



◀ Sidreni vinč je dosta neinventivno ugrađen pa strši kao i dvije bitve na pramcu



◀ Krmom dominira ogromna platforma na koju se može smjestiti oveća pomoćna brodice



# Dva jamstva uspjeha

POPULARNOST  
KATAMARANA-  
JEDRILICA REZULTAT  
JE NJIHOVE  
PROSTRANOSTI  
I UDOBNOSTI,  
A FRANCUSKI ŠKVER  
ISKORISTIO JE TO  
DA ISTAKNE  
LUKSUZNE I  
EFIKASNE  
MOTORNE  
KATAMARANE,  
KOJE JE POČEO  
GRADITI PRIJE  
20 GODINA;  
TESTIRALI SMO  
PRVI MODEL IZ  
SERIJE MY I  
PROVJERILI KAKO  
FUNKCIONIRA  
NA MORU

napisao i snimio  
**Vedran Rožić**

Još od 1976. godine poznati francuski škver Fountaine Pajot dizajnira i gradi inovativna, pouzdana i udobna plovila nadprosječnih performansi koja plove svim morima svijeta. Dugo iskustvo i bogata tradicija u brodogradnji reflektiraju se i danas u njihovim katamaranima koje su kao pioniri počeli serijski graditi još 1983., a njihovi višetrupci u posljednje vrijeme doživljavaju pravi procvat potražnje na globalnom tržištu. To je zapravo logična posljedica značajnog rasta popularnosti katamarana među nautičarima koji su kroz (pre)dugi recesijski period napokon bili primorani shvatiti prednosti takve konstrukcije, prije svega u pogledu efikasnosti plovidbe i neprikosnovene prostranosti, a onda i udobnosti.

U zadnjih nekoliko godina testirali smo više Fountaine Pajot katamarana-jedrilica te smo se uvjerali u njihovu promišljenu izvedbu koja, za razliku od nekih konkurenata, ne zanemaruje performanse pod jedrima već ih spretno ujedinjuje s velikom prostranošću i udobnošću, što je rezultiralo vrlo privlačnim i traženim modelima. Tome svjedoči velika potražnja za njima i popunjenost proizvodnih kapaciteta do sljedeće, 2018. godine, pa je zacijelo to glavna preokupacija uprave škvera, uz fokus na nove modele.

Naime, povećani prihodi ujedno su i prilika za pojačani i ubrzani razvoj novih plovila, pa je upravo ovih dana svjetlo dana ugledao njihov posljednji model od 47 stopa, šesti član game pod jedrima, dok je u siječnju na saj-

mu Boot u Düsseldorfu svjetsku premijeru imalo još jedno Fountaine Pajot plovilo, raskošni motorni katamaran MY 44. Upravo njegovo predstavljanje, a nakon što je nešto više od godinu dana ranije svjetlo dana ugledao i manji model od 37 stopa, vrlo je znakovito te najavljuje novu eru popularnosti višetrupaca - i to njihovih motornih izvedbi.

## Ubrzane promjene na tržištu

Stoga smo se krajem ožujka rado odazvali pozivu Emila Tomaševića, zastupnika francuskog škvera, u Trogir, a kako bismo na moru iskušali upravo Fountaine Pajot MY 37, kako glasi puno ime ovog, još uvijek dovoljno svježeg i atraktivnog motornog katamarana. O tome koliko je taj projekt pogođen govore i prodajne brojke koje se mjere u desetinama primjeraka u nešto više od godinu dana, što nas je dodatno zaintrigiralo te smo s nestrpljenjem dočekali dan ukrcaja.

Zanimljivo je da su upravo u ovom škveru, koji je uvijek prednjačio po inovativnosti i upotrebi novih tehnologija, među prvim graditeljima višetrupaca počeli razmišljati o budućnosti jer su već 1998. godine, dakle prije gotovo 20 godina, predstavili svoj prvi serijski motorni katamaran, Maryland 37. Tada su takva plovila bila prava rijetkost, a danas je samo malo drugačije, posebice na Jadranu i u Mediteranu, no stvari se ubrzano mijenjaju u njihovu korist pa i ostali graditelji višetrupaca ili najavljuju nove modele ili su neke već predstavili u zadnjih godinu-dvije.

