



RAZŠIRI SVOJE OBZORJE

besedilo **Julijan Višnjevec** • foto **GMR/Fountaine Pajot, Virginie Pellagali**

Fountaine Pajot - MY 44

V zadnjih letih katamarani doživljajo svoj hitri razvoj predvsem na račun veliko prostora pod palubo in na njej, enostavnega upravljanja, udobne plovbe in drugih prednosti pred klasičnimi enotrupci. Svojo pot med motornimi katamarani druge generacije je z MY 37 začela utirati tudi francoska ladjedelnica Fountaine Pajot, na letošnji razstavi v Düsseldorfu je pokazala novo 44-čveljsko različico. Odveč je poudarjati, koliko je bilo zanimanja in naročil, saj je to le posledica pametnih rešitev in vizije podjetja, ki med dvotrupci dosega vsakoletno dvoštevlično rast in postavlja nove trende.



4, 40 in 400

Francoska ladjedelnica Fountaine Pajot vsekakor ni novost med ponudniki katamaranov, a je treba vseeno nekaj besed nameniti ladjedelnici, ki je že nekaj let med našimi preizkusi nismo omenjali. Ladjedelnica Fountaine Pajot je bila ustanovljena leta 1976, ko so štirje jadralski navdušenci, Jean-François Fountaine, Yves Pajot, Daniel Givon in Rémi Tristan, hoteli uresničiti svoje sanje ter snovati in graditi plovila v lastni ladjedelnici. Z združenimi močmi so uspeli nekaj izjemnega, to lahko danes z gotovostjo trdimo, v navtični industriji pa so že pustili svoj pečat. Po 40 letih delovanja je Fountaine Pajot ena izmed najuspešnejših ladjedelnic na svetu s stalno zavezanostjo k novostim, razvoju in sledenju trendu svetovne navtike. Število 40 pa poleg preteklih let zaznamuje število različnih

Motorni katamaran MY 44 posebej sodobne oblikovalske linije z odlično odmerjenimi razmerji, z veliko sončnih površin na palubi, kot je tista za sončenje na premcu, s prostorom v kokpitu in seveda izjemnim poveljniškim mostičkom z možnostjo trde strehe.

Na krmi razvaja enormna krmna ploščad, na kateri lahko prevažamo pomožni čoln ali kakšno drugo vodno igračo.

modelov katamaranov, ki so jih poslali na trg. Za številom 400 se skriva še en mejnik, ki so ga dosegli v preteklem letu, in sicer število zaposlenih. Za svoja plovila so prejeli številna priznanja, tudi naša testna MY 44 je nosila azijsko plaketo ter slovensko priznanje za plovilo leta med motornimi katamarani, podeljeno marca letos na Valovem plovilu leta. Velikost ladjedelnice in število različic, ki so na razpolago, je še vedno v mejah in kupcu omogoča dovolj sprememb po meri ter željah. Po drugi strani tak obseg dela, v proizvodnem smislu, sledi serijski gradnji in vsem njenim prednostim. Pomembni so še družabni projekti med lastniki in prisotnost na vseh pomembnih navtičnih razstavah po vsem svetu.

Za MY 44 (Motor Yacht) so se odločili po predstavitvi in izjemnem uspehu motornega katamarana MY 37 in povpraševanju kupcev po večjem plovilu, zato je MY 44 logična uvrstitev med 55-čeveljskega zastavonoša in 37-čeveljsko predstavnico nove generacije motornih katamaranov. Pri ladjedelnici Fountaine Pajot so zbrali vrhunsko ekipo: navtični arhitekt Daniel Andrieu je zadolžen za podvodni del trupov, v ekipi pa je še priznani italijanski oblikovalec Pierangelo Andreani, podpisan pod številne navtične projekte in proizvode iz sveta razkošja. Ekipi projektantov sta tesno sodelovali z ladjedelnico, v kateri nikoli ne zmanjka inovativnega pristopa in zelo dodelanih uporabniških reši-

tev, nabranih z uporabniki katamaranov na jadra in tistih na motorni pogon, vse od leta 1976. Prvi motorni katamarani so bili zgrajeni že leta 1998, a so zaradi skromnega povpraševanja čakali nekje v predalu kot Trnuljčica na svoj čas. Zdaj je ta čas nedvomno prišel, čas motornih katamaranov. Pri ladjedelnici Fountaine Pajot so pripravljeni, z enim korakom prednosti pred ostalo ponudbo na trgu.

