, manoeuvring combines completely with the pleasure of living on board, living together ... and the new 80, the largest Flagship cruise unit on the La Rochelle production site. Our taste for innovation has always led us to progress, a dynamic which has never left us. Environmentally conscious, most particularly of the marine environment, since the beginning, we work to create ever more virtuous models. Energy autonomy, electric propulsion, new materials, new production methods, every effort is made to enable our customers to sail responsibly. One of the keys to our success is the care we take to ensure that the company is profitable, necessary for financing this development. The well-being of our employees and partners is another of our priorities so that we can advance as serenely as possible. Today our catamarans are one step ahead, we will continue to work to stay in the lead.

Aujourd'hui, avec 8 modèles, notre gamme de catamarans à voile est la plus complète du marché et nous en sommes fiers. L'Aura 51, notre dernier né et plus gros catamaran jamais produit sur notre site d'Aigrefeuille porte tout notre savoir-faire avec ses volumes optimisés et une ergonomie entièrement dédiée au confort de l'équipage: à son bord plaisir de naviguer, de manoeuvrer se confond totalement avec plaisir de vivre à bord, de vivre ensemble...et le nouveau 80 pieds, la plus grande unité de croisière Flagship sur le site de production de La Rochelle. Le goût de l'innovation nous a toujours fait avancer, une dynamique qui ne nous quitte pas. Soucieux de l'environnement et plus particulièrement du milieu marin depuis toujours, nous travaillons pour créer des modèles toujours plus vertueux. Autonomie énergétique, propulsion électrique, nouveaux matériaux, nouveaux modes de production, tout est mis en oeuvre pour permettre à nos clients de naviguer de manière responsable. Pour réussir ces paris, nous veillons aussi à préserver la rentabilité de l'entreprise, nécessaire au financement de cette évolution. Le bien-être de nos collaborateurs et de nos partenaires est une autre de nos priorités pour pouvoir avancer de la manière la plus sereine possible. Aujourd'hui les catamarans Fontaine Pajot ont une longueur d'avance, nous allons continuer à travailler pour rester en tête.

Nicolas Gardies
CEO
Directeur général

SOMMAIRE

04

SAILING TOWARDS CARBON NEUTRALITY

Interview Romain Motteau
Interview Romain Motteau

10

ODYSSÉE24

A partnership with WWF
Un partenariat avec WWF

7

OD SeaLab

Interview Mathieu Fontaine
A collaborative platform
Une plateforme collaborative

24

TANNA 47

Sea trial
Essai Presse

12

AURA 51

Sea Trial
L'essai grandeur nature

36

TESTIMONIALS

Témoignages

28

BREAKING NEWS

Actualités

38

CROATIA OWNERS RENDEZ-VOUS

Rassemblement Propriétaires en Croatie

46

PHOTO CONTEST

Concours photo

DIRECTEUR DE PUBLICATION
Nicolas Gardies

PHOTOS
Gilles Martin-Raget
Yves Ronzier
FP owners
Jean-Marie Liot
Fontaine Pajot

RÉDACTRICE EN CHEF
Hélène de Fontainieu

RÉDACTEURS
Yves Ronzier
Sam Fortescue
Fontaine Pajot



FONTAINE PAJOT S.A.
Zone Industrielle - 17290 Aigrefeuille - France

www.catamarans-fontaine-pajot.com
info@fontaine-pajot.com
@fontainepajot

ODYSSÉE 24

SAILING TOWARDS CARBON NEUTRALITY

CAP SUR ZÉRO CARBONE NET EN 2030



An ambitious plan to become net carbon neutral by 2030 are well under way at Fountaine Pajot. Since the Odysée 24 plan was announced by deputy CEO Romain Motteau, the business has made progress on several key challenges. Romain Motteau reflects on the objectives and the means the FOUNTAINE PAJOT Group has given itself to achieve them.

« **A**ware of the urgency of preserving the planet, we are living through a great cultural change and the new generation expects much of us at the dawn of this new era and these realisations. Our owners are also changing their needs and today expect their boat to be more environmentally responsible, while maintaining a high level of demand in terms of comfort. As part of an external audit, it has been established that 20% of our carbon footprint comes from production and 80% from the use of the boats. Also as part of the GHG (GreenHouse Gas Protocol) we have set three objectives to achieve carbon neutrality in 2030:

- 1.Reduce CO2 emissions from thermal engines by developing electric propulsion and helping owners understand how they can reduce engine and generator time. A first electric propulsion version has just been launched as a demonstrator, and we will develop it for the motor range in the next few years.
- 2.Reduce the impact of construction materials, particularly wood and glass fibre and resin. Fountaine Pajot thus aims to use much more

organic-based and recycled materials in the construction phase of its catamarans. We are currently working on such a prototype.

- 3.Reduce the impact of our industrial footprint with a more virtuous production system, through significant investments in our factories to limit the use of gas and electricity, as well as to limit and recover waste. This is within our reach, and we must involve all stakeholders to contribute to it. That is why Fountaine Pajot has put in place its own innovation platform, named OD Sea Lab. Observe, Design & Save. OD Sea Lab depends on our design office, our suppliers and all our staff to succeed in our project to transform and decarbonise sailing.

Thanks to this collective energy, we will become the leaders of the environmental transition of sailing. The solutions exist and we are working flat out to realise them with this demonstrator, planned for 2023.» Romain Motteau.

Un plan ambitieux visant à atteindre la neutralité carbone nette d'ici 2030 est en bonne voie chez Fountaine Pajot. Depuis que le projet Odysée 2024 a été annoncé par le Directeur Général Délégué Romain Motteau, l'entreprise a progressé dans plusieurs domaines clés. Romain Motteau revient sur les objectifs et les moyens que s'est donné le Groupe FOUNTAINE PAJOT pour les atteindre.

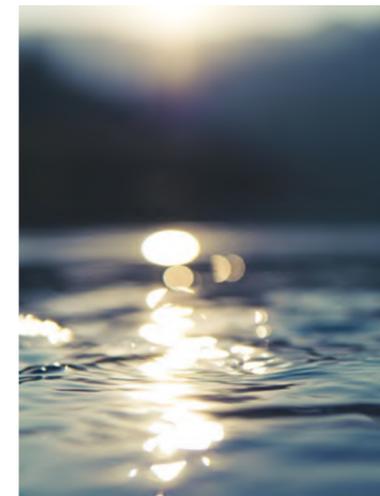
« **C**onscients de l'urgence de préserver la planète, nous vivons un grand changement culturel et la nouvelle génération attend beaucoup de nous à l'orée de cette ère nouvelle et de ces prises de conscience. Nos propriétaires modifient également leurs besoins et attendent aujourd'hui de leur bateau qu'il soit plus éco responsable, tout en ayant un fort niveau d'exigence en termes de confort. Dans le cadre d'un audit externe, il a été établi que 20% de notre empreinte carbone provient de la production et 80 % de l'utilisation des bateaux.

Aussi dans le cadre du protocole GHG (GreenHouse Gas Protocole) nous avons établi trois objectifs pour atteindre notre neutralité carbone en 2030:

- 1.Reduire les émissions CO2 des moteurs thermiques, ceci en développant la propulsion électrique et aider les propriétaires à comprendre comment ils peuvent réduire le temps passé au moteur et au générateur. Une première version à propulsion électrique vient d'être lancée comme démonstrateur, et nous la développerons pour la gamme moteur dans les prochaines années.
- 2.Reduire l'impact des matériaux de construction et particulièrement le bois et les fibres de verre et résine. Fountaine Pajot vise ainsi à utiliser beaucoup plus de matériaux agrosourcés et recyclés dans la phase de construction de ses catamarans. Nous travaillons actuellement sur un prototype dans ce sens.
- 3.Reduire l'impact de notre empreinte industrielle avec un système de production plus vertueux, grâce à d'importants investissements dans les usines pour limiter l'utilisation du gaz et de l'électricité, ainsi que pour limiter et valoriser les déchets.

Ceci est à notre portée, et nous devons y associer toutes les parties prenantes pour y contribuer. C'est pourquoi Fountaine Pajot a mis en place sa propre plateforme d'innovation, nommée ODSea Lab. « Observ, Design & Save ». ODSea Lab dépend de notre bureau d'études, de nos fournisseurs et de tous nos collaborateurs pour mener à bien notre projet de transformation et décarboner le nautisme.

C'est grâce à cette énergie collective que nous deviendrons les leaders de la transition environnementale du nautisme... Les solutions existent et nous travaillons d'arrache-pied avec toutes les parties prenantes, pour les concrétiser avec ce démonstrateur prévu pour 2023 » Romain Motteau.



ODYSSÉE 24
SAILING TOWARDS CARBON NEUTRALITY



FILM



THE BOAT OF TOMORROW
LE BATEAU DE DEMAIN



FILM



**ENSEMBLE,
RÉALISONS VOS RÊVES**


CGI FINANCE
GROUPE SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

CGI FINANCE, le partenaire financier de Fountaine Pajot

L'ACHAT D'UN BATEAU EST L'UN DES MOMENTS LES PLUS MARQUANTS D'UNE VIE.
QUE SON UTILISATION SOIT OCCASIONNELLE OU PLUS INTENSIVE,
UN FINANCEMENT EN LOA* VOUS PERMET DE NAVIGUER L'ESPRIT LÉGER.

**Un crédit vous engage et doit être remboursé.
Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.**

Aucun versement sous quelque forme que ce soit ne peut être exigé d'un particulier avant l'obtention d'un ou plusieurs prêts d'argent.

*Location avec Option d'Achat. Offre soumise à conditions et sous réserve d'acceptation par CGL, Compagnie Générale de Location d'Équipements, CGI FINANCE.
SA au capital de 58 606 156 € - 69 avenue de Flandre 59 708 Marcq-en-Baroeul Cedex - SIREN 303 236 186 - RCS Lille Métropole.
CGL est une société du Groupe Société Générale.

A COLLABORATIVE PLATFORM

UNE PLATEFORME
COLLABORATIVE

OD Sea LAB

A BIG STEP TOWARDS ECO-BOATING, AND
ALWAYS KEEPING ONE TACK AHEAD

Back in the spring, Fountaine Pajot announced the deployment of its ODYSSEA 24 plan and its course for 2030 towards carbon-free cruising. By 2030 all the catamarans delivered by the group should be 100% electric. To achieve this goal, the Shipyard has created an innovation platform, OD Sea Lab, and before doing anything else, has carried out a 360° audit of its carbon footprint (from raw materials to construction, from use to the final destruction of a boat) based on the independent GHG protocol (Greenhouse Gas Protocol).

Romain Motteu, Fountaine Pajot's Deputy CEO, was interviewed by Philippe Baroux, journalist at the French regional daily SUD OUEST, and specialist in boating and maritime. 30/06/2022 «Fountaine Pajot sails toward Zero Carbon»

“On 22nd June, Fountaine Pajot, builder of some 4,000 catamarans over its forty-five-year history, announced that it was taking a majority stake in the La Rochelle-based engineering firm Alternatives Energies. The company is a specialist in the development of electric and hybrid solutions adapted to boating. One example: the ferries that serve the channel crossing the Vieux Port in La Rochelle are theirs. With this move, the Fountaine-Pajot shipyard is opening up the vast leisure craft market. And in the process, it has acquired the skills needed to negotiate the shift towards carbon-free boating. A capital-intensive and virtuous approach that will be highlighted at September's Cannes Yachting Festival, with the first public presentation of the Aura 51, a model that Fountaine-Pajot is showcasing as “the first electric catamaran”, and with which, the two partners are signing months of collaboration. “Tomorrow, we cannot just be boat builders”, summarises Romain Motteu. For the Fountaine Pajot group's Deputy CEO, the last ten years have been marked by a “tremendous acceleration” in the company's performance, its diversification into monohulls (with the purchase of Dufour Yachts), the renewal of its ranges,



FOUNTAINÉ PAJOT SAILING CATAMARANS MAGAZINE 2023

UN GRAND PAS VERS L'ÉCO NAVIGATION,
ET TOUJOURS UN BORD D'AVANCE

Fountaine Pajot a annoncé le déploiement de son plan ODYSSEA 24 au printemps dernier et son cap 2030 vers une croisière décarbonée. En 2030, l'objectif est que tous les catamarans livrés par le groupe soient 100 % électriques. Pour cela, le chantier a créé une plateforme de l'innovation OD Sea Lab, et avant toute chose a réalisé un audit à 360° de son bilan carbone (des ressources à la construction, de l'utilisation à la destruction d'un bateau) en s'appuyant sur le protocole indépendant GHG (Greenhouse Gas Protocole).

Retour sur l'interview de Romain Motteu, Directeur Général délégué, réalisé par Philippe Baroux, spécialiste du Nautisme et des Sujets Mer / SUD OUEST. 30/06/2022 «Fountaine Pajot navigue vers le Zéro Carbone»

“Le 22 juin dernier, le chantier nautique Fountaine Pajot, constructeur de 4 000 catamarans en quarante-cinq ans d'histoire, annonçait sa prise de participation majoritaire dans le bureau d'ingénierie rochelais Alternatives énergies. L'entreprise est un spécialiste du développement de solutions électriques et hybrides adaptées à la navigation. Un exemple : les bateaux passeurs qui traversent le chenal du Vieux Port à La Rochelle, ce sont eux. En la prenant ainsi par la main, le chantier Fountaine-Pajot lui ouvre le vaste marché de la plaisance. Et il s'arme au passage des compétences utiles pour négocier le virage de la décarbonation. Une démarche capitaliste et vertueuse que soulignera lors du Festival de la plaisance de Cannes, au mois de septembre, la première présentation publique de l'Aura 51, modèle que Fountaine Pajot présente comme « le premier catamaran électrique » et par lequel les deux partenaires signent des mois de collaboration. « Demain, nous ne devons pas être juste des constructeurs de bateaux », résume Romain Motteu. Pour le directeur général délégué du groupe FountainePajot, aux dix dernières années marquées par une « formidable accélération » des performances de l'entreprise, sa diversification dans le monocoque (l'achat de Dufour Yachts), le renouvellement des gammes, le renforcement du réseau de concessionnaires et le franchissement de marches supplémentaires à l'international succède un projet dont le cœur est les écosystèmes marins. « Partout où nous nous déplaçons dans le monde, on nous dit qu'ils sont en mauvaise santé. Nous voulons éviter que nos clients culpabilisent. Nous savons aussi qu'ils sont prêts à payer le prix de cette décarbonation. » Covid et réflexions ouvertes par les contraintes sanitaires ont accéléré la stratégie de l'entreprise. Se sont dessinés un cap - « aller plus loin que ce que nous avons engagé jusqu'alors » - et un premier jalon : dresser la carte des émissions carbone de l'entreprise. Pour ne pas circonscrire l'analyse à la production, mais y adjoindre les impacts liés à l'utilisation du produit, le référentiel Green House Gaz Protocol a été retenu. « On se rend compte que l'utilisation, c'est 80 % des émissions des gaz à effet de serre », justifie Romain Motteu. Pour ces catamarans, un pas de temps de vingt années de navigation a été retenu et une

the strengthening of its dealer network and the taking of further steps internationally, followed by a project whose core is marine ecosystems. "Everywhere we go in the world, we are told that they are in poor health. We don't want to make our customers feel guilty. We also know that they are willing to pay the price for decarbonising." Covid and its attendant constraints has led to reflections that have accelerated the company's strategy. A course was set - "To go further than we had gone previously" - and a first milestone was reached: mapping the company's carbon emissions. In order not to restrict the analysis simply to production, but to include the impacts of product use, the Green House Gas Protocol was chosen. "We realise that usage accounts for 80% of greenhouse gas emissions," explains Romain Motteau. For these catamarans, a time step of twenty years of sailing was used and a hundred or so different usage profiles of the yacht were calibrated. The result is 1.2 million tonnes of CO2, including its production. This figure is the bitter one on which our strategy is aligned, with the goal of achieving "Zero carbon emissions by 2030". So, the plan is to get rid of the 80% and compensate for the remaining 20%. The idea of engaging in replanting of Posidonia seagrass meadows - oceanic CO2 sinks that are being heavily impacted by boaters' anchoring activities, is outlined; trees will also be replanted in the Marais Poitevin, a large area of protected marshland in western France. The company will also create solutions at its production sites, at Aigrefeuille-d'Aunis and La Rochelle.

