



◀ Sunčalište na pramcu dostojno dvadeset metarskih jahti



◀ Kormilarski uređaj, Volvove elektronske komande i Garminovi ploteri i instrumenti



Test

Fontaine Pajot
MY 44



Dva trupa bez jarbola

MALO NAKON ŠTO JE PRVI PUT DOTAKNUO MORE, ZAPLOVILI SMO NAJNOVIJIM MOTORNIM KATAMARANOM POZNATOG FRANCUSKOG ŠKVERA

napisao **Braslav Karlić** • snimke **FP**

Sjećam se kad sam prije dobrih dvadeset godina pošao s dva prijatelja jednim velikim katamaranom iz Sukošana pa okolo Pašmana. Svidjelo mi se, bio je udoban, odlično je jedrio s vjetrovom u krmu i mezonave, a u orcu mu se nije baš išlo. Rekao sam sebi – lijepo, ali niti je to za mene niti je baš za Jadran. Neka jedre ti Francuzi s njima po Polineziji i Karibima. Tamo to pripada. I kako se to znade dogoditi, stvarnost me ubrzo demantirala. Već tamo početkom milenija, isprva polako, a onda sve brže počele su se naše charter flote puniti udobnim jedrilicama na dva trupa. Ponajprije manjima što su mjerile 36 ili 40 stopa u dužinu, a onda sve većima i većima pa danas nije rijetkost sre-

sti na sidru ili u marinama i “mrcine” od šezdeset i više stopa. Kako je rastao njihov broj sve nas je više imalo priliku s njima ploviti pa smo se polako, ali sigurno navikavali na neke njihove prednosti – udobnost u salonu i kokpitu, manovrabilnost, brzinu... O njihovoj općoj prihvaćenosti i tržišnom potencijalu najbolje govori to što su se svi tradicionalni veliki graditelji jedrilica potrudili u svoj portfelj uvrstiti i katamarane. Naravno, orijentirajući se ponajviše na one koji su prilagođeni uporabi u charteru.

Treći u floti

Premda, kad mi koji se bavimo plovidbom iz zadovoljstva govorimo o katamaranima, najčešće mislimo na one s jarbolom i jedri-

Test

Fountaine Pajot
MY 44



▲ Ogroman salon u kojem je sve dimenzionirano kao kod kuće i kupaonica u vlasničkoj kabini

Fountaine Pajot MY 44

Dužina preko svega	13,40 m
Širina	6,61 m
Gaz	1,30 m
Istisnina	14.000 kg
Spremnik goriva/vode	2x1000/350 l
Standardni motori	2 x Volvo Penta IPS 350 (260KS)
Opcijski motori	2 x Volvo Penta IPS 400 (305KS)
Opcijski motori	2 x Volvo Penta IPS 600 (435KS)
CE certifikat/kapacitet	B/8 osoba
Osnovna cijena	578.000 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

ljem, sve je više onih koje pogone samo motori. Nisu oni nikakva posebna novost, grade se već desetljećima, ali nekako su zadnjih godina više došli u modu. Kao i svoja brojnija braća, i oni su našli svoju tržišnu nišu među nautičarima kojima se sviđaju motorjaci, a ne mogu se odlučiti između trawlera i kakve udobne motorne jahte. Takvima se na kraju znade ukazati motorni katamaran kao onaj koji ujedinjava odlike i jednog i drugog tipa plovila i dodaje mu ekonomičnost, veliku autonomiju i primjerenost krstarenju za ne previsoku cijenu.

Jednog od takvih, Fountaine Pajot MY 44 imali smo prilike isprobati nakon što je prvi put dotaknuo more početkom svibnja na Palma de Mallorci. Već smo ga dobro poznavali sa sajma u Düsseldorfu na kojem je doživio svjetsku premijeru. Tada smo ga dobro obišli i predstavili u *Moru*, ali to je ipak nešto sasvim drugo od plovidbe njime. Četrdesetčetvorka je treći aktualni motorni katamaran Fountaine Pajota koji ih inače gradi još od 1998. godine. Uz nju ovaj francuski proizvođač gradi i 37-icu koju smo nedavno testirali i znatno veću 55-icu pa već možemo govoriti o pravoj gami motornih katamarana koja izlazi iz njegovih hala. Nije do toga došlo slučajno, na nekim tržištima poput talijanskog motorni katamarani čine 40%

ukupne prodaje Fountaine Pajotovih katamarana. Ima ih i kod nas u Hrvatskoj, a četrdesetčetvorka je samo u prva četiri mjeseca od promocije našla osam kupaca. A što su oni našli na njoj?