MY 44

Zaman je skrivati dejstvo, da pri ladjedelnici Fountaine Pajot verjamejo, da je MY 44 ena izmed njihovih največjih uspešnic dozdej. Motorni katamaran MY 44 posebej sodobne oblikovalske linije z odlično odmerjenimi razmerji, z veliko sončnih površin na palubi, kot je tista za sončenje na premcu, s prostorom v kokpitu in seveda izjemnim poveljniškim mostičkom z možnostjo trde strehe. Notranjost razkriva velik dnevni prostor s pogledom za 360° na okolico in tri kabine, izmed katerih je največja lastniška s kar 15 m² površine. Čeprav je umeščena v trupu ima na račun zelo velikega okna veliko svetlobe in edinstven pogled na okolico. Poglavje zase so tudi sodobni pogon in plovne lastnosti z enostavnim upravljanjem. Za avtonomijo skrbita dva rezervoarja s po 1.000 l goriva, za pogon pa sodobni par Volvo Penta IPS 350 (2 x 300 KM oziroma 2 x 220 kW). Z zmerno plovbo oziroma hitrostjo lahko s polnima rezervoarjema preplujemo kar 1.000 NM dolgo pot.





1



2



3



4

Na palubi

Prihod na palubo s krmne strani bo prek zelo velike kopalne ploščadi (650 cm x 170 cm). Krmna ploščad je proti doplačilu na hidravliko in nam tako zagotovi dvigovanje pomožnega čolna ali vodnega skuterja ter zasebno plažo tik nad vodno gladino. V ta namen so vgrajene zložljive stopnice za premagovanje višine med spuščeno ploščadjo in krmo plovila. Za premagovanje višinske razlike med visokim pomolom in ploščadjo si bo treba omisliti klasični mostiček. Predvidena lokacija vpetja je na levi strani ob stopnišču, a ga seveda ne morete čisto skriti v notranjost, saj je oddaljenost do pomola prevelika za take izvedbe. Klasični mostiček bo tako koristen tudi za dvig pomožnega čolna. Prihod v kokpit je po levi in desni strani speljan s tremi širokimi stopnicami. Kokpit

ima na krmi oblaženo sedišče, tu lahko poljubno namestimo mizo z dvema ali tremi stoli, vendar mislim, da bomo glede na poveljniški mostiček in izjemen prostor na njem, da ne omenjam razгледа, večino časa preživeli prav na njem. Pot iz kokpita na poveljniški mostiček vodi po za 90° zamaknjenih širokih stopnicah s čvrsto nerjavno ograjo. Poveljniški mostiček je s svojimi 12 m² pravo razkošje, če pomislimo, da smo na plovilu s 44 čevlji. Na krmnem delu je v črko L oblikovana oblažena sedežna garnitura z leseno mizo v sredini in tremi stoli, kar omogoča udobno namestitev za šest oseb. V sredini je kuhinjski sestavni del s hladilnikom in izplakovalnikom. V nadaljevanju kuhinjskega dela je na levi strani proti premcu ležalna površina, ki se z dvigom blazin lahko spremeni tudi v udobno sedišče.

foto 1: Poveljniški mostiček s trdo streho je zagotovo eden lepših mest na plovilu za uživanje na prostem.

foto 2: Trupa na premcu sta povezana, tako nastane velika površina za sončenje ali posedanje ob mizi.

foto 3: Krmarsko mesto na poveljniškem mostičku nudi pregled nad plovilom, lahko bi bil dodan le še dodatni sedež za sopotnika.

foto 4: Iz kokpita je zagotovljen enostaven dostop do pogonskih agregatov.