Why not produce energy there?

"We've already identified 50 positive impact projects to share our vision with our employees, customers and ecosystems, subcontractors and suppliers." A solutions laboratory Things are moving. The two annual face-to-face meetings of our worldwide dealers that the yard organises will be replaced by one physical meeting and a second remotely held meeting. "This convention took place last week in Lorient, Brittany, and for the first time, we calculated that transporting these hundred or so people represented 100 tonnes of CO2 emissions. The Aura 51 came from La Rochelle to Lorient to carry out her initial sea trials and to introduce herself to the brand's ambassadors. In this vein, the brand is launching its Odysea lab, "A collaborative laboratory". "We'll be looking for anyone who can propose decarbonising solutions that can be transposed to the yachting industry, even our competitors, so that we can share the knowledge between us", suggests the director. Obviously, catamarans will be the object of in-depth transformations. Both in terms of their propulsion systems and the production of energy on board. The Aura 51 is leading the way. Their structures will be similarly inclined on a virtuous slope. For the manufacture of the hulls and decks, the search will be on for alternatives to fiberglass, vinyl and polyester. The foundation blocks have been laid for these yachts. The Fountaine-Pajot range of motor yachts and the Dufour Yachts range, the other pivotal part of the nautical group, will follow" // Sud Ouest.

Mathieu Fountaine, Deputy Managing Director :

"With only one internal combustion engine, the Aura 51 is going electric. Three technological innovations aboard the boat allow for removing two of the three internal combustion engines" She's moored at Les Minimes and waiting to set sail for her first presentations at the autumn boat shows in Cannes, Genoa and Barcelona, before her owner takes delivery in the South of France. This Aura 51, the new model from Fountaine-Pajot, differs from her 4,000 predecessors by the new technology she carries. The La Rochelle-based nautical and engineering company Alternatives Energies have developed their own solutions and are moving Fountaine-Pajot towards its goal of zero carbon emissions by 2030. The advances involve the two pods, one under each hull, that propel the boat at the same time as their hydrogenerator is producing electricity. The energy is stored in two batteries no larger than those found in a small electric city car. An electronic power management system and the interface between the various components complete this 'block'. Mathieu Fountaine, the Deputy CEO who heads this technological project, describes the spirit of the approach: "It's offering the customer the possibility of zero carbon emissions while they're cruising. The boat has enough solar production, hydrogen generation and storage to spend a weekend sailing 100% electrically, or a week at anchor without using an internal combustion engine. At full electric power, the battery will provide two hours of autonomy, and at reduced power, three to four hours. Of the three diesel engines typically found on a catamaran, just one remains on the Aura 51, whose operation is fine-tuned: the generator. If the air conditioning system is used sensibly, it may be unnecessary to start the generator. To help owners use the air conditioning more responsibly, the power of the air conditioner has been halved and the boat's natural ventilation has been optimised. Ten similar prototypes will be produced next year in the 40 to 50 foot range. The aim is to move to mass production in the autumn of 2023." // S. O.

centaine de profils d'utilisation différents du voilier ont été étalonnés. Le bilan ressort ainsi à 1,2 million de tonnes de CO2, production incluse. Ce chiffre, c'est celui sur lequel s'aligne cette stratégie, pour atteindre l'objectif de « zéro émission carbone en 2030 ». Donc, supprimer ces 80 % et compenser les 20 % résiduels. L'idée de s'engager dans la replantation d'herbiers de posidonie, ces puits de CO2 océaniques que dégradent les mouillages des plaisanciers est tracée ; des arbres seront aussi replantés dans le Marais poitevin. L'entreprise imaginera aussi des solutions pour ses sites de production (Aigrefeuille-d'Aunis, La Rochelle).

Pourquoi ne pas y produire de l'énergie ?

« Nous avons déjà identifié 50 projets à impact positif pour partager notre vision avec nos salariés, nos clients et nos écosystèmes », les sous-traitants et les fournisseurs. Un laboratoire des solutions Des lignes bougent. Aux deux rencontres annuelles et présentes des concessionnaires mondiaux qu'organise le chantier se substituera un rendez-vous physique, un second à distance. « Cette convention se déroulait la semaine dernière à Lorient et, pour la première fois, nous avons calculé que déplacer cette centaine de personnes représentait 100 tonnes d'émissions de CO2. » Lorient où l'Aura 51 est venu depuis La Rochelle effectuer ses premiers essais en mer et se présenter aux ambassadeurs de la marque. Dans cette veine, la marque lance son Odysea lab, « un laboratoire à vocation collaborative ». « Nous irons chercher n'importe qui proposant des solutions de décarbonation transposables à la plaisance, même nos concurrents, pour se répartir les sujets entre nous », projette le dirigeant. Évidemment, les catamarans seront l'objet de transformations en profondeur. Qu'il s'agisse de leur propulsion comme de la production d'énergie à bord. L'Aura 51 montre le chemin. Leurs structures seront pareillement inclinées sur la pente vertueuse. Ce sera pour la fabrication des coques et des ponts la recherche d'alternatives aux fibres de verre, vinyle et polyester. Les premières briques sont posées pour ces voiliers. Suivront la gamme des motoryachts Fountaine-Pajot et la déclinaison chez Dufour Yachts, l'autre pivot du groupe nautique. // Sud Ouest.

Mathieu Fountaine, Directeur Général Délégué :

"Avec un seul moteur thermique, l'Aura 51 vogue à l'électrique Trois innovations technologiques embarquées à bord du bateau permettent d'en extraire deux des trois moteurs thermiques. Il est sagement amarré aux Minimes et attend de pouvoir appareiller vers ses premières présentations aux salons d'automne de Cannes, Gênes, Barcelone, avant que son propriétaire n'en prenne livraison dans le sud de la France. Cet Aura 51, le nouveau modèle de chez Fountaine-Pajot, se distingue de ses 4 000 grands ancêtres par la nouvelle technologie qu'il embarque. L'entreprise nautique et la société d'ingénierie rochelaise Alternatives énergies ont développé des solutions qui leur sont propres et font avancer Fountaine-Pajot vers son objectif zéro émission carbone en 2030. L'avancée porte sur les deux pods qui, chacun sous une coque, propulsent le bateau en même temps que leur hydrogénérateur produit de l'électricité. Une énergie stockée dans deux batteries pas plus volumineuses que celles d'un petit véhicule urbain électrique. Un système électronique de gestion de puissance et l'interface entre les différents composants complètent cette « brique ». Mathieu Fountaine, Directeur Général délégué en charge du projet technologique, évoque l'esprit de la démarche : « c'est offrir au client la possibilité de zéro émission carbone pendant sa croisière. Le bateau embarque assez de production solaire, d'hydrogénération et de stockage pour passer un weekend 100 % électrique en navigation, ou une semaine au mouillage sans moteur thermique. » À pleine puissance électrique, la batterie assurera deux heures d'autonomie, à marche réduite, trois à quatre heures. Sur les trois moteurs diesel habituels d'un catamaran, un subsiste à bord de l'Aura 51 dont le fonctionnement est ajusté au plus fin, le générateur. Un usage raisonné de la climatisation peut dispenser de le lancer. Pour aider les propriétaires à un usage plus responsable, la puissance du climatiseur est divisée par deux et le système de ventilation naturelle est optimisé. Dix prototypes analogues seront déclinés l'an prochain dans la gamme de 40 à 50 pieds. Avec pour ambition de passer à l'industrialisation en série dès l'automne 2023". // S.O.

THE FIRST ELECTRIC MOTORS ON THE AURA 51 SMART ELECTRIC

LES PREMIERS MOTEURS ÉLECTRIQUES SUR L'AURA 51 SMART ELECTRIC

THE BOAT OF TOMORROW FOR A LOW-CARBON CRUISE

LE BATEAU DE DEMAIN POUR UNE CROISIÈRE DÉCARBONÉE

It will have access to 100% carbon-free energy from natural and renewable sources.

Il aura accès à de l'énergie 100% décarbonée car naturelle et renouvelable.

It allows to use solar power, Il permet d'utiliser l'énergie solaire, wind power, l'énergie éolienne, and hydropower, et l'énergie hydrolienne,

It will store this energy in batteries to supply life aboard. pour stocker cette énergie sur des batteries, et alimenter la vie à bord. First with hybrid electrical and thermal to limit fuel consumption. En commençant avec des moteurs hybrides pour consommer moins de carburant.

And soon, 100% electric with hydrogen storage for greater range. Et bientôt des solutions 100% électrique avec un stockage d'H2. It will be equipped with innovations for life aboard including a watermaker powered by renewable energies. Il sera équipé d'innovations pour la vie à bord avec un générateur d'eau potable.

OD Sea LAB

Towards low-carbon yachting

> Discover our Odyssée 2024 film

The environmental emergency compels every one of us to reinvent ourselves. To build the boat of tomorrow, Fountaine Pajot has developed a collaborative and innovative platform aimed at creating an ecosystem where everybody can be involved to ultimately make boating carbon-free.

L'urgence environnementale pousse chacun de nous à se réinventer. Pour construire le bateau de demain, Fountaine Pajot a développé une plateforme collaborative d'innovation destinée à fédérer un écosystème avec les différentes parties prenantes pour à terme, décarboner la croisière.

POSIDONIA SEAGRASS, THE LUNGS OF THE MEDITERRANEAN IN PERIL

Posidonia seagrass meadows are one of the most productive and pivotal ecosystems in the world, with major ecological and economic roles.

Forming vast forests on the sandy seabed in waters of up to about 40m deep, the Posidonia meadow is a real ecological marvel that oxygenates the ocean, comparable according to scientists, to coral reefs or tropical forests such as the Amazon rainforest. This reservoir of biodiversity alone is home to 20 to 25% of the known animal and plant species in the Mediterranean. It is the lungs of the Mediterranean: 1m² produces 14 litres of oxygen per day.

Posidonia is also a precious ally in the fight against global warming thanks to its ability to both capture and store carbon dioxide: up to 1,500 tonnes of carbon per hectare, which is 3 to 5 times more than tropical forests, and up to 7 times more than a French hardwood forest, over millions of hectares and over hundreds of years.

Despite being a protected species since 1988, its decline continues to accelerate, undermined by the impact of the anchoring of leisure craft in the Mediterranean Sea: In French waters, 10% of its surface area has disappeared in 50 years, and 34% across the Mediterranean basin as a whole. It's unintentional, but it is the degradation of an ecosystem by human activity and is something that can be acted upon.

Faced with this situation, the Fontaine-Pajot Group is committing itself to a three-year partnership with WWF France to raise awareness and to mobilise stakeholders to encourage a change of practices across the sector. As boat builders and designers since 1976, the preservation of the marine ecosystem and the transformation of industry practices is at the heart of the Group's Odyssea 2024 strategic plan.

In particular, the Group will be supporting a WWF France conservation project focusing on the following main activities:

- Setting up operational support for local authorities on France's Mediterranean coast to deploy official mooring areas at sites where the Posidonia meadows are under threat
- Roll out a communication and awareness-raising campaign at a national level in France, aimed at preserving Posidonia seagrass and raising awareness among boaters
- Support the implementation of virtuous "Blue Carbon" projects based on the preservation and/or restoration of Posidonia meadows

The marine ecosystem is a fragile environment which is subject to multiple pressures from human activity. The boating industry therefore has a role to play in ecological transition, right from the construction of boats through to their use at sea.

WWF is accompanying the pioneering and responsible drive of companies looking to change their approach by making this commitment central to their business model and is inviting the entire marine industry to get involved!

Fontaine Pajot and WWF France, working together for the preservation of Posidonia seagrass and mobilising the boating industry



LA POSIDONIE, LE POUMON DE LA MEDITERRANÉE EN PÉRIL

Ecosystème pivot, l'herbier de posidonie est un des plus productifs au monde, aux rôles écologiques et économiques majeurs.

Ecosystème pivot, l'herbier de posidonie est un des plus productifs au monde, aux rôles écologiques et économiques majeurs. Formant de vastes forêts sur les fonds marins sablonneux jusqu'à une profondeur d'environ 40 m, la posidonie constitue un véritable trésor écologique qui oxygène l'océan, comparable selon les scientifiques aux récifs coralliens ou aux forêts tropicales comme la forêt amazonienne. Ce réservoir de biodiversité accueille à lui tout seul 20 à 25% des espèces animales et végétales connues en Méditerranée. C'est le poumon de la Méditerranée : 1m² produit 14 litres d'oxygène par jour.

La posidonie constitue aussi un allié précieux dans la lutte contre le réchauffement climatique de par sa capacité à capturer le gaz carbonique et le stocker : jusqu'à 1 500 tonnes de carbone par hectare, soit 3 à 5 fois plus que les forêts tropicales, et jusqu'à 7 fois plus qu'une forêt de feuillus française, sur des millions d'hectares et sur des centaines d'années.

Bien que protégée depuis 1988, le déclin de l'espèce continue pourtant de s'accélérer, mis à mal par l'impact de l'ancrage des bateaux de plaisance en mer Méditerranée : 10% de sa surface a disparu en 50 ans en France, 34% sur l'ensemble du bassin méditerranéen. Il n'est pas intentionnel mais il s'agit bien d'une dégradation d'un écosystème par l'activité humaine sur laquelle il est possible d'agir.

Face à ce constat, le Groupe Fontaine-Pajot s'engage aux côtés du WWF France dans un partenariat de trois ans pour sensibiliser et mobiliser les acteurs afin de faire évoluer les pratiques du secteur. Concepteurs et constructeurs

de bateaux depuis 1976, la préservation de l'écosystème marin et la transformation des pratiques de l'industrie sont au cœur du plan stratégique du Groupe Odyssea 2024.

Le Groupe va notamment soutenir un projet de conservation du WWF France qui va s'articuler autour des activités principales suivantes :

- Mettre en place un appui opérationnel aux collectivités locales de la façade méditerranéenne pour le déploiement de zones de mouillages organisées dans les sites nécessitant la protection de l'herbier de Posidonie
- Déployer une campagne de communication et de sensibilisation au niveau national français visant la préservation de la Posidonie et pour sensibiliser les plaisanciers
- Soutenir la mise en place de projets "Carbone bleu" vertueux sur la base de la préservation et/ou de la restauration de l'herbier de Posidonie

L'écosystème marin est un milieu fragile soumis à de multiples pressions du fait des activités humaines. Le secteur maritime a donc un rôle clé à jouer dans la transition écologique, de la construction des bateaux à leur usage en mer.

Le WWF accompagne ainsi les impulsions pionnières et responsables des entreprises qui veulent changer leur approche en mettant leur engagement au centre de leur « business model », et invite toute l'industrie de la plaisance à se mobiliser !



Fontaine Pajot et WWF France, ensemble pour préserver la posidonie et mobiliser le secteur de la plaisance



SEA TRIAL AURA

L'ESSAI DE L'AURA 51



■ **Sam Fortescue meets Fountaine-Pajot's latest cruising catamaran, blending comfort and sustainability.**

Sam Fortescue découvre le tout dernier catamaran de croisière de Fountaine-Pajot, alliant confort et éco-responsabilité. Retour sur l'essai.

AN EASY SAILING

Although a large boat with towering topsides, the new Aura 51 is surprisingly simple to handle. Two-up for our test sail, we stepped easily aboard at the skirt and had the boat ready to depart in a few short minutes. There was a tricky moment manoeuvring the boat out of the marina, where a dredger had strewn a straggle of piping across the entrance. But from the bulkhead helm station, offset to starboard, visibility is excellent and my skipper jockeyed the twin throttles and wheel. There is also an option for a camera feeding into the 12in Garmin display on the console. After slipping over the shallow approaches to the port, it took no time to wrap the main halyard round one of the three Lewmar Evo winches at the helm and hoist the sail. The 120 per cent genoa is on a manual furler whose line comes off a block near the quarter and doubles back up to the helm station on the bulkhead to starboard. We were soon skimming southwest on a beat towards the glittering Ile d'Oléron. To make the most of the 95 square-metre square top main, we opened up the foot a little using the mainsheet traveller. We also toyed with the trim of the 59sqm genoa, whose sheeting point on the coachroof gives a nice tight sheeting angle for upwind work. Once the tell-tales were flying cleanly, I glanced down at the Garmin instruments and found to my surprise that we were frothing along at nearly 6 knots beating into 12 knots of wind. From my perch up on the navigator's seat, on the level, the boat's motion betrayed no speed at all. Even pinching to around 32 degrees apparent, we lost less than a knot of pace.