Prije svega jasan koncept. Čim stupite nogom na nju, odmah vidite da je riječ o brodu koji gradi netko s velikim iskustvom proizvodnje katamarana. Za skladne linije i dobro odmjerene proporcije zaslužan je Daniel Andrieu, dok dizajn interijera potpisuje talijanski Pierangelo Andreani Studio. Ali sve ostale zasluge idu brodogradilištu u kojem su očito znali što hoće. Iznimno prostran i udoban brod na kojem će šest ili osam putnika imati osiguranu privatnost i prostora na bacanje u zonama druženja – salonu, kokpitu i na letećem mostu, a da niti po čemu ne bude riječ o pretjerano velikom i (relativno) skupom brodu. Dok po njemu ne počnete hodati i zavirivati svugdje, Fountaine Pajot MY 44 ne odaje veličinu. OK, nešto je širi, ali nepunih trinaest i pol metara zaista nije neka dužina dok mu je prostranost usporediva s motornim jahtama što mjere i šezdeset stopa. Ne mislim da će tridesetak posto niža cijena u odnosu na motornu jahtu slične prostranosti odlučivati. Onaj tko hoće i može si priuštiti Princess ili Ferretti od šezdeset stopa, neće od njega odustajati zbog motornog katamarana, ali



radni ili toaletni kutak, mnogo ormarića i mjesta za pohranu svega što vam može pasti na pamet ponijeti na more. Prednji dio trupa u koji se ulazi uz dva velika garderobna ormara zauzima kupaonica s odvojenim tušem. I ona je u pastelnim bojama, s mnogo svijetlog drva, ormarićima, velikim ogledalima. Onome tko tu bude boravio doista ništa neće nedostajati, osim možda neke fotelje u kojoj bi mogao pročitati novine ili sjesti dok na tabletu prelistava vijesti ili kakvu ediciju našeg uredništva.

Neće biti loše niti onima što će spavati u druge dvije kabine u starboard trupu. Naravno, one su znatno manje, ali još uvijek dovoljno prostrane i svaka ima svoju kupaonicu. Onu koja je u krmenom dijelu trupa u škeru su nazvali VIP zbog toga što je i u njoj klasičan krevet oko kojeg se može prolaziti. No on je nešto uži nego kod vlasnika. Manja je i kupaonica, ali i u njoj je dovoljno mjesta, a prostor tuša je odvojen. Treća je kabina, gostinjska, u pramcu i krevet na koji se valja malo popeti zauzima čitavu širinu. Pripada joj kupaonica u koju se ulazi iz hodnika. U samom pramcu oba trupa su dva spremnika kroz koja se pristupa s palube. Vratimo se sad malo na dijelove MY 44 na kojima će se ljeti najviše boraviti. Iz kokpita se put pramca može dovoljno širokim i čvrstom inoksnom ogradom zaštićenim prolazima. Tamo se nalazi pravo malo sunčalište s ležaljka za dvije osobe koje će i na sidru, ali i vezane negdje krmom na rivi, biti zaštićene od radoznalih pogleda.

◀ Za vrijeme plovidbe u društvu s Yvesom de Kerangatom, šefom odjela motornih katamarana

▲ Ogromni natkriveni leteći most odlično je mjesto za druženje dok se boravi na sidru ili lagano plovi

▶ Širokim i čvrstim stepenicama iz kokpita se penje na most



Jednaku dozu privatnosti čitava posada će imati i na letećem mostu koji je svakako jedna od jačih strana ove jahtice. Vrlo prostran, zahvaljujući širini i tomu što se proteže do kraja kokpita, to je mjesto s kojeg će se za lijepa vremena upravljati brodom, na kojem će se sunčati, ispijati čašica i objedovati. Za sve to na njemu ima mjesta. Prednji dio zauzima skipersko mjesto i sunčalište, a stražnji dvije klupe s udobnim madracima pred kojima su stol i tri stolca tako da oko njega može sjesti šest ili osam osoba. U sredini je još i otok sa sudoperom i hladnjakom na koji se može ugraditi i električni roštilj.