# Test

Fountain Pajot  
MY 37



# Test

Fountaine Pajot  
MY 37



▲ Flybridge nas je osvojio izvrsnim panoramskim pogledom, jednostavnim uređenjem i udobnošću

◀ U kokpitu ima toliko mjesta da se, uz dva ili tri dodatna stolca i skalu za flybridge, njime još uvijek može komotno kretati

MY 37 je, u neku ruku, nositelj naslijeđa Marylanda 37 kojem je gotovo isti po osnovnim dimenzijama, no sve ostalo na novom je modelu "nekoliko svjetlosnih godina" daleko ispred svog prethodnika. Važno je spomenuti da francuski škver za svoje motorne katamarane razvija i projektira posebne, baš njima namijenjene trupove umjesto da koristi postojeće od jedrilica, kao što nerijetko rade neki od konkurenata zbog čega rezultat odnosno maritimne karakteristike i nisu uvijek optimalne.

### Trupovi poput sjekire

A projekt plovila kao i prilično jednostavan, ali neporecivo elegantan dizajn, potpisuje Daniel Andrieu sa svojim studiom, a unatoč jasnim i suvremenim linijama prema našem subjektivnom dojmu uspio je izbjeći kutijasti dojam. Nadgrađe nije previsoko, a karakteriziraju ga velike staklene površine, dok flybridge natkriva

lagana inokсна konstrukcija tende što nam se čini boljim rješenjem od "teškog" opcijskog hardtopa.

S druge (donje) strane pramčani dio trupova oštar je poput sjekire te već na prvu odaje dojam odličnog ponašanja na moru, posebice u srazu s valovima, kao i malog otpora zaslužnog za efikasnost pri umjerenim brzinama plovidbe, a shodno tome i za veliki doplov. To dodatno potvrđuje uzak podvodni dio trupova koji su iznad vodne linije značajno širi kako bi omogućili raskošnu prostranost interijera.

Upravo su te dvije osobine glavne prednosti katamaranske konstrukcije jer MY 37 nudi količinu prostora i udobnosti poput motorne jahte od nekih 44-45 stopa. Ističu se još za jednog monotrupca nedosežna razina sigurnosti i stabilnosti, posebice na sidru, kao i nevjerojatne mogućnosti manevriranja zahvaljujući dvjema daleko razmaknutim motorima, što katamarane stavlja u povlaštenu poziciju.

Ipak, imaju i negativnih strana, a to su, osim veće nabavne cijene, prije svega velika širina koja daje određenu nepreglednost pri manevriranju u marinama s upravljačke pozicije, a i značajno više cijene vezova nego za monotrupca iste dužine (obično 50% više). Međutim, količina novca je relativan pojam pa o njoj ne treba raspravljati, a sigurni smo da onaj tko se odluči za ovu jahtu neće previše o tome brinuti.

### Strme skale

Krmom dominira ogromna platforma preko koje se najlakše ukrcati na plovilo, a na nju se može staviti velika pomoćna brodice

### Fountaine Pajot MY 37

Dužina preko svega	11,00 m
Širina	5,10 m
Gaz	0,80 m
Istisnina	8900 kg
Spremnik goriva/vode	1200/350 l
Standardni motori	2 x Volvo Penta D3-150 KS
Opcijski motori	2 x Volvo Penta D3-220 KS
CE certifikat/kapacitet	B/8 osoba
Osnovna cijena	303.000 eura

Zastupnik: Ultra d.o.o., Uvala Baluni b.b., 21000 Split, tel.: +385 21 398 980, e-mail: sales@ultra-sailing.hr, www.fountaine-pajot-croatia.com



▲ Izuzetno svijetao i decentno uređen salon na istoj je razini s kokpitom s kojim zapravo čini jednu cjelinu

► Sve četiri kabine mnogo su prostranije nego na nekim većim katamaranima s jedrima, a ni kupaonice ne zaostaju



ju, dijele odnosno spajaju kokpit i salon. Pod je u istoj razini pa ova dva prostora praktički čine jednu veliku cjelinu, izuzetno ugodnu za boravak zahvaljujući panoramskim prozorima koji jednostavno ne dopuštaju da vam more pobjegne iz vidokruga. Fini materijali, usklađene boje, odlična oprema i pažnja posvećena detaljima potvrđuju visoku razinu izvedbe i kvalitetnu završnu obradu koja je čak nadmašila naša očekivanja. Za prozračivane osim vrata brinu i tri ne prevelika klizna prozora spretno inkorporirana u velike staklene površine.