UNE NAVIGATION AISÉE

Bien qu'il s'agisse d'un grand bateau, le nouvel Aura 51 est étonnamment facile à manoeuvrer. À deux pour notre essai, nous sommes montés à bord par la jupe sans encombrement et en quelques courtes minutes, tout était préparé pour sortir en mer. Il y a eu un moment d'attention pour manoeuvrer le bateau hors de la marina, où une drague avait éparpillé des tuyaux dans l'entrée. Mais depuis le poste de barre, décalé à tribord, la visibilité est excellente et mon équipier a manoeuvré aisément les deux manettes et la barre. Il y a aussi une option pour une caméra arrière qui alimente l'écran Garmin de 12 pouces sur la console. Après avoir navigué l'étroit chenal qui donne accès au Pertuis d'Antioche, il n'a pas fallu longtemps pour enrouler la drisse de la grande voile autour de l'un des trois winchs Lewmar Evo près de la barre et hisser la voile. Le génois à 120 % est sur un enrouleur manuel dont la bosse de ris revient au poste de barre. Nous n'avons pas tardé à filer vers le sudouest en direction de la scintillante île d'Oléron. Pour tirer le meilleur parti de la grande-voile à corne de 95 mètres carrés, nous avons ouvert un peu la grande voile en utilisant le chariot d'écoute. Nous avons également joué avec le réglage du génois de 59 mètres carrés, dont le point d'écoute sur le roof donne un angle d'écoute rentré pour bien remonter au vent. Une fois les penons horizontaux, j'ai jeté un coup d'oeil aux instruments Garmin et j'ai découvert à ma grande surprise que nous filions à près de 6 noeuds dans 12 noeuds de vent. De mon siège de navigateur, à l'horizontale, le mouvement du bateau ne trahissait aucune vitesse. Même au plus près du vent, à environ 32 degrés AVA, nous avons perdu moins d'un noeud de vitesse.

.../...

NEW
2022



.../ SUITED TO SHORTHANDING

Sail control is made extremely simple by the way that all the active lines come back in two swathes to the winches at the helm. It means you have a winch for the mainsheet, another for the genoa sheet and a third for controlling the traveller. With the mainsheet feeding in athwartships, it is straightforward to get some elbow grease on the line, while the deep fall of the rope tidy bags make for easy stowage. Only the genoa halyard is at the mast, where you need to fit a block and tackle to tighten or loosen the captive loop. In no time at all we had covered 7 nautical miles, first tacking upwind, then



bearing away on to a balmy reach where we touched 9 knots of boat speed. I kept checking the Garmin for reassurance, but make no mistake: this boat is a mile-eater. The gennaker stows neatly in the vast locker under the forward cockpit seating. It is short work to tack the sail to the stubby bowsprit which tilts upwards just ahead of the genoa. The sheets run back to the quarter, then double back up to optional extra winches on the edge of the cockpit. I asked Erwan about reefing and he said that new owners are told to put in a first reef at 18 knots of true wind. "In time, you learn the feeling of the boat," he told me. "When she feels like she's sitting back, you put a reef in the main. After that it's a few turns in the genoa to keep the rig balanced." The three single-line reefs are nicely colour-coded for quick reference.

AN OCEAN OF LIVING SPACE

Working with the team at Berret-Racoupeau, the yard has also done a tremendous job of uniting the inside and outside spaces. The layout pivots on the galley, which serves both areas, creating an incredible sense of space. "We really wanted to bring the galley into the cockpit. It's a very smart space," said Erwan. If liveability is the key to the catamaran's incredible rise in popularity, then it is not hard to understand the success of the Aura 51. It has a protected 16 square metre flybridge, flush decks and a hydraulic platform aft that carries the tender under way and launches swimmers or divers at anchor. Careful thought about the boat's ergonomics have ensured that the platform closes up nicely to the transom skirt for easy access. In the cockpit, a beautiful teak table seats eight in comfort, and there's a plancha grill on the transom. The table can easily be extended to 12 places with a fold-out leaf and fill-in seat. There's also a raised sunbed here and a sofa on the transom, giving copious lounging space.

Flexibility is the name of the game here. Deep upholstered sofas fill the forward and starboard side of the saloon, where they can do service for watchkeeping, movie nights or a cup of coffee with friends. If it's too cold outside, you can slot in a removable table and eat indoors. Fountaine-Pajot calls the long seat on the centreline the 'meridian', and it occupies a primary importance. "Sitting here on a nightwatch, you can keep an eye on the instruments and scan the horizon in comfort," said Erwan. "You can also check the mainsail through the new skylight and there is a tablet charging point in the armrest for remote control." The TV round the corner from the instrument panel can be set to repeat the chartplotter display. In the cockpit, a beautiful teak table seats eight in comfort, and there's a plancha... grill on the transom. The table can easily be extended



.../...



ADAPTÉ À LA NAVIGATION À DEUX

Le contrôle de la voile est rendu extrêmement simple par la centralisation de toutes les manoeuvres vers les winchs à la barre. Cela signifie que vous avez un winch pour l'écoute de grand-voile, un autre pour l'écoute de génois et un troisième pour le contrôle du chariot. L'écoute de grand-voile se présente par le travers, ce qui facilite l'application de l'effort, tandis que la profondeur des sacs de rangement des cordages permet de garder le pont dégagé. Seule la drisse de génois est au mât, où vous devez installer une poulie et un palan pour étorquer le guindant. En un rien de temps, nous avons parcouru 7 milles nautiques, d'abord en tirant des bords au vent, puis en nous éloignant sur un beau largue où nous avons atteint 9 noeuds de vitesse. Je n'ai pas cessé de vérifier le Garmin pour me rassurer, mais ne vous y trompez pas : ce bateau dévore les milles. Puis, nous avons sorti le gennaker, rangé dans le vaste coffre situé sous les sièges du cockpit avant. Nous l'avons amarré au bout-dehors qui s'incline vers le haut juste devant le génois. Les écoutes sont renvoyées aux poulies arrière, pour border la voile sur des winchs optionnels sur chaque côté du cockpit. J'ai demandé à Erwan ce qu'il en était de la prise de ris et il m'a répondu que les nouveaux propriétaires ont pour consigne de prendre un premier ris à 18 noeuds de vent réel. « Avec le temps, on apprend le feeling du bateau. Quand on a l'impression qu'il s'assoit, on prend un ris dans la grand-voile. Ensuite, il faut faire quelques tours dans le génois pour garder l'équilibre. » Les trois ris simples sont joliment codés en couleur pour une référence rapide.

UN OCÉAN D'ESPACE HABITABLE

En collaboration avec l'équipe de Berret-Racoupeau, le chantier a également effectué un travail remarquable pour unir les espaces intérieurs et extérieurs. L'aménagement s'articule autour de la cuisine, qui dessert les deux zones, et offre une incroyable sensation d'espace. « Nous voulions vraiment faire entrer la cuisine dans le cockpit. C'est un espace très intelligent » explique Erwan.

Essai AURA 51

Si la qualité de vie est la clé de l'incroyable montée en popularité du catamaran, il n'est pas difficile de comprendre le succès de l'Aura 51. Il possède un énorme flybridge protégé de 16 mètres carrés, des ponts affleurants et une plate-forme hydraulique à l'arrière qui permet de transporter l'annexe et de mettre à l'eau les nageurs ou les plongeurs au mouillage. Une réflexion approfondie sur l'ergonomie a permis de s'assurer que la plate-forme se ferme bien sur la jupe du tableau arrière pour un accès facile.

La flexibilité est le mot d'ordre ici. De profonds canapés rembourrés remplissent l'avant et le côté tribord du carré, où ils peuvent rendre service pour les quarts, les soirées cinéma ou une tasse de café entre amis. S'il fait trop froid dehors, vous pouvez installer une table amovible et manger à l'intérieur. Fountaine-Pajot nomme le long fauteuil sur l'axe central « la méridienne », qui occupe une importance primordiale. « Assis ici lors d'une veille de nuit, on peut garder un oeil sur les instruments et scruter l'horizon en tout confort » explique Erwan. « Vous pouvez également vérifier la grand-voile à travers les nouvelles baies zénithales et il y a un point de chargement de tablette dans l'accoudoir pour le contrôle à distance. » La télévision placée à l'angle de la console d'instrumentation peut également être réglée



.../

to 12 places with a fold-out leaf and fill-in-seat. There's also a raised sunbed here and a sofa on the transom, giving copious lounging space.

With the aft doors fully slid back, there is a 10ft opening with the galley island in the middle. It naturally splits traffic between the galley and the saloon, and puts two work surfaces and the waste bin within easy reach from outside. These are the small points of detail that come from years of experience and real-world boat use. Just like the proximity of the big interior navigation display to the helm station, making it easy to nip down and check on.

A MAESTRO WITH FLAIR

One of the big selling points of the Aura 51 is the flexible configuration of the cabins in either hull. The options run from the four-cabin maestro version with an entire hull devoted to the owner up to six carefully matched cabins. The design team has pulled off a real feat here, finding a way to make those six cabins fully ensuite - the first time it has been done on a 51-footer. The trick is that the two aft-most cabins have their own companionways that emerge through an L-shaped plexiglass hatch onto the aft deck. Separated from the rest of the interior, these cabins would be ideal for older children or guests wanting their own space. They are proving popular with charter models. But most owners will opt for either a full or double maestro layout. In the full version, the double bed is positioned aft with a view out through the hull windows. There follows a succession of cupboards, deep clothes storage, a desk and finally a separate heads and shower room with twin basins, giving the sort of space that monohull sailors can only dream of aboard. The double maestro makes two VIP cabins of the space aft and two good doubles forward. The styling is by Isabelle Racoupeau, and reflects neutral colours and natural textures. Grey and cream upholstery contrasts with pale oak cabinetry and dark oak flooring, reinforcing the sense of chic living. There are plenty of standard options, plus the possibility of going off-piste with a custom finish through Fontaine-Pajot Service. Every cabin has been carefully designed to offer at least two sources of natural light - flush deck hatches overhead and large hull windows. Opening hatches and portlights ensure there is always natural ventilation available, although there is of course a heating and aircon package available too.

.../

.../

...Dans le cockpit, une belle table en teck peut accueillir huit personnes dans le confort, et il y a un grill à plancha sur le balcon arrière. La table peut facilement être étendue à 12 places avec un siège d'appoint. Il y a également un bain de soleil surélevé ici et un canapé surplombent l'eau, ce qui donne beaucoup d'espace pour se détendre. Lorsque les portes arrière sont entièrement repliées, il y a une ouverture de 3 mètres avec l'îlot de la cuisine centré entre le carré et le cockpit. Il divise également la circulation entre la cuisine et le carré, et place les plans de travail et la poubelle à portée de main de l'extérieur. Ces petits détails sont le fruit d'années d'expérience et d'une utilisation réelle du bateau. Tout comme la proximité du grand écran de navigation intérieure avec le poste de barre.

UN FLAIR DE MAESTRO

L'un des principaux arguments de vente de l'Aura 51 est la flexibilité de la configuration des cabines dans les deux coques. Les options vont de la version Maestro à quatre cabines, avec une coque entière consacrée au propriétaire, à six cabines soigneusement assorties. Le bureau d'études a réalisé un véritable exploit en trouvant le moyen de doter ces six cabines d'une salle de bain privative - une première sur un 51 pieds. L'astuce réside dans le fait que les deux cabines arrière disposent de leur propre descente avec un accès par le pont arrière qui a une large ouverture en plexiglas en forme de L, ressemblant à des portes papillons. Séparées du reste de l'intérieur, ces cabines sont idéales pour les invités qui veulent leur intimité ou pour les adolescents, et se révèlent populaires dans les modèles de charter. La plupart des propriétaires opteront pour un aménagement Maestro ou double Maestro. Dans la version simple, le lit double est placé à l'arrière avec un beau champ de vision à travers les larges baies de coque. Viennent ensuite une succession de placards, de rangements profonds pour les vêtements, un bureau et enfin un cabinet de toilette et une salle de douche séparée avec deux lavabos, offrant un volume dont les propriétaires de monocoques ne peuvent que rêver. Le double Maestro fait de cet espace deux cabines VIP à l'arrière et deux doubles cabines généreuses à l'avant. La tendance est signée Isabelle Racoupeau, et reflète des couleurs neutres et des textures naturelles. La sellerie grise et crème contraste avec les meubles en chêne clair et le parquet en chêne foncé, renforçant ainsi l'impression d'un habitat chic. Il existe de nombreuses options standard, mais il est également possible de choisir une finition personnalisée auprès de Fontaine-Pajot Service. Chaque cabine a été soigneusement conçue pour offrir au moins deux sources de lumière naturelle - des trappes de pont affleurantes au-dessus de la tête et des belles fenêtres de coque. Certaines des trappes et des hublots ouvrent, garantissant une ventilation naturelle permanente. Il y a aussi, bien sûr, un système de chauffage et de climatisation pour ceux qui le souhaiteraient.

.../...



All you need is cold

REFRIGERATION IS MADE IN ITALY 



EFFICIENT: -50% CONSUMPTION
SMOOTH: NO PEAK CURRENT
RELIABLE: 49 YEARS OF MARINE AC EXPERIENCE

 **FRIGOMAR**[®]
 MARINE REFRIGERATION & AIR CONDITIONING SYSTEMS

“ Under a programme dubbed *Odyssea 24*, Fountaine Pajot has launched a plan to build boats that are net carbon neutral by 2030 ”



“ Dans le cadre d'un programme baptisé *Odyssea 24*, Fountaine Pajot a lancé un plan visant à construire des bateaux net carbone d'ici 2030. ”

.../

FOUNTAINÉ PAJOT: MORE THAN JUST ECOLOGICAL AWARENESS

Such features are small but significant factors in reducing the carbon emissions associated with building and using the boat. Fresh air and natural light reduce reliance on power-hungry artificial solutions, and mean that the boat can run longer off its own power. For this reason, the *Aura 51* has a 2000W array of Solbian solar panels built flush into the lightweight coachroof, as I discover when I get aboard. In the fickle March sunshine, they were generating an easy 20A according to the Scheiber digital boat management system, which replaces the traditional switch panel. The next step this summer is to fit an *Aura 51* with electric propulsion and just a small genset as backup. Romain Motteau's vision extends further, though. Visit the huge Fountaine-Pajot site in Aigrefeuille, just outside La Rochelle, and it's the smell rather than the spectacle which you'll notice first. Where most production halls are redolent with the styrene released as a by-product of lamination, the air here is rigorously scrubbed. Meanwhile, the use of injection moulding for smaller parts (including the coachroof/bimini) and precisely dosed infusion throughout, means less raw material is used for a stronger end result. Under a programme dubbed *Odyssea 24*, Fountaine-Pajot has launched a plan to build boats that are net carbon neutral by 2030. And it plans to help its owners use the boats in a more efficient way through hand-over training. It is also bringing its suppliers into the circle asking them to manufacture and design more eco-efficient products. // Sam Fortescue

FOUNTAINÉ PAJOT: PLUS QU'UNE CONSCIENCE ÉCOLOGIQUE

Ces caractéristiques sont des facteurs modestes mais significatifs dans la réduction des émissions de carbone associées à la construction et à l'utilisation du bateau. L'air frais et la lumière naturelle réduisent la dépendance à l'égard de solutions artificielles gourmandes en énergie et donnent au bateau une autonomie plus importante. L'*Aura 51* est ainsi équipé d'un ensemble de panneaux solaires Solbian de 2000W, intégrés dans le roof léger du bateau, comme je le découvre en montant à bord. Sous le soleil capricieux de mars, ils génèrent facilement 20 A selon le système de gestion numérique du bateau Scheiber, qui remplace le panneau de commande traditionnel. La prochaine étape, pour l'été, est d'équiper l'*Aura 51* avec des moteurs électriques. Mais la vision de Romain Motteau va plus loin. Visitez l'immense chantier naval de Fountaine-Pajot à Aigrefeuille, juste à côté de La Rochelle, et c'est l'odeur plutôt que le spectacle que vous remarquerez en premier. Alors que la plupart des halls de production dégagent du styrène, sous-produit de la stratification, l'air est ici rigoureusement épuré. Parallèlement, l'utilisation du moulage par injection pour les plus petites pièces (y compris le roof/le bimini) et l'infusion dosée avec précision dans l'ensemble du bâtiment permettent d'utiliser moins de matière première pour un composite plus solide. Dans le cadre d'un programme baptisé *Odyssea 24*, Fountaine-Pajot a lancé un plan visant à construire des bateaux net carbone d'ici 2030. L'entreprise prévoit également d'aider ses propriétaires à utiliser les bateaux de manière plus efficace grâce à des formations lors de la mise en service. La société fait entrer ses fournisseurs dans l'initiative en leur demandant de fabriquer et de concevoir des produits plus éco-efficaces. // Sam Fortescue

PROFITEZ D'UN MAXIMUM DE CONFORT ET DE CONTRÔLE SUR L'EAU



AURA 51 A SMART ELECTRIC VERSION UNE VERSION SMART ELECTRIC



OD Sea LAB



Mathieu Fontaine,
Deputy CEO in charge of the project

We started the smart electric project more than a year ago. Fountaine Pajot partnered with several French companies, recognized for their expertise in power electronics, energy management, and marine propulsion.