Na desni strani pred vetrobranskim steklom z negativnim nagibom je poveljniško mesto z enim sedežem. Čeprav bi bil prostor še za sopotnikov sedež, ga na testni različici ni bilo. Glede na stabilnost katamarana bi si lahko zamislili tudi klopco, saj bo sicer krmarju na tem položaju brez družbe malo dolgčas. Krmarsko mesto opremljata poleg krmila, nastavljivega po naklonu, še dva velika Garminova navtična ploterja, po katerih upravljamo in pregledujemo še druge »vitalne funkcije« na plovilu. Nad krmilnim obročem je še klasični magnetni kompas, za upravljanje moči pa še ročici za plin Volvo Penta. Na razpolago je glede na IPS-pogon tudi krmilna ročica za upravljanje (angl. joystick), a se da čisto enostavno upravljati z dvema motorjema tudi brez nje. Drugo krmarsko mesto je natančno pod tistim na



1



2



3



4

poveljniškem mostičku. Zaščiten pred vremenskimi vplivi ima enako opremo, le da je tokrat namesto sedeža dvojna klop (110 cm). Ob poveljniškem mestu so prepotrebni priključki za napajanje mobilnih naprav in tablic, kar je omogočeno tudi na številnih drugih mestih v notranjosti. Danes si namreč kabine brez vsaj enega priključka za polnjenje tablice ali telefona skoraj ne moremo več predstavljati. Na palubi je treba omeniti še vsaj široke prehode iz krme na premec in obratno ter ležalno površino na premcu z nekakšnim spuščnim delom v obliki kvadrata, kjer si lahko omislimo majhno mizo ter se tako okoli nje udobno posedemo. Običajno so na klasičnih katamaranih tukaj napete mreže, ki so večino časa neuporabne. Pod ležalnimi površinami v obliki črke U (190 cm x 290 cm x 190 cm) je velik skla-

diščni prostor (100 cm x 140 cm x 100 cm), obenem je ta prostor malo nižji in omogoča sedenje. Med rezervoarji na levi in desni strani ima svoje mesto sidrnik z verigo in viltom. Skladiščnega prostora je še nekaj v skrajnem delu premca (130 cm x 110 cm) z višino 170 cm.

V notranjosti

Osrednji in največji prostor na plovilu predstavlja salon s kuhinjsko nišo in krmarskim mestom. Skupaj več kakor 20 m² površin, obdanih z velikimi okni in drsnimi vrati s tremi krili, z možnostjo odpiranja na levo ali desno stran po lastni izbiri ali potrebi. Z odprtino s kar 230 cm lahko iz kuhinjskega pulta nastane »šank«, kjer bomo spili pijačo dobrodošlice, preden se bomo na primer podali v notranjost. Na desni strani, takoj za vhodom, je torej kuhinjski pult iz koriana v obliki črke

foto 1: Salon je dimenzij manjšega vikenda z veliko kuhinjsko nišo in obilico skladiščnega prostora.

foto 2: Raztegljiva miza v salonu je zasnovana kot klubska mizica, v sili bi tukaj lahko pridobili dodatno ležišče.

foto 3: Salon je na račun velikih oken svetel in nudi pogled na okolico.

foto 4: Vrata z različnimi pozicijami nudijo širok prehod in omogočajo komunikacijo med salonom in kokpitom.

U z dimenzijami domače kuhinje (114 cm x 201 cm x 151 cm). Število visečih omaric, oblečenih v visoki sijaj, predalov in uporabnih omaric pod pultom je res veliko, kar je primerljivo s kuhinjo v udobnem dvosobnem stanovanju. Nasproti kuhinjske niše (6 m²), ki je tudi edini del, kjer ni okna, je samostojni hladilnik z zamrzovalnikom skupaj s 160 l + 60 l prostornine. Ob njem je še nekaj omaric in predalov, saj je teh vedno premalo, ko živimo dlje časa na plovilu. Dva skladiščna prostora bomo našli še v pohodnem delu, sicer več kot 2 m visokega salona. Salon je razkošen (340 cm x 425 cm) z vzdolžnim oblazinjenim sediščem (220 cm), enim enojnim sedežem in mizo v sredini, ki jo lahko raztegnemo in skupaj s krili meri 180 cm x 75 cm. Na nasprotni strani je še dvojna sedežna garnitura (150 cm), za njo pa



1



2



3



4

iz omare s stranskim pomikom pride TV-sprejemnik. Moram priznati, da je ideja zelo izvirna in redko uporabljena.

