

Innowacyjny to słowo, które jako pierwsze przychodzi na myśl po spojrzeniu na katamaran Fountaine Pajot 47. Najnowszy, turystyczny dwukadłubowiec ze słynnej stoczni spod La Rochelle ma liczne zalety o czym przekonaliśmy się podczas naszego testu.

długość **13,94 m**
cena od **476** tys. euro + VAT



Tekst **Dominik Życki**
zdjęcia **firmowe**



MAT. STOCZNI/GUILAIN GRENIER

Podwójnie innowacyjny

➔ Fountaine Pajot 47, jeszcze bez obowiązkowej dla tego producenta nazwy, zwodowany został w marcu tego roku, a już w kwietniu mieliśmy okazję go przetestować. Pływaliśmy na nim tuż po ochrzczeniu, na którym otrzymał, tak jak inne jednostki tej marki, nazwę pochodzącą od wyspy – Saona. Opracowany został przez renomowane studio projektowe Berret – Raccoupeau Yacht Design, wewnątrz zaś zaprojektowało biuro Raccoupeau Design.

Produkcją zajęła się oczywiście słynna stocznia Fountaine Pajot. Dlaczego słynna? Otóż stworzyli ją przed 40-laty dwaj znani francuscy żeglarze – Yves Pajot i Jean-François Fountaine. Dziś firmą, specjalizującą się w produkcji turystycznych katamaranów żaglowych i motorowych, zajmuje się już tylko Pajot, bowiem Fountaine jest od lat merem La Rochelle. Znajomość problemów związanych z branżą pozwala tworzyć tej stoczni solidnie i przemyślane jednostki.

Kadłuby

Pływaki Saony otrzymały praktykowane dziś przez konstruktorów odwrotnie pochylone dziobnice, zmniejszające ryzyko pitching, oraz wielkie świetliki z dużymi bulajami w zewnętrznych

Katamaran bez żadnych problemów pozwalał wykonywać zwroty na wiatr, po których zresztą bardzo szybko przyśpieszał. Jedynym, niewielkim minusem było ciężko chodzące koło sterowe, przez co nie czuło się precyzyjnie jednostki.

burtach, zapewniające atrakcyjne widoki z kabin i doświetlenie tych ciemnych zazwyczaj pomieszczeń. Pomiedzy pływakami, na rufach zamontowana może być specjalna platforma kąpielowa, będąca jednocześnie miejscem parkowania pontonu.

Katamaran wykonano bardzo estetycznie i, wydaje się, także solidnie. Warto przypomnieć, że Fountaine Pajot jako jedyny na rynku sto-

suje „miecze bezpieczeństwa”, czyli specjalne płetwy, wklejane solidnie w kadłub, jednakże odpadające po mocniejszym uderzeniu w przeszkodę. Dzięki temu jednostka nie niszczy się w momencie uderzenia, do portu bezpiecznie dopłyne się bez płetwy, a potem łatwo wstawić nową. Doczepiona, wytwarza także dużą siłę bocznego oporu przeciwdziałającą dryfowi, co poprawia ostrość żeglugi.



Pokład, kokpit i wyposażenie

Wiele nowatorskich rozwiązań zastosowano na pokładzie i w kokpicie Saony. Przede wszystkim luki zamontowano w nim na płask, a w nadbudówce pogodzone umiejętnie ogień z wodą, czyli zaprojektowano niemal pionowe okna (rozwiązanie niezbędne do osłony wnętrza przed słońcem), zachowując dynamiczny kształt katamaranu. Wygospodarowano też maksimum przestrzeni do wypoczynku i rekreacji w kokpicie, który po odsunięciu drzwi i okna do mesy, przekształca się w ogromną przestrzeń socjalną. Załoga ma do dyspozycji wielki stół otoczony narożnikiem i grill usytuowany na rufie, a wszystko to osłonięte dachem. Do

tego dochodzi jeszcze wielki leżak na przedniej części jachtu i niekwestionowana atrakcja tego modelu, a więc salon na dachu nadbudówki (mostek). Wchodzi się na niego od strony sterówki, a relatywnie wysoko postawiony bom daje możliwość bezpiecznego przebywania na mostku i podziwiania widoków wokół jachtu.

Sternik na Fountaine Pajot 47 przebywa w położonej wysoko sterówce, głównie siedząc na szerokiej kanapie. Koło sterowe zamocowano na cofniętym nieco ku rufie postumencie, wyposażonym we wszystko, co niezbędne do nawigacji pod żaglami i na silniku, z możliwością osłonięcia daszkiem. Przed tym postumentem prowadzi przejście z półpokładu na mostek i do

Fountaine Pajot 47 Saona DANE TECHNICZNE

DŁUGOŚĆ	13,94 m
SZEROKOŚĆ	7,70 m
MASA	13,8 t
ZANURZENIE	1,3 m
POW. GROTA	75 m ²
POW. FOKA	52 m ²
SILNIKI	2 x 55 KM (standardowo 2 x 40 KM)
ZBIORNIK WODY	700 l
ZBIORNIK PALIWA	2 x 470 l
PROJEKTANT	Berret-Racoupeau Yacht Design
CENA	od 476 tys. euro netto + VAT
WIĘCEJ	www.yachtsandyachting.pl

kokpitu, a jednocześnie jest to miejsce obsługi jachtu, tu bowiem sprowadzono wszystkie liny operacyjne, zamontowano do nich kabestany i stopery. Na „sznurki” przygotowano niezbędny tu pojemnik siatkowy. →