Le projet smart électrique a démarré il y a plus d'un an. Fountaine Pajot est associé à plusieurs entreprises françaises, reconnues pour leur expertise en électronique de puissance, en gestion d'énergie, et en propulsion navale.

Our objective was not only to design a boat with an electric motor, but we also wanted to develop a new approach by designing a fully electric boat offering a new experience in life on board and the use of the boat. It's a whole new experience for our customers, a zero-emissions experience, an experience marked by silence! This ambitious project proves the capacity of the Fountaine Pajot group to move quickly towards the elimination of carbon from our cruising. The architecture of this system incorporates powerful and highly efficient electric motors tailor-made for our boats, they are equipped with fixed or folding propellers designed specifically to optimize performance. These motors are also designed to produce the maximum energy in a hydrogeneration mode under sail. To allow complete management of energy on board, we have also developed tailor-made electronics to manage all the energy flows of the boat. Energy for propulsion, as well as Energy for life on board in direct or alternating current. The system also manages the boat's energy production, including solar panels, hydrogeneration and, if necessary, automatic production by the single generator! We use high-capacity lithium batteries for storage, allowing several hours of motoring and ensuring high levels of self-sufficiency when at anchor! In addition, fully custom-developed software allows you to control the entire system. It integrates a new complementary interface to manage the propulsion, but also the consumption and production of energy in real time! The Aura 51 Smart Electric is the result of collaborative work carried out by more than 60 technicians, engineers, electrical experts, who have actively worked for several months to develop a unique experience." A great demonstration of the OD Sea Lab innovation platform." Romain Motteau & Mathieu Fontaine".

Notre objectif n'était pas seulement de concevoir un bateau avec des moteurs électriques, nous voulions développer une nouvelle approche en concevant un bateau intégralement électrique offrant une expérience nouvelle dans la vie à bord et l'utilisation du bateau. C'est une toute nouvelle expérience pour nos clients, une expérience zéro émissions, une expérience marquée par le silence ! Cet ambitieux projet prouve la capacité du groupe Fountaine pajot à avancer rapidement vers la décarbonation de la croisière. L'architecture de ce système intègre des moteurs électriques puissants et très efficaces conçus sur mesure pour nos bateaux, ils sont équipés d'hélices fixes ou repliables conçues spécifiquement afin d'optimiser les performances. Ces moteurs sont également conçus pour produire le maximum d'énergie dans un mode hydrogénération sous voile. Pour permettre une gestion complète de l'énergie à bord, nous avons également développé une électronique sur mesure permettant de gérer l'ensemble des flux d'énergie du bateau. L'énergie pour la propulsion, ainsi que l'énergie pour la vie à bord en courant continu ou alternatif. Le système gère également la production d'énergie du bateau, incluant les panneaux solaires, l'hydrogénération et si besoin la production automatique par l'unique groupe électrogène ! Nous utilisons pour le stockage de l'énergie, des batteries lithium haute capacité permettant de naviguer plusieurs heures au moteur et assurant une grande autonomie au mouillage ! En complément, un logiciel entièrement développé sur mesure permet de contrôler l'ensemble du système. Il intègre une interface complètement nouvelle pour gérer la propulsion, mais également les consommations et production d'énergie en temps réel ! L'Aura 51 Smart Electric est le résultat d'un travail collaboratif mené par plus de 60 techniciens, ingénieurs, experts électriques, qui ont activement travaillé pendant plusieurs mois afin de développer une expérience unique. Une belle illustration de notre plateforme d'innovation OD Sea Lab." Romain Motteau et Mathieu Fontaine."

Dometic Marine

Dometic Marine propose une large gamme de produits adaptés aux modes de vie mobiles et outdoor. Nos produits comprennent des systèmes de direction, de la climatisation, de la réfrigération, des stores, des glacières portables et du drinkware. Tous les produits sont conçus pour résister aux conditions marines les plus difficiles dans le but de vous garder plus longtemps sur l'eau.



Sail far, as long as possible, with great serenity

Durability & high quality
A joint vision with Fountaine-Pajot over the last 30 years

All our sails are manufactured in France

Naviguez loin, longtemps, en toute sérénité...

Qualité et durabilité
Une vision partagée avec le chantier Fountaine Pajot depuis plus de trente ans
Toutes nos voiles sont fabriquées en France.



TESTIMONIAL

COMMITTED CRUISING OWNERS ABOARD THEIR ASTRÉA 42

DES PROPRIÉTAIRES ENGAGÉS, ET « GLOBE SAILORS »

Brigitte and Thierry Flocmoine:

“We are two young retirees who love travelling and meeting people. We think that travelling by sail makes ever more sense today in view of all today’s ecological issues. Our project is to sail around the world and to take advantage of it to share our ecological feelings.”

How did you choose your catamaran?

“We’d been working on this subject for eight years and had gone to various boat shows in search of our “home on the water”. Finally, Brigitte was the one who fell for a catamaran (originally, I was on the lookout for a monohull), won over by their indisputable comfort and living space. Our project together had to be a bit of a compromise in order to be accepted by everyone. In 2017 we visited a Helia 44 which, for us, stood out from the competition thanks to its clear and very functional saloon and cockpit layout. Our agent in Marseille talked to us about the then forthcoming Astréa 42, more modern boat that offered the same services. We signed the order in December 2018 and were handed the keys in February 2021.

Do you have a specific sailing plan?

“With Mirlate, we’ve already sailed more than 7,000 nm, including the delivery trip from La Rochelle to Marseille, two round trips to the Balearic Islands, and plenty of coastal sailing along the French Riviera. And as I write these words, we are just leaving Malta on our way back to France after two months of sailing via Corsica, Sardinia, the Aeolian Islands and the Ionian Islands. All these miles allow us to “adopt” the boat and get properly prepared for our Round the World project.

We plan to sail around the world over the next 5 years with a 6 months on / 6 months off formula (another compromise!). We’ll



sail for 6 months and then return home for 6 months so as not to be completely cut off from the family. Season #1 is already planned: in October 2022 we’re heading across the Atlantic as part of the Rallye des Iles du Soleil, then once on the other side, we’ll cruise West Indies, the Bahamas, Cuba, Belize and plan to leave the boat in Guatemala. In 2023, as part of Season #2, we’ll visit the San Blas Islands, transit the Panama Canal, then head for the Marquesas and the islands of Polynesia... After that, we will see. We’ve been invited to New Zealand by a couple we met in Greece on their Elba 45 that we made friends with.”

Your conclusion?

“Our idea is certainly about the voyage, and a boat - more particularly the catamaran - is a “means of transport”. Aboard, we feel good and our journey will allow us to discover new horizons and meet new people!”

Brigitte and Thierry Flocmoine se présentent :

« Nous sommes deux jeunes retraités qui adorons voyager et faire des rencontres. Nous pensons que voyager à la voile a de plus en plus de sens aujourd’hui au regard des problèmes écologiques. Notre projet est de faire un Tour du Monde et d’en profiter pour partager notre sens écologique. »

Comment avez-vous choisi votre catamaran ?

« Cela faisait 8 ans que nous travaillions sur ce sujet et que nous participions aux différents salons nautiques à la recherche de notre «maison sur l’eau». C’est finalement Brigitte qui a craqué pour un catamaran (à l’origine je cherchais plutôt un monocoque), pour son confort et son espace à vivre indiscutables. Notre projet ensemble devait faire l’objet de compromis pour être accepté par tous. En 2017 nous avons visité un Helia 44 qui se démarquait à nos yeux de la concurrence grâce à son aménagement de carré et cockpit clair et très fonctionnel. Notre agent de Marseille nous a alors fait part du futur Astréa 42 plus moderne et proposant les mêmes prestations. Nous avons signé la commande en décembre 2018 et pris les clefs du bateau en Février 2021. »

Avez-vous un plan de navigation précis ?

« Avec Mirlate, nous avons fait depuis plus de 7000 nm, comprenant le convoyage de La Rochelle à Marseille, 2 allers/retours aux Baléares, du cabotage le long de la côte d’azur et à l’heure où je vous écris ces mots, nous quittons Malte sur la route du retour en France après 2 mois de voile via la Corse, la Sardaigne, les îles Eoliennes et les îles Ioniennes. Tous ces milles nous permettent d’adopter le bateau et de bien le préparer pour notre projet de Tour du Monde.»

Nous envisageons de faire une circumnavigation pendant les 5 ans à venir selon une formule 6 mois / 6 mois (encore un compromis !); nous voguerons 6 mois puis rentrerons chez nous 6 mois pour ne pas se couper complètement de la famille. La saison #1 est donc déjà prévue, en Octobre 2022 nous traverserons l’Atlantique dans le cadre du Rallye des Iles du Soleil, puis sur place nous caboterons sur toutes les Caraïbes, les Bahamas, Cuba, Belize et laisserons le bateau au Guatemala. En 2023, dans le cadre de la saison #2, il est prévu les San Blas, le canal de Panama, les Marqueses, la Polynésie etc ... La suite, on verra, nous sommes invités en Nouvelle Zélande par un couple rencontré en Grèce sur leur Elba 45 avec qui nous avons sympathisé. »

Votre conclusion ?

« L’idée du voyage est bien là, le bateau et plus particulièrement le catamaran est un «moyen de transport» où on se sent bien et qui nous permettra de découvrir de nouveaux horizons et faire connaissance avec de nouvelles personnes ! »

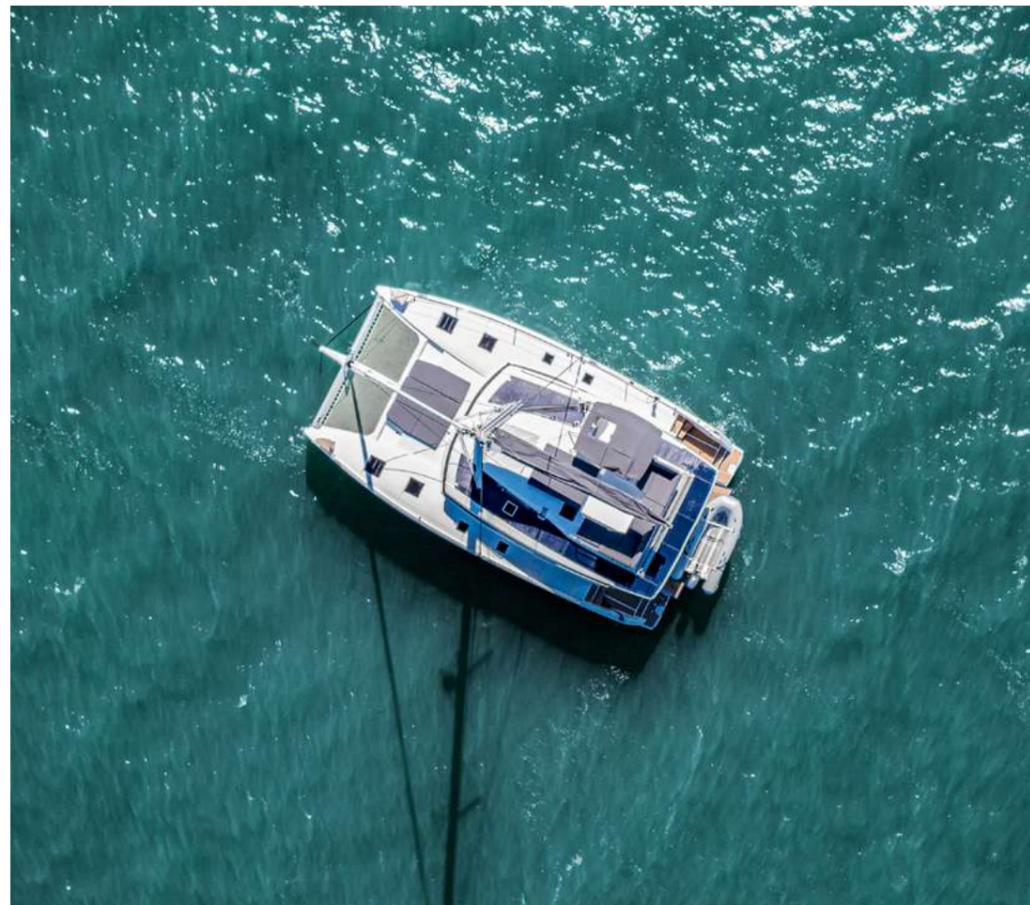
TANNA 47

COMFORT, PERFORMANCE
AND EASE OF HANDLING

CONFORT, PERFORMANCE
ET FACILITE DE MANŒUVRE.
RETOUR SUR L'ESSAI PRESSE
D'EMMANUEL VAN DETH



■ The Tanna 47 was unveiled at the last Cannes Yachting Festival, replacing the Saona 47... Benefiting from the evolutions of the range in terms of modernity & innovation, the new model features improved circulation inside the nacelle, an optimized flybridge, and up to 1,700 W of solar panels. A multihull designed to go all the way... and for the eco-navigation



By keeping a compact rig thanks to the 807-square foot (75 m²) square-topped mainsail and the 560 sq ft (52 m²) overlapping genoa, the Tanna 47 remains within the reach of a cruising couple or a small family crew. The double helm/maneuvering station also contributes to the general ease of use.

In the design of this Tanna 47, which is perfectly integrated in the shipyard's current range of sailing catamarans, you can count on a robust and proven construction: the deck and the hulls deck are made using a process of infusion of polyester resin and anti-osmotic resin on cores of balsa and PET foam. The bimini is made using the RTM (resin transfer molding) process on PET foam, while the structural bulkheads are made of balsa sandwich or PET foam) by infusion. As for the two keels, they are attached and glued into a well that's made of composite. In the event of a violent grounding, this assembly prevents the hull bottoms from being ripped out and the ensuing ingress of water.