Odmah slijeva kod ulaza, dakle pri ruci osobama u kokpitu, nalazi se uzdužna kuhinja opremljena čak i mikrovalnom pećnicom, iako testirani brod nije imao generator, pa će se moći koristiti samo dok je priključen strujni kabel s kopna. Radna je površina pohvalno velika, no s obzirom da je postavljena na krov krmene kabine donja fronta ne sadrži ormariće osim jednoga, što je neobično rješenje koje reducira broj spremišta. Stoga je većina posuda smještena u ormarić koji je praktički nastavak radne plohe, a poželjeli smo barem još neki viseći ormarić kojih također nema. S druge strane oduševljava hladnjak u

obliku dvije duboke ladice smještene preko puta, na prednjoj strani zgodne, ne prevelike sofe L-oblika. Uz nju je lijepi stol oko kojeg treba staviti još tri stolca kako bi većina posade ovdje mogla blagovati, no prostora ima napretek pa to nije neki problem. Prednji dio salona sadrži prema krmu okrenut naslonjač za dvoje koji može poslužiti kao ugodan kutak za odmor i čitanje, a na tom se mjestu može doplatiti za unutarnje upravljačko mjesto. To bismo svakako preporučili jer bi tada ovaj katamaran mogao ploviti doslovce po svim vremenskim uvjetima.

### Četiri puta dva

Dva stubišta na koja nemamo prigovora vode u trupove od kojih svaki sadrži po dvije kabine i jednu kupaonicu, što predstavlja čartersku izvedbu 37-ice. Jasno, postoji i vlasnička verzija što podrazumijeva cijeli lijevi trup namijenjen vlasniku koji u tom slučaju može uživati u zaista raskošnoj količini prostora i udobnosti. Ipak, niti ovako nije tijesno, zapravo i tu nas je MY 37 itekako ugodno iznenadio. Kabine su mnogo prostranije nego na nekim većim katamaranima s jedrima, što se po vanjskom dojmu ne bi reklo.

Krmene imaju nešto veće i pravilnije ležajeve od pramčanih ali i malo manje "zrakca" iznad uzglavlja, no razlike su minimalne te bi ih tek krupnije i više osobe mogle osjetiti, ali ne i imati problema zbog toga.

Svaka kabina ima bočni veliki prozor s otvorivim središnjim dijelom te dodatnu stropnu bokaportu pa svježeg zraka i svjetlosti ne nedostaje, baš kao ni ormarića i polica, a prigovor bismo mogli uputiti nešto skromnijoj izvedbi madraca. Oni se ipak lako zamijene, dok prigovora na kupaonice ne bi trebalo biti, posebice ne na njihovo uređenje i količinu prostora. Razmaženi bi eventualno mogli pitati zašto nema odvojenih tuš-kabina, ali nama to ne predstavlja neki problem, tim više jer je MY 37 ipak 11-metarsko plovilo. Zato će ih razveseliti klima-uređaj s kontrolom u svakoj kabini, no nama bi bio dovoljan omanji ventilator kakvi su također bili ugrađeni.

Kao pogon MY 37 služe dvije "sporohodne" Volvo Pente D3 snage 150 konja s osovinskim pogonom koje se "vrte" do 3000 o/min što znači povećanu pouzdanost te tiši i mirniji rad, a doplatiti se može za njihovu snažniju, "brzohodnu"