Pogon i plovidba

U MY 44 se ugrađuju tri kombinacije Volvovih IPS motora. Kupac može birati želi li ugraditi par onih snage 260, 300 ili 435 KS. Smješteni su u vrlo prostranim

motornim prostorima u kojima se nalaze i baterije, bojleri i niz drugih uređaja. Kao što je već godinama poznato, riječ je o vrlo kvalitetnim motorima, a IPS omogućava veću efikasnost i brzinu. U to smo se uvjerali i kad smo zaplovili. Izvući se iz dubine luke u Palmi koja je tih dana dok se održavao Boat show bila zakrčena stotinama brodice i jahti bila je igrarija. Znademo iz iskustva da su katamarani

RIJEČ JE O PROIZVODU KOJI DOLAZI IZ BRODOGRADILISTA KOJE JE LANI NAVRŠILO ČETRDESET GODINA POSTOJANJA, KOJE ČINI I BAŠTINI DOBAR DIO SVJETSKJE KATAMARANSKE TRADICIJE



iznimno manovrabilni i u to smo se uz pomoć izvrsnih elektronskih komandi i joysticka još jedanput uvjerali. Nažalost, pred Palmom nas je dočekala bonaca ko ulje pa nismo, osim na svojim ili valovima jahti u prolazu mogli isprobati četrdesetčetvorku u uvjetima nemirnog mora, ali smo zato precizno mogli mjeriti brzine i ležerno ploviti. A plovidba je u svim režimima bila baš ugodna. Katamaran je ubrzavao bez problema, zaokretao kako smo željeli bez naginjanja i pri najvećim brzinama, sjekao je valove u meko. Postigli smo najveću brzinu od 24,5 čvorova i izmjerili potrošnju od 85 litara na sat po motoru. Tako naravno nećete ploviti. Žurite li, bit će vam dovoljno 18 ili 20 čvorova brzine pri kojima se troši od 52 do 60 litara po motoru na sat. Hoćete li ploviti sporije pa se odlučite za 12 čvorova, smanjit ćete potrošnju na 33 litre. A ako ste došli s kakvog deplasmanca ili jedrilice pa vam je 8 čvorova dovoljno ili plovite uz obalu koju razgledate, svaki motor će potrošiti tek 16 litara na sat, a doseg će vam biti svih 950 nautičkih milja. Naravno, s većim brzinama se on smanjuje, ali još uvijek i ako plovite brzi-



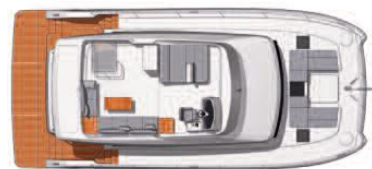
nom od 20 čvorova bez tankiranja ćete preći udaljenost od 330 milja.

Prije iskrcaja

Fountaine Pajot MY 44 je svakako dobro građen brod. Vidi se da je riječ o proizvodu koji dolazi iz brodogradilišta koje je lani navršilo četrdeset godina postojanja, koje čini i baštini dobar dio svjetske kataranske tradicije i koje je desetljećima bilo orijentirano ka vlasničkom tržištu. Raspoložu s dva velika proizvodna pogona u kojima se gradi i montira u optimalnim uvjetima i primjenjuju moderna tehnološka rješenja o čijoj primjeni brinu dva razvojna odjela. Trupove su među prvima počeli graditi infuzijskom tehnologijom.

MY 44 koncipiran je kao vlasnički brod i barem za sada se nudi samo u verziji s tri kabine u trupovima. Znademo li da je hrvatsko tržište najrazvijenije u svome charter segmentu dobro bi došla i verzija s četiri kabine koju će brodogradilište sigurno razviti. Uostalom, takvu mogućnost već pružaju i kod znatno manje 37-ice. No i u verziji s tri kabine ovaj motorni katamaran može biti zanimljiv za najam. Kako se charter tržište razvija sve se više traže i plovila više klase, a to FP MY 44 koji smo imali priliku isprobati svaka-ko jest. Premda je naš brod bio opremljen najjačim motorima koji se nude, premium packom opreme, hard topom na mostu, hidrauličnom pasarelom te generatorom koji mu znatno podiže cijenu na 733.000 eura bez PDV-a, još uvijek mogu zadovoljiti i zahtjevne kalkulacije charter menadžmenta.