MANEUVERING STATION AND HELM

Within minutes of casting off, it was obvious that this 47-footer is perfectly manageable by two people. This ease of maneuvering is primarily due to her balanced sail plan. The builder has never given in to the trend of shifting the rig aft - and particularly to lengthening them. By keeping a compact rig thanks to the 807-square foot (75 m²) square-topped mainsail and the 560 sq ft (52 m²) overlapping genoa, the Tanna 47 remains within the reach of a cruising couple or a small family crew. The double helm/maneuvering station also contributes to the general ease of use. In front of the helm station, all

sail maneuvers are within easy reach. This includes the port genoa sheet, and even all the lines coming down the port side of the mast are directly accessible. With Lewmar's three winches and batteries of clutches, it's entirely possible to tack and take up the slack in the genoa sheet as the catamaran is going through the wind. And this rotation is ensured by the helmsman, installed just behind. The helm station is also home to the engine controls and the nav instruments. This layout has two advantages: it avoids too much encroachment on the aft cockpit, while allowing communication with the rest of the crew to be maintained, especially as the accesses are well designed. The flybridge of the Tanna 47, which is just a fraction higher, offers a relaxation area called the lounge deck that is twice as large as the one on the Saona. The builder has managed to integrate 97 sq ft (9 m²) of solar panels capable of producing up to 1,700 W. Also noteworthy is that the liferaft is stowed under the articulated steps that lead to the helm/maneuvering stations from the cockpit, and that rainwater drainage has been improved.

A VAST AND WELL PROTECTED COCKPIT

The large cockpit enjoys optimal protection thanks to the size of the bimini. The table, offset to port, can set 8 to 10 people, at 64½" x 33" (1.64 x 0.84 m). An extension for the table is also available. In addition to the table seating, there is a large aft bench seat measuring 7'2" (2.18 m) and a central lounge. The aft platform, available as an option, measures 13'9" (4.2 m). It can be lowered down to meet the sugarscoops to provide a real swimming platform. It is also possible, thanks to the powerful hydraulic



rams, to support (and launch) a dinghy with an outboard as long as the whole setup doesn't exceed 440 lbs (200 kg). The side-decks, three steps up, are 28¾" (73 cm) wide at their absolute narrowest. They are made safe by well-positioned handrails. Heading along the side-deck, you reach the very large foredeck - half of it solid deck, half trampoline. Vast storage spaces are provided. You may be surprised by the absence of specific facilities other than the sunbathing areas, but this foredeck has the merit of remaining functional when sailing downwind and hoisting or dousing the appropriate canvas.

UNDENIABLE MARINE QUALITIES

The day of our test sail saw light airs, with the wind never exceeding five knots. In these light conditions and despite the absence of a downwind sail, the Tanna 47 performed well and managed to hang on to 3.5 knots by the GPS at 60° to the true wind. The integrated composite bowsprit would have allowed us to hoist a gennaker or an asymmetric spinnaker. With such a sail, we would probably be going along at wind speed. Our two previous tests of the Saona 47 - whose main characteristics are identical - had allowed us to get the measure of the catamaran's seakeeping qualities. With 12 to 13 knots of wind, the helmsman could already appreciate a nice gliding sensation, with peak speeds of 9 knots. An outing in much stronger conditions off Hyères in the South of France brought good results: with 30 to 35 knots of wind, our journalist Philippe Echelle had 1 reef in the mainsail and a few rolls in the genoa and saw speeds of 10 to 12 knots and even a peak at 13.7. A little later, with the wind up to 40 knots and gusting to nearly 50 knots, the catamaran kept very smooth movements despite short, restless seas.

A NACELLE THAT FEELS MUCH BIGGER

The passage from the cockpit to the nacelle is of course flush-decked. What is surprising at first are the large openings. In addition to the traditional sliding door measuring 6'2" by 31" (188 x 78 cm), the windows allow the galley to be opened to the outside with a moveable glazed surface measuring 4'2" by 3'2" (128 x 98 cm). The galley is completely new as it does away with the central island found on the Saona, to concentrate on a maximum of storage space. The refrigeration system is pushed forward. The floors offer a larger surface area, which is used for larger storage volumes - almost 50 cubic feet (1,400 liters) in total in the nacelle. The chart table is accessible from the helm station and thus open to the cockpit. With this design, the builder has adapted the general layout of the Elba 45 over to the Tanna 47, with a watch-keeping station adjacent to the saloon. In concrete terms, you sit in a comfortable lounge with a view of the sail plan and the possibility of charging a tablet, which can act as a repeater for navigation information, charting, etc. The dining area, offset to starboard, features a table of 49" x 45" (125 x 114 cm). As an option, there's an electric plateau that can turn it into either a coffee table or even an extra double berth. The cabinetry is made of Alpi and is meticulously worked, as are all the finishes.

Five steps lead down to the hulls, which retain a comfortable headroom of 6½ feet (1.97 m). Our test version had the port hull dedicated to the owner. In addition to the large aft berth, which has a good view of the outside and well-designed ventilation, there is a proper desk and a huge bathroom that takes up the entirety of the bow section. In the opposite hull, the berth in the forecabin sits athwartships. All the berths are island bed style, meaning they can be accessed from both sides. Depending on the version, this catamaran can feature from 3 to 5 double cabins.

CONCLUSION

The Tanna 47 is certainly a well-built catamaran. Fast, seaworthy and comfortable, she has the advantage of being easy to handle. No maneuver will appear demanding to the crew, who will simply enjoy a great platform for cruising and the liveaboard lifestyle.

Emmanuel Van Deth

Ce catamaran dévoilé au dernier Yachting Cannes Festival remplace le Saona 47. Bénéficiant des évolutions de la gamme en modernité et innovations, Ce nouveau modèle privilégie l'aisance de circulation à l'intérieur de la nacelle, optimise le flybridge et propose jusqu'à 1 700 W de cellules photovoltaïques. Un multicoque taillé pour aller loin... et pour l'éco-navigation.

En conservant un gréement ramassé grâce à la grand-voile à corne de 75 m² et au génois à recouvrement de 52 m², le Tanna 47 reste à la portée d'un couple ou d'un équipage familial réduit. Le double poste de barre/manœuvres participe également à l'aisance générale.

Sous le design de ce Tanna 47 qui intègre parfaitement la gamme actuelle des catamarans à voile du chantier, on peut compter sur une construction robuste et éprouvée ; les coques et le pont sont réalisés selon un procédé d'infusion de résine polyester et résine anti osmotique (coques) sur une âme de balsa et mousse PET. Le bimini est fabriqué selon le procédé RTM sur mousse PET alors que les cloisons structurelles adoptent le sandwich balsa ou la mousse PET par infusion. Quant aux deux quillons, ils sont rapportés et collés dans un puits réalisé en composite. En cas de talonnage violent, cet assemblage évite un arrachement des fonds de coque et donc une voie d'eau.

POSTE DE MANŒUVRE ET POSTE DE BARRE

Quelques minutes après avoir largué les amarres, le constat tient de l'évidence : ce 47 pieds se gère parfaitement à deux. Cette facilité de manœuvre tient d'abord à son plan de voilure équilibré. Le constructeur n'a en effet jamais cédé à la tendance de reculer les mâts - et surtout de les rallonger. En conservant un gréement plus ramassé grâce à la grand-voile à corne de 75 m² et au génois à recouvrement de 52 m², le Tanna 47 reste donc à la portée d'un couple ou d'un équipage familial. Le double poste de barre/manœuvres participe également à l'aisance générale. Devant, toutes les manœuvres sont à



portée de main ; même l'écoute de génois bâbord, accompagnée des retours de drisse bâbord du mât, est directement accessible. Avec les trois winches Lewmar et les batteries de bloqueurs, il est tout à fait possible de virer à la volée et de récupérer le mou de l'écoute de génois pendant la rotation du catamaran. Et cette rotation est assurée par le barreur, installé juste derrière. Son poste de barre concentre aussi les commandes moteur et l'électronique du bord. Cette disposition présente également deux avantages : elle évite un empiètement trop important sur le cockpit arrière et permet de conserver la communication avec le reste de l'équipage, d'autant que les accès sont bien étudiés. Le flybridge du Tanna 47, à peine plus haut, offre une zone de farniente de surface baptisée lounge deck deux fois supérieure à celle du Saona. Le constructeur est également parvenu à intégrer 9 m² de panneaux solaires capables de produire jusqu'à 1 700 W. A noter également : le bib est stocké sous les marches articulées et l'écoulement des eaux a été amélioré.

UN COCKPIT VASTE ET BIEN PROTÉGÉ

Le grand cockpit profite d'une protection optimale grâce au bimini très couvrant. La table, décalée sur bâbord, peut accueillir 8 à 10 personnes avec ses 1,64 x 0,84 cm. Une rallonge est disponible. En plus des assises de la table, on peut compter

sur une grande banquette arrière de 2,18 m et une méridienne centrale. La plateforme arrière, proposée en option, mesure 4,20 m. Elle peut s'ajuster aux deux jupes arrière pour offrir un véritable ponton de baignade. Il est également possible, grâce aux puissants vérins hydrauliques, de supporter (et de mettre à l'eau) une annexe et son moteur pourvu que l'ensemble n'excède pas 200 kg. Les passavants, trois marches plus haut, sont toujours supérieurs à 73 cm de largeur. Ils sont sécurisés par des mains courantes bien placées. Ces passages extérieurs mènent à un très vaste pontage avant - moitié en dur, moitié trampoline. On trouve ici de vastes volumes de rangements. D'aucuns s'étonneront de l'absence d'aménagement spécifique en dehors des baignes de soleil mais cette plage avant a le mérite de rester fonctionnelle lors des opérations d'envoi ou d'affalage de voile de portant.

DES QUALITÉS MARINES INDÉNIABLES

Notre essai du jour nous a gratifié d'un vent faible - jamais supérieur à cinq nœuds. Dans ces conditions légères et malgré l'absence de voile de portant, le Tanna 47 fait bonne figure et parvient à accrocher 3,5 nœuds au GPS à 60° du vent réel. Le bout-dehors intégré en composite permettrait d'amurer un gennaker ou un spi asymétrique. Nous marcherions sans doute alors à la vitesse du vent. Deux précédents essais du Saona 47 - dont les caractéristiques principales sont inchangées - nous avait permis de prendre la mesure des qualités marines du catamaran. Avec 12 à 13 nœuds de vent, le barreur pouvait déjà apprécier une belle sensation de glisse concrétisée par des pointes à 9 nœuds. Une sortie bien plus musclée en baie d'Hyères avait apporté de bons enseignements : avec 30 à 35 nœuds de vent, nous avions appareillé avec 1 ris dans la grand-voile et quelques tours sur le génois pour relever une vitesse de 10 à 12 nœuds et même une pointe à 13,7. Un peu plus tard, avec un vent monté à 40 nœuds établis et rafales à près de 50 nœuds, le catamaran avait conservé des mouvements très doux malgré une mer courte et nerveuse.

UNE NACELLE QUI SEMBLE BIEN PLUS VASTE

Le passage du cockpit à la nacelle s'opère bien sûr de plain-pied ; ce qui surprend d'entrée, ce sont les larges ouvertures. En plus de la traditionnelle porte coulissante de 188 par 78 cm, les ventaux

permettent d'ouvrir la cuisine vers l'extérieur avec une surface vitrée mobile de 128 par 98 cm. Ladite cuisine est tout à fait inédite puisqu'elle se passe d'îlot central tout en concentrant un maximum de rangement. Le système froid est repoussé tout à l'avant. Les planchers offrent une surface supérieure, mise à profit pour des volumes de stockage plus importants - 1 400 litres au total dans la nacelle.

La table à cartes est désormais accessible depuis le poste de barre et donc ouverte sur le cockpit. Le constructeur a décliné à bord du Tanna 47 la disposition générale de l'Elba 45 avec un poste de veille qui jouxte le carré. Concrètement, on s'installe dans une confortable méridienne avec vue sur le plan de voilure et possibilité de charger une tablette, laquelle peut relayer les informations de navigation, cartographie etc.

Le carré, déporté sur tribord, offre une table de 125 x 114 cm ; en option, on peut disposer d'un plateau électrique qui permet de disposer d'une table basse et même d'un couchage double d'appoint. L'ébénisterie est réalisée en Alpi : un travail soigné, tout comme l'ensemble des finitions. Cinq marches mènent aux coques, lesquelles conservent une confortable hauteur sous barrots de 1,97 m. Notre version d'essai dédie la coque bâbord au propriétaire. En plus du vaste couchage arrière qui profite d'une belle vue sur l'extérieur et d'une aération bien étudiée, on profite ici d'un vrai bureau et d'une salle de bains immense qui occupe toute l'étrave. Dans l'autre coque, la cabine avant intègre un couchage travers à la marche. Toutes les couchettes sont de type island bed ; c'est-à-dire qu'on peut y accéder par les côtés. Suivant les versions, le catamaran peut abriter 3 à 5 cabines doubles.

CONCLUSION

Le Tanna 47 est assurément un catamaran bien né. Rapide, marin et confortable, il présente l'avantage d'être aisé à prendre en main. Aucune manœuvre ne semblera exigeante à l'équipage, qui profitera d'une véritable plateforme de voyage et de vie à bord.

Emmanuel Van Deth

ALWAYS AT THE CORE OF YOUR SOLUTION

For over 70 years we have supported manufacturers in making products more competitive and sustainable, offering industry-leading competence together with the broadest range of stronger, lighter, smarter core materials.

Today our high-performance core materials can be found in marine applications all over the world. Every day our genuine passion for the sea pushes us to research and develop new solutions to improve performances and sustainability. Our worldwide technical team dedicated to the marine sector is driven by passion and "hands on" boat building experience.

And with our global manufacturing, sales and engineering presence we can ensure you security of supply, cost efficiency and local support for many years to come.

We are always at the core of your solution.



Diab

diabgroup.com

BREAKING NEWS

THE NEW 80

YOU'VE
NEVER
"SEA" THIS

FONTAINE PAJOT ENTERS IN THE SUPER YACHT UNIVERS

UN SUPER YACHT SIGNÉ FONTAINE PAJOT



INTERVIEW

To find out more about the origins of this new flagship, we spoke to Yves de Kéringat, flagship manager:

The New 80 is the latest step in the evolution of the Fontaine Pajot Sailing Range, and you're now entering the superyacht sector. What were your motivations?

It's a continuation of our evolution. After the Alegria 67 in 2018, which marked our entry into the world of large yachts, we are continuing our climb to the top.

Who are the customers for this new 80-foot catamaran?

The first clients for the NEW 80 are owners of a Samana 59 and an Alegria 67. They have such total confidence in the brand, that they have ordered an 80 before one even exists. We'll also be attracting new clients from the superyacht community who will certainly be interested in this brand-new, high-end model

How has it been, working the Racoupeau team of naval architects?

It took 18 months from the preliminary design to the construction of hull N°1. Two to three weekly meetings, thousands of hours of studies with our engineering office, a lot of listening but also confrontations and challenges at all levels. It's exciting and very gratifying when the end result meets the owners' expectations.

In terms of this boat's finish, her "standing" and the services on board, you've set the bar very high. Can you tell us a bit more?

We knew that by entering the world of super yachts we were also entering a world of high standards and perfection. We therefore decided there would be no compromise on quality and finish. All the materials are available in several choices and there are multiple layout versions to cover all possible demands. The standard inventory of the boat includes much equipment, including the generator or the aft platform, that would traditionally be optional.

The New 80 in 5 words?

Space / Comfort / Luxury / Modernity / Performance



One additional question: Does this catamaran also meet your new eco-boating objectives - solar panels (surface area, energy produced, etc.) in line with the Fontaine Pajot group's ODYSSEA 24 plan?

Yes, absolutely. We know that this new plan is imperative. And what could be better than a large catamaran for sailing showing respect for the ocean? The NEW 80 is propelled by her sails and will therefore be able to cruise with zero carbon emissions as soon as the wind allows. With solar panels on the coachroof and the hard top, domestic electrical needs will be covered, including the air conditioning in eco mode in the cabins. And soon on the NEW 80 and the rest of the range, we'll be developing Smart Electric engines designed with partners of our innovation platform OD Sea Lab.

Afin de connaître la genèse de ce nouveau navire amiral, Yves de Kéringat, directeur flagship, répond à nos questions :

Le New 80, est une nouvelle étape dans l'évolution de la Gamme Voile Fontaine Pajot. Vous rentrez dans la catégorie des super yachts. Quelles ont été vos motivations ?

Nous sommes dans la continuité de notre évolution. Après l'Alegria 67 qui avait marqué en 2018 notre entrée dans le monde des grands yachts nous poursuivons l'ascension vers le haut.

A qui s'adresse ce nouveau catamaran de 80' ?