Med hladilnikom in vhodnimi vrati vodi stopnišče v podpalube in največjo kabino, namenjeno lastniku. Razporeditev na testnem plovilu je namreč obsegala eno veliko lastniško kabino v levem trupu in dve ločeni kabini v desnem trupu. Lastniška kabina ima, kot se to spodobi, ločen toaletni prostor in prho. Ležišče otočne oblike dimenzij 180 cm x 200 cm ima na vsaki strani še nočno omarico, v največji kabini pa smo našli tudi majhno mizo za ličenje. Postelja je postavljena pravokotno na osrednjo os plovila, kar pomeni, da se bomo ob prebujanju zazrli neposredno skozi veliko okno, ki se v manjšem delu lahko odpre za zračenje. Ločen vstop daje lastniški kabini dovolj

zasebnosti, ob samem vhodu morda malo bode v oči sicer za vrati skrit pralni stroj. Skiperska kabina je v premcu med levim in desnim trupom, je brez okna in z ležiščem 200 cm x 120 cm. Kabino bi lahko zlahka uporabili tudi kot otroško, če bo družina velika, ali kot veliko priročno skladišče. Prostor med dvema trupoma, ki bi mu lahko rekli še tretji trup, dobimo s trdo povezavo med levim in desnim trupom, a o teh prednostih malo kasneje, na premcu.

V desnem trupu sta dve kabini in dva toaletna prostora. Vhod je nekje na sredini salona, klasičen, podobno kot pri drugih katamaranih. Razlika je v tem, da je ležišče v krmni kabini obrnjeno enako kot tisto v lastniški kabini, pravokotno na osrednjo os, zaradi omejitve s prostorom pa je za 20 cm ožje (160 cm x 200 cm). Tudi za goste je predvi-

foto 1: Osrednja lastniška kabina z velikim ležiščem in ogromnim oknom v trupu.

foto 2: Kabina za goste ali otroke v premcu drugega trupa.

foto 3: VIP kabina za goste z otočnim ležiščem.

foto 4: Vsaka kabina ima lastni toaletni prostor z ločeno prho. Na sliki je primer toaletnega prostora v lastniški kabini.

den lastni toaletni prostor pa seveda veliko bočno okno, ki je eden izmed glavnih adutov motornega katamarana MY 44. Ostane nam le še kabina v premcu desnega trupa, kjer je ležišče umeščeno med trup velikosti 180 cm x 200 cm. Za svetlobo, tako kot v ostalih kabinah, poskrbita okni v trupu in na strehi kabine. Za shranjevanje oblek je visoka pokončna omara in še ena s predali. V kabini je tudi majhna miza, kar je koristno zlasti za odlaganje tablic in drugih elektronskih naprav. Toaletni prostor, ki načelno pripada kabini v premcu, bodo lahko uporabljali tudi dnevni gostje oziroma tisti, ki bodo imeli na razpolago skipersko kabino.

Na plovbi

Predvidena preizkusna plovba je bila ob osmi uri zjutraj, kajti plovilo s trupom št. 1 je bilo razstavljeno na

navtični razstavi Palma Boat Show na Majorki. Manevri med razstavljenimi plovili in muringi so bili natančni in motorni katamaran MY 44 se je pustil voditi kot plesalka mimo pasti v vodi. Sicer pregovorno razgibano morje pred glavnim mestom največjega otoka Balearov je v jutranjem svitu postreglo s popolnoma mirno gladino.

S segretima motorjema z najvišjo dovoljeno močjo 2 x 435 KM oziroma 2 x 320 kW in Volvo Penta IPS 600 smo s polovico goriva v rezervoarjih dosegli najvišjo hitrost 24,5 vozla. Ob tem je treba dodati, da je bilo tudi vode za več kot pol tone, na plovilu pa še sedem zvedavih duš. K dodatni masi pripomorejo še klimatska naprava, generator in trda

| Vrtljaji 0/min | hitrost vozli | poraba l/h |
|----------------|---------------|------------|
| 600 | 3,4 | 2,6 |
| 1.000 | 5,8 | 5,7 |
| 1.500 | 8,0 | 17,3 |
| 2.000 | 9,7 | 37,3 |
| 2.500 | 12,7 | 67,0 |
| 3.000 | 18,8 | 100,0 |
| 3.500 | 23,3 | 147,0 |
| 3.600 | 24,5 | 170,0 |