izvedbu s 220 KS koja dostiže 4000 okretaja. Izolacija strojarnica je vrlo dobra, a uz to upravljačka pozicija na flybridgeu je daleko od njih pa je buka tamo minimalna, no i u unutrašnjosti je više nego prihvatljiva. Ono što smo već spomenuli je malo ograničena preglednost sa skiperske pozicije kod pristajanja lijevim bokom, no to se uvelike nadoknađuje izvrsnim manevarskim sposobnostima pa je 37-icom lako manevrirati u skućenim lukama a uz to precizne komande gasa slušaju odlično. Zbog ponešto manjih listova kormila kakvi su uobičajeni na katamaranima, ali i zbog velike širine te neizravnog kormilarskog uređaja, okretnost u plovidbi je ponešto smanjena što rezultira očekivano većim radijusom skretanja. Pa stoga ako pri krstarenju treba naglo reagirati i skrenuti, bolje je oduzeti gas unutar njem motoru, pa čak i zavoziti krmom, te će reakcija biti prampna. Naravno, ne treba pretjerivati s ovakvim manevrima, ali umjerena maksimalna brzina od malo preko 16 čvorova ostavlja dovoljno sigurnosne rezerve.

### Svoj na svome


S obzirom na sjajne maritimne karakteristike trupova pri toj smo brzini ipak odmah poželjeli snažnije motore jer je osjećaj da se MY 37 tek tada počinje ponašati kao "svoj na svome", odnosno da bi mu više brzine bolje odgovarale. Nije da se pri nižim brzinama "muči" ili da

## PRAMČANI DIO TRUPOVA OŠTAR JE POPUT SJEKIRE TE VEĆ NA PRVU ODAJE DOJAM ODLIČNOG PONAŠANJA NA MORU, POSEBICE U SRAZU S VALOVIMA, KAO I MALOG OTPORA ZASLUŽNOG ZA EFIKASNOST PRI UMJERENIM BRZINAMA PLOVIDBE

teško drži pravac poput monotrupca, jer izgledira vrlo lako već na oko 10 čvorova, ali tih 70-ak konja vjerojatno bi bez problema postiglo željeni efekt te skiperu omogućilo osjećaj veće sigurnosti i rezerve snage. Zanimljivo, prema podacima iz škvera jača izvedba postiže samo oko 3 čvora veću maksimalnu brzinu, što nije mnogo te govori da su trupovi ipak optimizirani za 15-ak čvorova.

Smanjivanjem okretaja na 2750 brzina pada na 14 čvorova uz ukupnu potrošnju od 50 l/h, dok 2500 o/min znači 11,5 čvorova i 40 litara. Za izuzetno mirnu i nevjerojatno ugodnu deplasmansku plovidbu, još uvijek dosta bržu od jedrilice monotrupca iste dužine, brzina se može spustiti i na oko 9 čvorova pri 2000 o/min, odnosno na oko 7 čvorova pri 1500 okretaja, što daje potrošnju od samo 22 odnosno 10 litara na sat! Pritom nije teško izračunati domet plovidbe ako

znamo da kapacitet spremnika goriva iznosi 1200 litara, što znači da se bez problema s jednim punjenjem može preći gotovo 1000 milja!

To su već vrijednosti za oceanske traversade za koje je trup zasigurno sposoban. Naime, već dugo nismo ugodnije plovili po pravom proljetnom maestralu koji je digao valove od nekih pola metra visine. Mekoća i udobnost kojom smo ih savladavali naprosto su nas oduševili pa smo ubrzo shvatili da je 37-ica sposobna i za mnogo zahtjevnije uvjete na moru. Očekivano, poput svakog katamarana, plovidba s valovima u bok daje karakteristične lagane trzajeve te se na njih treba naviknuti, no za sigurnost i stabilnost ne treba brinuti. Time smo dobili i posljednju, najvažniju potvrdu da su u škveru Fountaine Pajot ponovo sagradili izvanredan višetrupac te pritom upotrijebili sve svoje bogato znanje i inovativan duh kakav ih prati od osnutka. FP 37 je nesumnjivo sjajno plovilo, nevjerojatno prostrano i udobno, koje će, vjerujemo, oduševiti čak i one ljubitelje motornjaka koji su skeptični prema višetrupcima. Nama je pružio izniman osjećaj zadovoljstva, doživljaj nečeg novog, itekako zanimljivog i poželjnog, što ne mora nužno biti i skupo. Naime, osnovna inačica starta od 303.000 eura, što nam se čini više nego poštenom ponudom, a to dokazuju i prodajne brojke, pa ćemo ga ubuduće nesumnjivo češće viđati i na Jadranu. 