Nos premiers clients pour le NEW 80 sont des propriétaires de Samana 59 et d'Alegria 67. Ils ont une confiance totale dans la marque et ils nous montrent cette confiance en réservant un 80 avant même qu'il n'existe. Nous allons également attirer de nouveaux clients issus du milieu des super yachts et qui seront certainement intéressés par cette toute nouvelle unité haut de gamme.

Comment avez-vous travaillé avec le cabinet d'architectes Racoupeau ?

C'est un travail de 18 mois depuis l'avant-projet jusqu'à la construction du bateau N°1. Deux à trois réunions hebdomadaires, des milliers d'heures d'études avec notre bureau d'ingénieurs, beaucoup d'écoute mais aussi des confrontations et des challenges à tous les niveaux. C'est passionnant et très gratifiant quand le résultat est à la hauteur des attentes des Propriétaires.

En terme de finitions, de « standing » et de services à bord, vous avez mis la barre très haute. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Nous savons qu'en entrant dans ce monde des super yachts nous entrons aussi dans un monde d'exigence et de perfection. Nous avons donc décidé de ne pas faire de compromis sur la qualité et les finitions. Tous les matériaux d'aménagement sont déclinés avec plusieurs choix, les versions d'aménagement sont multiples et couvrent toutes les demandes possibles. L'inventaire standard du bateau comprend des équipements tels que le groupe électrogène ou la plateforme arrière qui sont normalement en option, et bien d'autres.

Le New 80 en 5 mots ?

Espace / Confort / Luxe / Modernité / Performance

Question subsidiaire : ce nouveau catamaran répond-il également à vos nouveaux objectifs d'éco navigation : panneaux solaires (surface, énergie produite, etc.) tels que le groupe Fontaine Pajot déploie avec son plan ODYSSEA 24 ?

Oui bien sûr. Nous savons que cette nouvelle donnée est impérative. Quoi de mieux qu'un grand catamaran pour naviguer dans le respect des océans ? Le NEW 80 naviguera à la voile et permettra donc de se déplacer en émission 0 carbone dès que le vent le permettra. Les panneaux solaires disposés sur le roof et le hard top couvriront les besoins électriques domestiques y compris la climatisation en éco mode dans les cabines. Et bientôt nous développerons sur le NEW 80 comme sur le reste de la gamme les moteurs Smart Electric conçus avec nos partenaires de notre plateforme d'innovation OD Sea Lab.



THE
NEW
YOU'VE
NEVER
"SEA" THIS 80



INTERVIEW

We are at last ready to raise the 80ft covers on a new project that exceeds all our previous efforts. Fountaine Pajot is extremely proud to present plans for its brand new 80-foot catamaran, already in-build at our La Rochelle yard. The architect Olivier Racoupeau introduces our new 80ft sailing superyacht.

"The new 80 is too large for us to transport by road," confirms Fountaine Pajot architect Olivier Racoupeau. Measuring just shy of the 24m mark, the new 80 is on a new scale for Fountaine Pajot. "Even though the Fountaine Pajot styling is there, with certain familiar elements, there is a huge step up from the Alegria 67 to an 80-foot boat," says Olivier. "We wanted to position it with real superyacht styling, a focus on the on-board lifestyle." At first glance, the new 80 looks very much part of the family of catamarans which range from 40ft to 67ft. Fountaine Pajot fans will immediately recognise the elegant shearline, the reverse bow and the flared coachroof. Like the bigger boats (over 45ft), there is a generous flybridge, a forward lounge and a cockpit.

But 80ft is a much bigger canvas to paint on, and the detailing on each space is impressive. "The large forward cockpit has its own bar and a vast sunbed," says Olivier. "In order to balance the aft relaxation area. Under the sunbed is a Jacuzzi. It gives much larger motor yachts a run for their money." Naturally, there is a sea-tight door that connects the forward cockpit directly to the saloon inside. To either side of this huge relaxation area are two vast deck lockers. They're so big, in fact, that you can easily stow fully-inflated paddleboards, windsurfers or extensive scuba kit. On a boat of this size, the flybridge takes on the mantle of an extra deck, and the new 80 exploits this possibility to the full. Beneath a hard-top bimini, two fully-equipped helm stations occupy the forward part of the deck. All the control lines come back to a central winch and two lateral sheet winches. "This zone is completely dedicated to sailing manoeuvres," says Olivier Racoupeau.

Further aft, the real story is the elegant wrap-around sofa which provides a really convivial spot for a big group of friends, or the whole family. Here, too, there is a fridge and full wet bar, as well as a plancha grill. And all without sacrificing the harmony of the lines and the proportions that make this such an elegant yacht. In a further sign that this is no ordinary boat, Racoupeau and Fountaine Pajot have integrated a revolutionary way of providing shade on the flybridge, and on the side decks below. Semi-transparent solar panels, elegantly encased in glass, cast a dappled light below while providing enough power in the heat of summer's day to power the boat's hotel load. "Being semi-translucent, the solar panels provide a half-shade, like sitting under a tree," says Olivier. "We believe it's the first time this has been used on a sailing yacht. As much as it is clearly a Fountaine Pajot yacht, the 80 hides lots of new elements."

Two more completely new features stand out on the main deck below. A large 3m-long balcony folds down out of the bulwarks on each side of the cockpit, creating an entirely new dimension to the relaxation options here. While the balcony invites you to dive into the sea alongside, it also creates the opportunity for a sofa, built into the cockpit coaming. In effect, it adds two 'side cockpits' to the main cockpit. Further aft, Racoupeau and Fountaine Pajot have designed in that staple of all superyachts: the beach club. Down an elegant flight of

steps set into either transom, you reach a platform that stands just above the waterline - ideal for swimmers. In between the two hulls, a large hydraulic bathing platform can be raised or lowered. This can turn the whole aft area into a huge area for swimmers and sunbathers, or serve as a launch pad for divers and watersporters.

A BEACH CLUB AFT: "There's even space to store a water scooter under the sofa on the aft deck above." The yard and the designer have devoted just the same thought and attention to the boat's interior, which encompasses a huge saloon space, the choice of galley up or down and accommodation for 8-12 guests. The highlight is undoubtedly the option of a cavernous master cabin forward in the starboard hull. A veritable suite, it includes a desk and sofa area, plus separate heads, shower and his and her basins. There's even a bathtub!

"This boat has been conceived as a superyacht, with a top-of-the-range quality and very fine selection of materials," Isabelle Racoupeau says. "We have paid particular attention with the Fountaine Pajot design office to the finishes." Nowhere is this clearer than in the saloon, where a blend of fine cabinetry and stylish loose furniture combine to create the sense of a luxury lounge. Deep sofas to starboard and free-standing seating to port with cocktail tables both enjoy fantastic views of the sea through the wrap-around windows. Here, a beautiful piece of teak cabinetry is set with hand-stitched leather to conceal a pop-up TV. There's also an extensive chart table with navigation displays, so that the owner and guests can play their part in navigating and deciding on the next destination. Of course, the boat is conceived with a crew on board - two plus a skipper, each with their own dedicated space aft on the port side. The crew has its own separate access to the saloon, just like the owner - ensuring that paths don't cross for more privacy.

Boat number one will feature the galley up, filling the port side of the saloon. Besides top-quality appliances, lots of refrigeration and plenty of storage, there's a large island unit with a bar. In this version, the galley is also the domain of the owner and their guests. It becomes a sociable space to cook the catch of the day or prepare cocktails. "There is conviviality, but, with their large cabins and multiple relaxing areas, there's also intimacy," says Isabelle Racoupeau.

Of course, luxurious accommodation is just one element of the new 80. With Racoupeau's design nous behind it, the boat was always going to be a strong sailer, too. As a catamaran with its slender hulls, the boat will be capable of effortless passagemaking at 8-9 knots average. And with a vast 200 square metre mainsail and an even bigger gennaker, she will manage exhilarating top speeds. All seemingly without effort. "It is in the brand's DNA to sail well". "Even though she is closer to a superyacht in some respects, this boat is designed from the same hydrodynamic and ergonomic principles as every other Fountaine-Pajot sailboats."

INNOVATIVE SOLAR POWER
Fountaine Pajot has chosen a new kind of solar panel to help power hotel loads on the 80. The monocrystalline silicon wafers are encapsulated between sheets of flat glass, making the panels partially translucent. There is no sacrifice in terms of power generation, which is significant. But it allows the panels to be used as a design feature, providing dappled light below. On the 80, this technology is used on the overhangs around the flybridge, and in the rigid bimini above it. In total, some 7kW of solar panels can be installed.





INTERVIEW

Nous sommes enfin prêts à lever le voile sur un nouveau projet qui dépasse tous nos efforts précédents. Fountaine Pajot est très fier de présenter les plans de son tout nouveau catamaran de 24m, déjà en construction à notre chantier de La Rochelle. Olivier Racoupeau présente notre nouveau Yacht de 24 mètres.

« Le nouveau 80 est trop grand pour que nous puissions le transporter par la route » confirme Olivier Racoupeau, architecte de Fountaine Pajot pour la conception. Mesurant juste un peu moins de 24 mètres, le nouveau 80 est à une nouvelle échelle pour Fountaine Pajot. « Même si le style Fountaine Pajot est là, avec certains éléments familiers, il y a un énorme pas à franchir entre l'Alegria 67 et un bateau de 80 pieds. Nous voulions le positionner avec un vrai style de superyacht, en mettant l'accent sur le style de vie à bord » explique Olivier. À première vue, le nouveau 80 semble faire partie de la famille des catamarans qui vont de 40 à 67 pieds. Les fans de Fountaine Pajot reconnaîtront immédiatement les lignes élégantes, l'étrave inversée et le toit ouvrant évasé. Comme tous nos bateaux de plus de 45 pieds, il y a un flybridge généreux, un salon avant et un cockpit.

Mais le nouveau 80 est une toile beaucoup plus grande à peindre, et les détails de chaque espace sont impressionnants. « Le grand cockpit avant possède son propre bar et un vaste bain de soleil, afin d'équilibrer l'espace de détente arrière. Sous le bain de soleil se trouve un jacuzzi. Il n'a rien à envier aux yachts à moteur beaucoup plus grands » continue Olivier Racoupeau. Naturellement, une porte étanche relie directement le cockpit avant au salon intérieur. De chaque côté de cet immense espace de détente se trouvent deux vastes coffres de pont. Ils sont si grands, en fait, que vous pouvez facilement y ranger des stand-up paddle entièrement gonflées, des planches à voile ou un vaste équipement de plongée. Sur un bateau de cette taille, le flybridge fait office de pont supplémentaire, et le nouveau 80 exploite cette possibilité au maximum. Sous un bimini rigide, deux postes de pilotage entièrement équipés occupent la partie avant du pont. Toutes les lignes de commande reviennent à un winch central et à deux winchs d'écoute latéraux. « Cette zone est entièrement dédiée aux manœuvres de navigation » précise Olivier Racoupeau.

Plus loin, c'est l'élégant canapé enveloppant qui fait la part belle à la convivialité pour un grand groupe d'amis, ou pour toute la famille. Ici aussi, on trouve un réfrigérateur et un bar complet, ainsi qu'une plancha. Et tout cela sans sacrifier l'harmonie des lignes et des proportions qui en font un yacht si élégant. Pour montrer qu'il ne s'agit pas d'un bateau ordinaire, Racoupeau et Fountaine Pajot ont intégré un système révolutionnaire d'ombrage sur le flybridge et sur les ponts latéraux. Des panneaux solaires semi-transparents, élégamment encastrés dans du verre, diffusent une lumière tamisée en dessous tout en fournissant suffisamment d'énergie pendant une journée d'été pour alimenter la charge hôtelière du bateau. « Étant semi-translucides, les panneaux solaires fournissent une demi-

ombre, comme si l'on était assis sous un arbre. Nous pensons que c'est la première fois que cela est utilisé sur un voilier. Autant il est clairement un yacht Fountaine Pajot, autant le 80 cache beaucoup de nouveaux éléments » dit Olivier.

Deux autres éléments totalement nouveaux se distinguent sur le pont principal en contrebas. Un grand balcon de 3 mètres de long se replie sur les pavois de chaque côté du cockpit, créant ainsi une toute nouvelle dimension aux options de relaxation. Si le balcon vous invite à plonger dans la mer, il offre également la possibilité de s'installer sur un canapé intégré. En fait, il ajoute deux « cockpits latéraux » au cockpit principal. Plus loin à l'arrière, Racoupeau et Fountaine Pajot ont conçu un élément essentiel de tous les superyachts : le beach club. En descendant une élégante volée de marches encastrées dans l'un ou l'autre des tableaux, on accède à une plate-forme qui se trouve juste au-dessus de la ligne de flottaison, idéale pour les nageurs. Entre les deux coques, une grande plateforme de baignade hydraulique peut être levée ou abaissée. Elle peut transformer toute la zone arrière en un immense espace pour les nageurs et les amateurs de bronzage, ou servir de rampe de lancement pour les plongeurs et les amateurs de sports nautiques.

LE BEACH CLUB : il y a même de la place pour ranger un scooter des mers sous la banquette du pont arrière supérieur. » Le chantier et le designer ont apporté la même réflexion et la même attention à l'intérieur du bateau, qui comprend un immense carré, le choix de la cuisine en haut ou en bas et des cabines pour 8 à 12 personnes. Le clou du spectacle est sans aucun doute l'option d'une cabine principale spacieuse avant, dans la coque tribord. Véritable suite, elle comprend un bureau et un canapé, ainsi que des toilettes séparées, une douche et deux lavabos. Il y a même une baignoire !

« Ce bateau a été conçu comme un superyacht, avec une qualité haut de gamme et une sélection très fine des matériaux. Nous avons porté une attention particulière, avec le Bureau d'Etudes Fountaine Pajot, à la finition » précise Isabelle Racoupeau. Cela n'est nulle part plus clair que dans le carré, où un mélange de menuiserie fine et d'élégants meubles indépendants se combinent pour créer l'impression d'un salon de luxe. Des canapés profonds à tribord et des sièges avec une table de cocktail bénéficient tous d'une vue fantastique sur la mer grâce aux baies vitrées enveloppantes. Ici, une magnifique pièce d'ébénisterie en teck est recouverte de cuir cousu à la main pour dissimuler une télévision escamotable. Il y a également une grande table à cartes avec des écrans de navigation, afin que le propriétaire et les invités puissent jouer leur rôle dans la navigation et décider de la prochaine destination. Bien entendu, le bateau est conçu pour accueillir un équipage - deux personnes et un skipper, chacun disposant de son propre espace à l'arrière, côté bâbord. L'équipage dispose d'un accès séparé au carré, tout comme le propriétaire,

afin d'éviter que les chemins ne se croisent pour plus d'intimité.

Le premier bateau sera équipé d'une cuisine en hauteur, qui remplit le côté bâbord du carré. En plus d'appareils électroménagers de qualité supérieure, d'un grand nombre de réfrigérateurs et de nombreux rangements, il y a un grand îlot avec un bar. Dans cette version, la cuisine est également le domaine du propriétaire et de ses invités. Elle devient un espace sociable pour cuisiner l'arrivage du jour ou préparer des cocktails. « Il y a de la convivialité, mais, avec leurs grandes cabines et leurs multiples espaces de détente, il y a aussi de l'intimité » explique Isabelle.