TEHNIČNI PODATKI

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| DOLŽINA ČEZ VSE: | 13,40 m |
| ŠIRINA: | 6,61 m |
| UGREZ: | 1,3 m |
| IZPODRIV: | 14.000 kg |
| STANDARDNA MOČ: | 2 x 260 KM (2 x 191 kW) |
| MOTOR: | Volvo Penta IPS 350 |
| GORIVO: | 2 x 1.000 l |
| VODA: | 2 x 350 l |
| ODPADNE VODE: | 350 l |
| KABINE: | 4 |
| LEŽIŠČA: | 8 + 2 |
| KATEGORIJA CE: | B-10/C-16/D-30 |
| CENA: | od 578.000 EUR (brez DDV) |
| NAVTIČNI ARHITEKT: | Andrieu Yacht Design |
| OBLIKOVANJE: | Andreani Design Sas |
| LADJEDELNICA: | Fountaine Pajot |

www.motoryachts-fountaine-pajot.com

Dodatna oprema:

Hidravlična krmna ploščad: 14.400 €, trda streha na poveljniškem mostičku: 38.000 €, klimatizacija: 30.454 €, vse brez ddv.

streha na poveljniškem mostičku, ki je seveda dodatek proti doplačilu. Do najvišje hitrosti smo potrebovali le 17 s, kar je odličen podatek, a za ta plovila manj pomemben, saj bomo večino časa potovali med 15 in 16 vozli, ko je razmerje med hitrostjo ter porabo optimalno. Pri polni hitrosti smo poskusili opraviti hiter zavoj in katamaran se je brez velikih naporov zapeljal v zeleno smer, brez nagibanja ali škripanja, kot bi bilo na vlaklu. Tudi ob preskakanju lastnih valov smo opravili mehko, nad čimer smo bili vsi prisotni novinarji zelo navdušeni. Navdušeni pa smo bili tudi nad lahkotnostjo upravljanja s poveljniškega mostička, kjer je dober pregled nad celotnim plovilom, vožnja v senci trde strehe pa prijetna. Trdo streho je mogoče v delu odpreti in tako imamo lahko v bolj mrzlih, a sončnih dneh prijetno toplino, ki bo segrela tudi sopotnike na ležalnih površinah.

Sklep

Motornim katamaranom se obeta svetla prihodnost, in kot zdaj lahko ocenimo, je Fountaine Pajot s svojim MY 44 vrgel rokavico tudi ostalim blagovnim znamkam. Občutek na katamaranu s 44 čelvi je glede na prostor na palubi in pod njo enak, kot bi bili na 55-čveljskem klasičnem plovilu. Razporeditev prostorov je zasnovana na bivanju na plovilu in sami uporabi, kot to dojemamo ljubitelji morja na Sredozemskem morju. Poleg Karibov je seveda celotni evropski trg tudi ciljni trg francoske ladjedelnice, ki ima trenutno polne roke dela. Da so s 44-čveljsko različico motornega katamarana zadeli v polno, je bilo jasno na predstavitvi, a so preizkusi na morju nekako podprli trditve in odvrnili dvome, da je plovilo le za priobalno plovbo. Z MY 44 se lahko resnično podamo na dolgo pot na odprto morje ali enostavno skrajšamo postanke na najnujnejše, povezane z oskrbo, kajti zaloge goriva in vode so nadpovprečne, če jih primerjamo z enotrupci iste dolžine. Plovba je glede na dolžino in so-

dobni pogonski sklop udobna, in če želimo, tudi precej hitra. Tudi upravljanje plovila glede na širino ne zahteva novih znanj, malo je treba upoštevati le širino. Kot govori sam slogan: Razširimo svoje obzorje!

Za konec smo kot vedno prihranili ceno, ki je kot lepota, o njej boste presojali sami, kajti MY 44 se začne z osnovno ceno 578.000 EUR brez DDV. Treba pa je vselej dodati komentar, da bo veselje popolno, ko bo na motornem katamaranu nekaj več opreme, kajti ta pomembno vpliva na udobje, kar je tudi razlog, zaradi česar se boste odločili za katamaran, mar ne? ☐