Posada koja njime bude plovila imat će na raspolaganju vrlo udobno plovilo, lako upravljivo, sa solidnom ekonomičnošću kad je o potrošnji riječ i vrlo velikom autonomijom. Čini mi se da već to dade naslutiti da ćemo ga uskoro vidjeti i u našim marinama. 🇺🇦



▲ Tlocrt letećeg mosta, salona i trupova. MY 44 koncipiran je kao vlasnički brod i barem za sada se nudi samo u verziji s tri kabine u trupovima

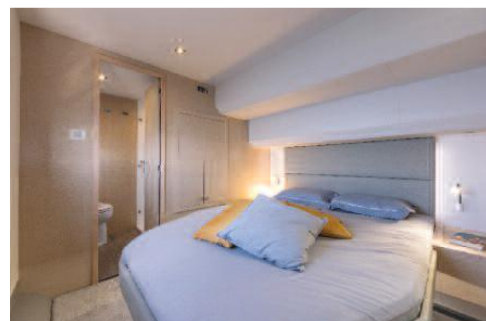
za mnoge jedriličare koji se odlučuju za prelaz na motorni brod ovo će biti privlačna alternativa. Pa krenimo je opisati.

Mali, a veliki

Naš brod je imao nešto višu i dužu siluetu zahvaljujući činjenici da je bio opremljen i posmičnom krmenom platformom i hard topom na letećem mostu koji spadaju u opcijску opremu, ali itekako dobro dođu. U posve natkriveni ne pretjerano veliki kokpit s platforme se penje preko tri stepenice, a kad u njega uđete, možete birati da li ćete sjesti na sofú koja se tu nalazi, produžiti u salon ili se popeti na most. Salon, koji je ipak centralni dio svakog katamarana, praktično s kokpitom čini cjelinu jer se široka posmična vrata kroz koja se u njega ulazi mogu gotovo u cijelosti skloniti u stranu. Opremljen je svime što treba za udoban boravak na brodu. Kuhinja na U je s desne strane, ogroman hladnjak, onakav kao kod kuće s lijeve. Tu je niz ormarića, prostora za pohranu svega i svačega, uključujući i bunker za piće ispod poda i televizor koji izlazi iz bočne stijenke. Središnji dio zauzimaju dvije prostrane nasuprotne sofe sa stolom između njih koji se može spuštati i podizati. S obje strane salona su stepenice koje vode u tru-



pove s kabinama. One s desne strane su tik uz ulaz i njima se silazi u vlasnički dio dok su one s lijeve po sredini i njima se ide u trup u kojem su dvije kabine. Ispred tih stepenica nalazi se kormilarnica. Opremljena relativno malim kormilarskim kolom, Garminovim ploterom, instrumentarijem i muftifunkcionalnim ekranima te Volvo elektronskim komandama. S kormilarskog mjesta na kojem mogu sjediti dvije osobe pruža se dobar pogled na sve strane za vrijeme plovidbe. Čitav salon je svijetao, namještaj je u pastelnim tonovima, jednako kao i drvene podnice, dok su gornji kuhinjski elementi bijeli. Iz prednjeg dijela salona ulazi se u još jednu kabinu u kojoj može spavati dvoje djece. Glavni prostor za spavanje je u trupovima. Već smo kazali da je onaj na *port* strani posve namijenjen vlasniku izuzmemo li mali pretprostor u kojem je smještena mašina za pranje rublja. Kabina je prostrana i prilično luksuzna. Sredinu joj zauzima bračni krevet king size dimenzija, tu je



► Vlasnička, Vip i dječja kabina; sve su primjerenih dimenzija zahvaljujući tomu što se trupovi u nadvodnom dijelu znatno šire dok je dječja kabina smještena između njih

ONAJ TKO SI MOŽE
PRIUŠTITI JAHTU OD
ŠEZDESET STOPA NEĆE
ODUSTAJATI ZBOG
MOTORNOG KATAMARANA,
ALI ZA MNOGE JEDRILIČA-
RE KOJI SE ODLUČUJU ZA
PRELAZ NA MOTORNI
BROD OVO ĆE BITI
PRIVLAČNA ALTERNATIVA