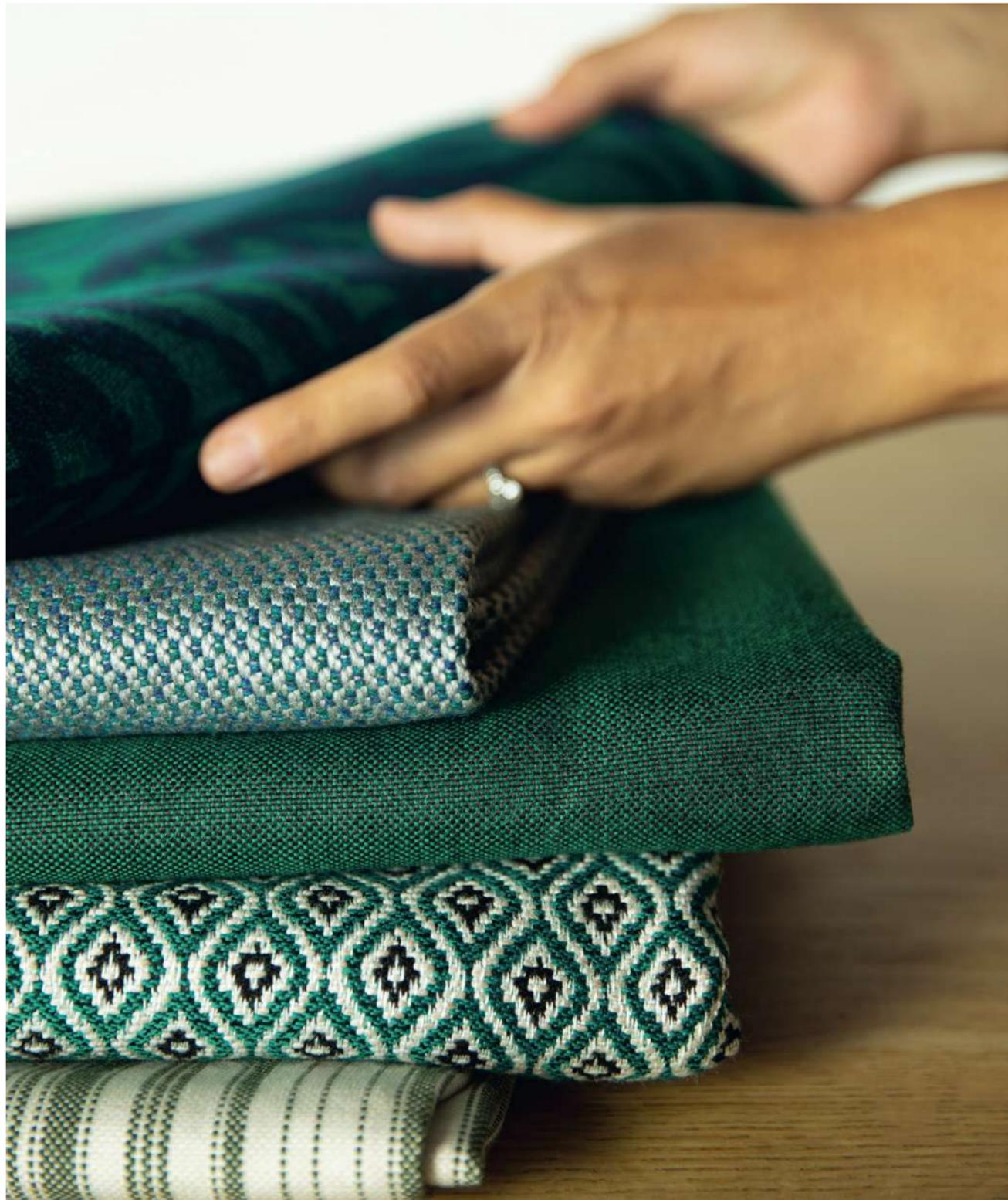
Bien sûr, un hébergement luxueux n'est qu'un élément du nouveau 80. Avec le savoir-faire de Racoupeau en matière de design, le bateau a toujours été conçu pour être un excellent navigateur. En tant que catamaran avec ses coques élancées, le bateau sera capable de passer à 8-9 nœuds de moyenne. Et avec une vaste grand-voile de 200 mètres carrés et un gennaker encore plus grand, il pourra atteindre des vitesses de pointe exaltantes. Le tout apparemment sans effort. « C'est dans l'ADN de la marque de naviguer bien. Même s'il est plus proche d'un superyacht à certains égards, ce bateau est conçu à partir des mêmes principes hydrodynamiques et ergonomiques que tous les autres voiliers Fountaine-Pajot. »



UNE ÉNERGIE SOLAIRE INNOVANTE

Fountaine Pajot a choisi un nouveau type de panneau solaire pour alimenter les charges hôtelières du 80. Les plaquettes de silicium monocristallin sont encapsulées entre des feuilles de verre plat, ce qui rend les panneaux partiellement translucides. Il n'y a aucun sacrifice en termes de production d'énergie, ce qui est significatif. Mais cela permet aux panneaux d'être utilisés comme un élément de design, laissant passer une lumière diffuse en dessous. Sur le 80, cette technologie est utilisée sur les surplombs autour du flybridge et sur le bimini rigide qui le surmonte. Au total, 7kW de panneaux solaires peuvent être installés.





Naviguez en toute tranquillité avec les tissus Sunbrella®

DÉPERLANT ET RÉISTANT AUX TACHES • FACILE D'ENTRETIEN • LAVABLE À L'EAU DE JAVEL •
RÉSISTANT À LA DÉCOLORATION FACE AUX UV



dckc.fr/sunbrella

Edition juillet 2022 - SAS DICKSON CONSTANT - capital 12.640.000 euros - 381 347 970 R.C.S. Lille Métropole
Photos : Sunbrella - Sunbrella® is a registered trademark of Glen Raven, Inc.

GARMIN®

LA MONTRE GPS MARINE CONNECTÉE
PAR EXCELLENCE



SÉRIE QUATIX® 7

© 2022 Garmin Ltd. ou ses filiales



TESTIMONIAL SAMANA

TÉMOIGNAGE 59

Roberto and Corina's story is that of the first ever Samana 59 to be launched. But it is really the story of a dream that started long ago – a desire to sail around the world with their six children. “We tried two times and life had its different plans for us,” Corina told us before they set off in late 2020 (see this episode of My Boat & I.)

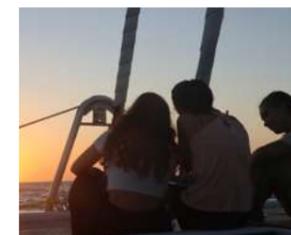
Now their epic circumnavigation is complete, so we caught up with them again back on terra firma in Buenos Aires. They bought the boat via Zoom during the Covid epidemic and were thrilled to find that it exactly corresponded with the renderings they had seen. “When we were on the boat for the first time, we felt we had been on board for a long time,” says Corina. “It was exactly like the renders.” Their youngest child was just three-and-a-half when they slipped the lines. She has a severe form of cerebral palsy which meant that she was wheelchair bound and in need of special care. The oldest was 14. And yet, there was very little need for modifications to make the boat suitable for all those different requirements. “We converted the midships cabin and split the two beds to take two kids,” says Roberto. In the end, one of the older girls spent many nights in the Tropics sleeping out under a blanket of stars on the flybridge. “There are very nice cushions up there, so my 12-year old slept 70% of the time up there,” says Corina. When it rained, they had the vast saloon to play in or watch TV, or do schoolwork. And the large master cabin also became a social hub for the children. Most of the night-watches were accomplished from the chart table.

L'histoire de Roberto et Corina est celle du tout premier Samana 59 à être mis à l'eau. Mais c'est en réalité l'histoire d'un rêve qui a commencé il y a longtemps – le désir de faire le tour du monde à la voile avec leurs six enfants. « Nous avons essayé deux fois et la vie avait ses plans différents pour nous » nous a confié Corina avant leur départ fin 2020 (voir cet épisode de My Boat & I).

Aujourd'hui, leur circumnavigation ambitieuse est terminée, alors nous les avons retrouvés sur la terra firma à Buenos Aires. Ils ont acheté le bateau via Zoom pendant la pandémie et ont été ravis de constater qu'il correspondait exactement aux rendus qu'ils avaient vus. « Lorsque nous sommes montés sur le bateau pour la première fois, nous avons eu l'impression d'être à bord depuis longtemps. C'était exactement comme les rendus », raconte Corina. Leur plus jeune enfant n'avait que trois ans et demi lorsqu'ils ont glissé les lignes. Elle est atteinte d'une forme grave d'infirmité motrice cérébrale, ce qui signifie qu'elle était en fauteuil roulant et nécessitait des soins particuliers. L'aînée avait 14 ans. Et pourtant, il n'y a eu que très peu de modifications à apporter au bateau pour qu'il réponde à toutes ces exigences différentes. « Nous avons transformé la cabine centrale et divisé les deux lits pour accueillir deux enfants » explique Roberto. En fin de compte, l'une des filles aînées a passé de nombreuses nuits sous les tropiques à dormir sous une couette d'étoiles sur le flybridge. « Il y a de très beaux coussins là-haut, alors ma fille de 12 ans y a dormi 70% du temps » dit Corina. Lorsqu'il pleuvait, ils avaient le vaste carré pour jouer, regarder la télé ou faire leurs devoirs. Et la grande cabine principale est également devenue un centre social pour les enfants. La plupart des quarts se faisaient depuis la table à cartes. Le couple a quitté la Floride pour rejoindre le World ARC avant qu'il ne passe par le canal de Panama. Le Covid arrivant en mois de mars, seuls quatre autres bateaux les ont rejoints pour le transit. Ils sont venus jusqu'aux Îles Galapagos avant

The couple set sail from Florida to join the World ARC before it passed through the Panama Canal. With the pandemic nearing the end of its first year, just four other boats joined them for the transit. They got as far as Galapagos before the rally organiser took the difficult decision to cancel the event. Roberto and Corina weren't ready to give up on their dream, however. “We continued all alone,” Roberto says. “Fiji was starting to open up, so we applied there. We went straight from Galapagos to Fiji (a distance of 6,000 nautical miles), but in the middle of the passage we got permission to enter French Polynesia.” From there they made the 25-day passage to Indonesia – another rare country that was willing to let them enter. “We had to sail straight through the Great Barrier Reef. The Australians let us anchor four or five times in the crossing of the Torres Strait, but we couldn't go ashore.”

From there, it was on to Reunion, then South Africa, St Helena in the south Atlantic, the little-visited island of Fernando de Noronha and back to Florida. “We visited fewer places, but made longer stops,” says Corina. “We managed to spend much more time in every place, and be more in touch with the locals, since we were the only tourists in the area. In many places, we were the first boats to arrive, so we were very welcome.” The trip has clearly made a deep impression on the whole family. For Corina, there was joy in meeting different peoples and cultures – the more so during lockdown. She remembers the surreal moment when they were invited to drink ceremonial kava with in Fiji – sipping from the same coconut shell as all 40 villagers. For the children, the trip has awoken a love of sailing and the sea which won't be quenched. “They all started enjoying these long passages at sea,” says Corina. “When we went back to the boat again, my 8-year old shouted ‘we're free, we're free!’ I asked them whether there were any bad moments, and they could only think of one: getting home.” There were highlights aplenty for Roberto, who took turns with a hired hand and his elder daughter doing the night-watches. But the one that he holds above all the others was the time spent with the family. “Being 25 days together in a close space was something we won't get to repeat,” he says. “We really got to know each other better.” For those who still think that the passages are the boring bits that happen between the islands, think again. “I loved watching the sea alone,” says Corina. “I also remember sitting on the flybridge with all my kids together one night watching the stars, putting music on and singing. We'd fish, we'd cook special meals. We just wouldn't have been able to do this trip without being on a catamaran,” she finishes.



que l'organisateur du rallye ne prenne la décision difficile d'annuler l'événement. Roberto et Corina n'étaient cependant pas prêts à renoncer à leur rêve. « Nous avons continué tout seuls. Les îles Fidji commençaient à se réouvrir, alors nous avons déclenché la demande de séjourner là-bas. Nous sommes partis directement des Galapagos vers Fidji (une distance de 6.000 milles nautiques), mais au milieu du passage, nous avons obtenu la permission d'entrer en Polynésie française » précise Roberto. De là, ils ont effectué le passage de 25 jours vers l'Indonésie – un autre rare pays qui a accepté de laisser entrer les plaisanciers. « Nous avons dû naviguer directement à travers la Grande Barrière de corail. Les Australiens nous ont laissé jeter l'ancre quatre ou cinq fois lors de la traversée du détroit de Torres, mais nous ne pouvions pas aller à terre. »

De là, ce fut la Réunion, puis l'Afrique du Sud, Sainte-Hélène dans l'Atlantique sud, l'île peu visitée de Fernando de Noronha et le retour en Floride. « Nous avons visité moins d'endroits, mais fait des arrêts plus longs. Nous avons pu passer beaucoup plus de temps dans chaque endroit et être plus en contact avec le peuple, puisque nous étions les seuls touristes dans la région. Dans de nombreux endroits, nous étions les premiers bateaux à arriver, et nous étions donc très bien accueillis » explique Corina. Le voyage a manifestement fait une profonde impression sur toute la famille. Pour Corina, il y avait de la joie à rencontrer des peuples et des cultures différents – d'autant plus pendant le confinement. Elle se souvient du moment surréaliste où ils ont été invités à boire le kava cérémoniel à Fidji – en sirotant la même coquille de noix de coco que les 40 villageois. Pour les enfants, le voyage a éveillé un amour de la voile et de la mer qui ne s'éteindra jamais. « Ils ont tous commencé à apprécier ces longs passages en mer. Lorsque nous sommes retournés sur le bateau, ma fille de 8 ans a crié ‘nous sommes libres, nous sommes libres !’. Je leur ai demandé s'il y avait eu des mauvais moments, et ils n'ont pu en penser qu'un seul : rentrer à la maison » raconte Corina. Les moments forts ont été nombreux pour Roberto aussi, qui s'est relayé avec un équipier et sa fille aînée pour faire les quarts pendant la nuit. Mais celui qu'il retient par-dessus tous les autres est le temps passé en famille. « Passer 25 jours ensemble dans un espace proche a été quelque chose que nous n'aurons pas l'occasion de répéter. Nous avons vraiment appris à mieux nous connaître les uns les autres » dit-il. Pour ceux qui pensent encore que les longs passages sont les morceaux ennuyeux qui se passent entre les îles, détrompez-vous. « J'ai adoré regarder la mer toute seule » raconte Corina. « Je me souviens aussi d'être assise sur le flybridge avec tous mes enfants réunis un soir à regarder les étoiles, à mettre de la musique et à chanter. Nous pêchions, nous préparions des repas spéciaux. Nous n'aurions pas pu faire ce voyage sans être sur un catamaran » termine-t-elle.



CROATIA, RETOUR SUR LE RENDEZ-VOUS PROPRIÉTAIRES

CROATIE, RETOUR SUR LE
RENDEZ-VOUS PROPRIÉTAIRES
FOUNTAINÉ PAJOT



For this new exceptional edition of the Fontaine Pajot Owners' Rendez-Vous, punctuated by the celebration of the 45th anniversary of the shipyard, the discovery of Croatia and some great sailing, 22 catamarans from all over the world joined the Fontaine Pajot fleet in Croatia. Italy, Germany, USA, Australia, Malta, Dubai, Mexico, France, Austria, Croatia and United Kingdom were represented at the event. This year, the Fontaine Pajot Owners and their friends had the opportunity to discover the cultural richness and the diversity of landscapes offered by Croatia...Trogir and its historical city, the crystal waters of magnificent anchorages, the beautiful harbor of Maslinica, tasting on the Brac island and a last «Spritz in Split»... Exciting discoveries along the program.

Fontaine Pajot a lancé une nouvelle édition exceptionnelle des Rendez-Vous Propriétaires, ponctuée par la célébration des 45 ans du Chantier, la découverte de la Croatie et de belles navigations. 22 catamarans venus du monde entier ont rejoint la flotte Fontaine Pajot en Croatie. L'Italie, L'Allemagne, les USA, l'Australie, Malte, Dubaï, le Mexique, la France, l'Autriche, la Croatie et le Royaume Uni étaient représentés lors de l'événement. Cette année, les Propriétaires Fontaine Pajot et leurs amis ont pu apprécier la richesse culturelle et la diversité des paysages qu'offre la Croatie... Trogir et sa cité historique, les eaux Cristallines de magnifiques mouillages, le bel écrin du port de Maslinica sur l'île de Solta, dégustation sur l'île de Brac et un dernier Spritz à Split... de belles découvertes tout au long du programme.





Fontaine Pajot would like to thank...