▲ MY 37 na svojih 11 metara nudi količinu prostora poput monotropne jahte od 13-14 metara, te raspored s tri ili čak četiri komotne kabine

- gumenjak čiju veličinu ograničava jedino nosivost platforme. Ona nije bila hidrauličke izvedbe koja bi olakšala porinuće gumenjaka, no za ovaj se u posljednje vrijeme popularan sistem može doplatiti. Nije nam se svidjela skala za kupanje koja nezgrapno strši s lijeve strane, ali baš zbog toga što nije sklopive izvedbe vrlo je funkcionalna. Samo dvije vrlo niske stube dijele platformu od kokpita, a u njega se može s obje strane krmenog zrcala čiji veći dio zauzima klupica s ne prevelikim, ali dovoljnim stolom. U kokpitu ima toliko mjesta da se, uz tri dodatna stolca i skalu za flybridge, nije još uvijek može komotno kretati. I opet nam je u oko upala i ta druga skala koja svojom dosta strmom izvedbom na prvu plaši manje spretne, no njeno korištenje donekle je olakšano izmjeničnim gazištima za lijevu i desnu nogu. Kokpit je gotovo u cijelosti natkriven fiksnom tendom na inoksnj konstrukciji te je kao i platforma obložen tikovinom, što podiže dojam boravka na plovilu. Dvije, ponovo nešto više skale s obje strane vode na bočne prolaze čiju komociju treba posebno naglasiti, a osim rukohvata i čvr-

U OVOM ŠKVERU, KOJI JE UVIJEK PREDNJAČIO PO INOVATIVNOSTI I UPOTREBI NOVIH TEHNOLOGIJA, MEĐU PRVIMA SU POČELI RAZMIŠLJATI O BUDUĆNOSTI JER SU JOŠ 1998. PREDSTAVILI SVOJ PRVI SERIJSKI MOTORNI KATAMARAN, MARYLAND 37

ste ograde jedino što minimalno ugrožava sigurnost kretanja jesu po dvije klasične, izdignute bokaporte. Na tako modernom plovilu očekivali bismo da su upuštene izvedbe kako noge putnika ne bi slučajno zapele za njih, kao što su druge dvije na pramcu, no da se o ovoj problematici nije previše razmišljalo dokazuju i neinventivno ugrađen stršeci sidreni vinč, kao i dvije obližnje bitve na sredini pramca. No goste će to manje zanimati jer će ih prije nego što primijete ove sitne nedostatke na pramcu očarati četverodijelno sunčalište s mekim jastucima prilagodljiva naslona. To daje veliku površinu za sunčanje u kojoj

će posebno uživati najmlađi. Zgodan detalj su i dvije klupice u kutovima te ogromno spremište ispod sunčališta u kojem je poseban odjeljak za sidreni lanac. Dodatno spremište nešto manjeg volumena je također između trupova u podu kokpita, a i u neočekivano velikim strojarnicama ima dosta mogućnosti za skladištenje. Prije ulaska u salon ostalo nam je popeti se na flybridge koji nas je odmah osvojio izvršnim panoramskim pogledom, jednostavnim uređenjem i udobnošću vrlo velike klupe i sunčališta, te izvedbom tikovog stola s masivnim inoksnim nosačem. Upravljačka pozicija je solidna, ne i vrhunska, i to ne što se tiče ergonomije komandi i kormilarskog kola ili udobnosti dvije fotele, već u pogledu izvedbe instrumentne ploče za koju smo očekivali nešto višu opću razinu. Ipak, preglednost na sve strane, čak i prema krmu kroz otvor skale, odlična je, osim nalijevo, što je i očekivano, ali ne stvara veće probleme pri manevriranju.

#### Jedna velika cjelina

Trostruka široka staklena i klizna vrata, čija se dva dijela (središnji i lijevi) otvara-

- ▶ Komocija bočnih prolaza te prostranstvo pramčane palube nesumnjivo će očarati putnike, a posebice ogromno četverodijelno sunčalište