First of all, all its Fontaine Pajot Owners for their loyalty and their participation in this rendez-vous in Croatia, the dealers and market experts, The Olive Oil Museum of Skrip, the Trogir Yacht Club, The Martinis Marchi Hotel and our partners : GARMIN, VOLVO, CGI, SUNBRELLA/DIKSON CONSTANT, INCIDENCE, MULTICOQUES MAGAZINE, SKIPPERS MAGAZINE AND YACHT CROATIA MAGAZINE so as all croatian teams.

MAY 21-24 2022
10TH EDITION OF THE FOUNTAINE PAJOT OWNERS RENDEZ-VOUS



THE FULL REPORT ON
WWW.FONTAINE-PAJOT.COM

NEXT
OWNER'S
 RENDEZ-VOUS

BVI 2023
 TOSCANA 2024



TOUT EST QUESTION DE PERFORMANCE



Naviguer, c'est dépendre de la puissance de la nature, de votre équipement et de votre expérience pour bénéficier du meilleur vent dans les voiles. C'est aussi savoir que vous pouvez faire confiance à votre moteur lorsque vous en avez besoin. Avec Volvo Penta à bord, vous pourrez vous détendre et profiter d'une fantastique expérience. Retrouvez notre nouvelle gamme de moteurs et nouveaux tarifs sur www.volvopenta.com



**V O L V O
P E N T A**



« ILE DE REY »
AMAZING SAILING
PROGRAM
UN JOLI PROGRAMME
DE NAVIGATION

TESTIMONIAL



SAONA 47

Monohulls, motorboats, multihulls, the Atlantic, the English Channel, the Mediterranean... boats and the sea have always been part of Catherine and Stéphane Rey's life, and they naturally chose to continue sailing when they retired. In 2018 they began the search for the boat of their dreams, and a catamaran quickly became the obvious choice. They decided on a Saona 47: with comfort, ergonomics, space, numerous and clever storage areas, this boat is a proper home on the water with all the comfort you need for guests and long-term cruising.

Stéphane Rey, an experienced sailor, was motivated in his choice: "Safety, ease of handling, and impeccable technical organisation were all very important to us. I particularly appreciate the strategic position of the helm between the cockpit and the flybridge. The accessibility of the engines and the various technical components is also a big plus."

WHAT WERE YOUR INITIAL CRUISING DESTINATIONS?

"We started with Greece, Turkey and the Mediterranean coast. We're planning on crossing the Atlantic in autumn 2023 as part of a rally such as the Iles du Soleil or the ARC, to enjoy greater safety by sailing as part of a fleet." Being based on France's Mediterranean coast, they didn't hesitate to get their boat to Croatia to take part in the Fontaine Pajot owners' rendez-vous back in May. "We took our Fontaine Pajot there just for the Rally. We were delighted. Those few days of friendly racing and festive evenings simply delighted us, as much for the quality of the organisation as for the pleasure of meeting up with other owners."

Their programme for the coming years is based on alternating six months on the boat and six months ashore, with stopovers that will allow for them to welcome friends or their children to enjoy some good sailing. After that, anything is possible, or almost. They don't plan on stopping, and are even talking about reaching Australia one day aboard their Saona 47 named "Ile de Rey".

Monocoque, bateau à moteur, multicoque, Atlantique, Manche, Méditerranée, les bateaux et la mer ont toujours fait partie de la vie de Catherine et Stéphane Rey qui ont tout naturellement choisi de continuer à naviguer pendant leur retraite. Dès 2018 ils ont commencé à chercher le bateau de leur rêve et le catamaran s'est vite imposé. Ils ont fait le choix d'un Saona 47. Confort, ergonomie, espace, rangements nombreux et astucieux, c'est une vraie maison sur l'eau avec tout le confort pour les invités et les grandes croisières.

Stéphane Rey navigateur expérimenté a aussi motivé son choix : « Sécurité, facilité de manoeuvre, organisation technique impeccable, étaient aussi très importants pour nous. J'apprécie particulièrement la position stratégique du poste de barre entre cockpit et flybridge. L'accessibilité des moteurs et des différents organes techniques est aussi un gros plus ».

QUELLES ONT ÉTÉ VOS PREMIÈRES DESTINATIONS ?

« Nous avons commencé par la Grèce, la Turquie et les côtes méditerranéennes. Nous avons prévu de traverser l'Atlantique à l'automne 2023 dans le cadre d'un rallye type îles du soleil ou ARC pour une plus grande sécurité en navigant en flotte. » Basés sur la côte française de Méditerranée, ils n'ont pas hésité à convoyer leur bateau jusqu'en Croatie pour participer au rendez-vous Propriétaires Fontaine Pajot en mai dernier. « nous avons convoyé notre Fontaine Pajot uniquement pour le Rallye. Nous avons été enchantés. Ces quelques jours de régates amicales et de soirées festives nous ont ravis, tant par la qualité de l'organisation que pour le plaisir de pouvoir échanger avec d'autres propriétaires. »

Leur programme pour les années à venir est basé sur une alternance d'environ 6 mois en bateau et 6 mois à terre avec des escales qui tiendront compte de la venue d'amis ou des enfants pour certaines périodes de navigation. Ensuite tout est possible ou presque et ils ne s'interdisent rien et parlent même de rejoindre un jour l'Australie à bord de leur Saona 47 baptisé « Ile de Rey ».



Catherine et Stéphane Rey, at the Fontaine Pajot Owners Rendez-Vous in Croatia

SAILING COCO

UN COUPLE AMOUREUX DE LEUR BATEAU ET DE LA MER

UN COUPLE AMOUREUX DE LEUR BATEAU ET DE LA MER



Lucia 40 makes the perfect global cruiser for a young British couple

Un jeune couple britannique fait de son Lucia 40 un parfait bateau de croisière pour parcourir le monde

LUCIA 40



When Alfie and Ceylan first started looking for a new boat to buy, this young British couple were already living aboard a monohull. Their eyes settled first on the Saba 50 in a kind of 'wow' moment.

Several years of boat shows, conversations with the dealer and a yard visit followed, at the end of which they found themselves proud owners of a Lucia 40. "She was our dream boat for years, and we even put the boat purchase before getting married!" says Alfie. They called her Coco and set off on a leisurely world cruise. "All the boxes we needed to be ticked were ticked on the 40," says Alfie. The starboard hull is devoted to the couple's cabin, dressing area and shower, with loads of clothes storage and even a washing machine. To port is the guest double aft and a third cabin with a V-berth forward. "Sometimes when you're a bit out of it or you need your own space, you come in here and it's cosy and cute," says Ceylan.

After taking delivery of the boat in late 2020, they cruised extensively up and down the Atlantic coast of Europe and into the western Mediterranean. "On our first sail to Gibraltar, we had horrendous conditions, except for Biscay," says Alfie. "We couldn't stop because of Covid and had 52kt upwind. It gave us full trust in the boat straight away." Last autumn, their cruise took a new turn when they joined the Atlantic Rally for Cruisers. Alongside hundreds of other boats undertaking the ocean passage from Gran Canaria to Grenada, Alfie and Ceylan were among a handful that stopped in the rugged Cape Verde islands. It proved an eventful trip, hunting for wind at first then dealing with confused seas. As well as hauling some good-sized mahi-mahi from the ocean, they came across a French sailor who had been drifting for three weeks without power. "We were having a bacon

sandwich in the morning and just saw this boat I thought was a fishing boat at first," says Alfie. "Then we checked with the binoculars and there was a figure on the deck waving a pink flag."

He was unhurt, and still had supplies of water and food, but he was running low on tobacco. "We knew he was alright because we'd keep smelling his cigarette smoke blowing downwind," says Ceylan. The couple took him in tow towards Grenada, where he was received by the Coastguard. After the idyllic Tobago Cays, where they dived with turtles and rays, Alfie and Ceylan sailed north to Bequia, then St Vincent and on up the island chain to Antigua and the BVIs. Each stop brought fresh delights and new friends, new experiences. "The only sad thing about sailing is saying goodbye to friends," says Alfie. Turning west once again in early May, they cruised among Puerto Rico's eastern islands, with their beautiful beaches. But the highlight for them both came on the long passage northwest to the little-known Turks & Caicos islands. "The water was so clear and you could see sharks swimming, dolphins gliding past. We had 15kts apparent wind directly behind us with dead flat seas. It was just the perfect sailing day."

The shallow coral-strewn waters of the Bahamas came next, where they spent six weeks. The boat played host to friends from the UK, who got married in the Exumas. "Now the boat is in Savannah, Georgia, which is actually a beautiful city," says Alfie. "We had to sail in past crocodiles, but it's just for the hurricane season. We are indefinitely sailing. We're going to spend the next year in the Bahamas, then head up to Canada for the next hurricane season, then back down to Cuba."

And their goal? Well, there isn't one, beyond the sailing. They're just going to see where the wind takes them after

that. There is one ambition, though. "Our plan is to do the Northwest Passage. Not sure quite when, but definitely in the next five years. We'll put heating throughout the boat and fix stainless steel sheets to the bows of the boat to stop the ice." And they would do it in the current boat, Coco. "We do sometimes talk about getting another Fountaine Pajot, but when we sail the Lucia, we love it so much. For us two, there's so much boat. The things we'd like are more luxuries than necessary," says Alfie. Ceylan sums it up nicely. "I love the trampoline and the look of the boat. Fountaine Pajot are the prettiest boats out there," she says. Follow Alfie and Ceylan's exploits at www.sailing-coco.com, or on their YouTube channel.

Lorsque Alfie et Ceylan ont lancé leur recherche pour un nouveau bateau, ce jeune couple britannique vivait déjà à bord d'un monocoque. Leurs yeux se sont d'abord posés sur le Saba 50 dans un moment de « waou ».

Plusieurs années se sont écoulées, remplies de salons nautiques, de conversations avec le concessionnaire Fountaine Pajot et une visite du chantier. Et là, enfin, ils se sont retrouvés fiers propriétaires d'un Lucia 40. « C'était le bateau de nos rêves pendant des années, et nous avons même fait l'achat du bateau au lieu de nous marier » raconte Alfie. Ils l'appellent « Coco » et c'est le bateau qui va leur lancer sur une croisière mondiale tranquille. « Tous les points qu'on recherchait étaient présents sur le 40 » affirme Alfie. La coque tribord est consacrée à la cabine du couple, au coin dressing et à la douche, avec de nombreux rangements pour les vêtements et même une machine à laver. À bâbord, on trouve la cabine double des invités à l'arrière et une troisième cabine avec une couchette en forme de V à l'avant. « Parfois, quand on est un peu à l'écart ou qu'on a besoin de son propre espace, on vient ici et c'est confortable et mignon » explique Ceylan.

Après avoir pris livraison du bateau fin 2020, ils ont effectué de nombreuses croisières le long de la côte atlantique de l'Europe et en Méditerranée occidentale. « Lors de notre première navigation vers Gibraltar, nous avons eu des conditions horribles, à l'exception du Golfe de Gascogne » raconte Alfie. « Nous ne pouvions pas nous arrêter à cause du Covid et nous avions 52kt dans le nez. Cela nous a tout de suite donné une confiance totale dans le bateau. » En automne dernier, leur croisière a pris un nouveau tournant lorsqu'ils ont rejoint l'Atlantic Rally for Cruisers. Aux côtés de centaines d'autres bateaux entreprenant la traversée de l'océan de Gran Canaria à la Grenade, Alfie et Ceylan faisaient partie du groupe qui se sont arrêtés dans les îles escarpées du Cap-Vert. Ce fut un voyage mouvementé, d'abord à la recherche de vent puis dans une mer agitée. En plus de

pêcher plusieurs mahi-mahi de bonne taille, ils sont tombés sur un marin français qui dérivait depuis trois semaines sans moteur ni courant. « Nous prenions un sandwich au bacon le matin et nous avons vu ce bateau que j'ai d'abord pris pour un bateau de pêche » raconte Alfie. « Puis nous avons vérifié avec les jumelles, et il y avait une silhouette sur le pont qui agitait un drapeau rose. »

Il n'a pas été blessé, et il restait encore des réserves d'eau et de nourriture, mais il commençait à manquer de tabac. « Nous savions qu'il allait bien parce que nous n'arrêtons pas de sentir la fumée de sa cigarette dans le sens du vent » raconte Ceylan. Le couple l'a pris en remorque vers Grenade, où il a été accueilli par les sauveteurs. Après l'idylle qu'étaient les Tobago Cays, où Alfie et Ceylan ont plongé avec des tortues et des raies, le couple a pris le cap vers le nord : Bequia, puis Saint-Vincent et jusqu'aux îles Vierges Britanniques. Chaque escale a apporté de nouveaux plaisirs, de nouveaux amis et de nouvelles expériences. « La seule chose triste quand on navigue, c'est de dire au revoir à ses amis » dit Alfie. Tournant à nouveau vers l'ouest au début du mois de mai, ils ont navigué parmi les îles orientales de Porto Rico, avec leurs magnifiques plages. Mais le point culminant pour tous les deux a été la longue traversée vers le nord-ouest jusqu'aux îles peu connues de Turks et Caicos. « L'eau était tellement claire et on pouvait voir les requins nager, les dauphins glisser devant nous. Nous avions un vent apparent de 15 nœuds directement derrière nous avec une mer plate. C'était tout simplement la journée de voile parfaite. »

Les eaux peu profondes et parsemées de coraux des Bahamas sont venues ensuite, où ils ont passé six semaines. Le bateau a accueilli des amis du Royaume-Uni, qui se sont mariés dans les Exumas. « Maintenant, le bateau est à Savannah, en Géorgie, qui est en fait une ville magnifique » précise Alfie. « Nous sommes passés devant des crocodiles en naviguant. Mais cette escale sera juste pendant la saison des ouragans. Nous sommes en train de naviguer indéfiniment. Nous allons passer l'année prochaine aux Bahamas, puis remonter au Canada pour la prochaine saison des ouragans, puis redescendre à Cuba »

Et leur but ? Eh bien, il n'y en a pas, à part naviguer. Ils vont juste voir où le vent les emmène. Il y a une ambition, cependant. « Notre plan est de parcourir le passage du Nord-Ouest. Nous ne savons pas exactement quand, mais certainement dans les cinq prochaines années. Nous mettrons du chauffage dans tout le bateau et fixerons des plaques d'inox sur les proes du bateau pour résister à la glace. » Et ils le feraient dans le bateau actuel, Coco. « Nous parlons parfois de nous procurer un nouveau Fountaine Pajot plus grand, mais lorsque nous naviguons sur le Lucia, nous l'aimons tellement. Les choses que nous aimerions sont plus des luxes que des nécessités » dit Alfie. Ceylan résume bien la situation. « J'adore le trampoline et le look du bateau. Les Fountaine Pajots sont les plus beaux bateaux qui existent » dit-elle. Suivez les exploits d'Alfie et Ceylan sur www.sailing-coco.com, ou sur leur chaîne YouTube.



Follow
@SailingCoco
Suivez leurs stories !



PHOTO CONTEST 2021 WINNERS

Retour sur le photo contest 2021 | 500 photos - Congratulations !

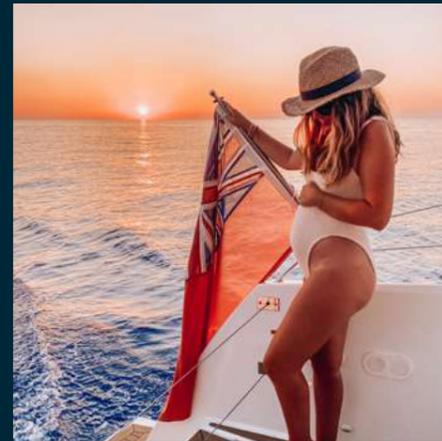
To see all the pictures



@sailinkas (Lipari)

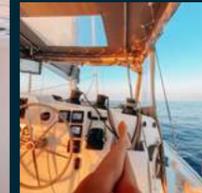


@Sailingcoco (coco)



@victoriastenhouse (havaneseyday)

@Kissangasail (Kissanga)



AND THE WINNERS ARE...
ET LES GAGNANTS SONT...



@sailinkas



@sailinkas



@SailingCoco



@SailingCoco



#PhotoContest2022

Thanks to GARMIN, official partner





L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.