Takielunek

Za wykonany z włókien węglowych maszt firmy Axxon trzeba dodatkowo dopłacić, ale zapewnia on zarówno większą prędkość bez kompromisów na rzecz komfortu, jak i mniejsze ryzyko pitchingu, czyli nurkowania dziobów podczas zjazdu z fali. Usztywniają go dwie pary salingów z podwójnie diamentowymi wantami, utrzymują zaś: sztywny sztag od przodu i mocno cofnięte stenwanty na boki i do tyłu.

Ogromna trapezowa głowica wielkiego grota dociągana jest automatycznie do masztu podczas wciągania fału i jednocześnie pozwala łatwo schować żagiel w lazyjaku po zrzućeniu go w dół. Główny żagiel o bardzo rasowych kształtach na testowanym jachcie miał sześć pełnych listew, i tak jak foka, wykonano go z materiału Hydronet, uodpornionego na częste składanie i promienie UV.

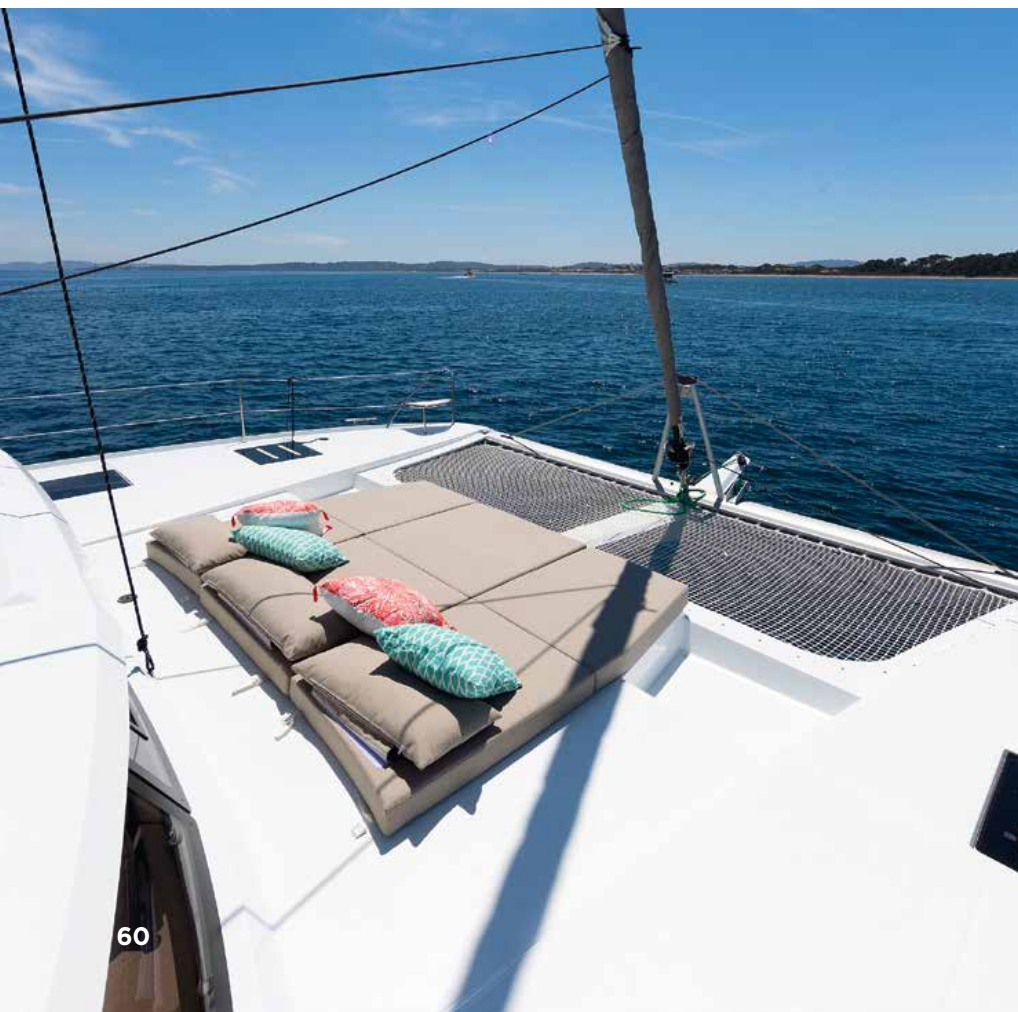
Wnętrze

Stylistyka wnętrza Saony zdecydowanie odpowiada dzisiejszym tren-



MAT. STOCZNI/GUILAIN GRENIER

■ Tu jednak potrzeba drugiej osoby do obsługi żagli, chyba że płynię się na autopilocie. Pozycja podczas obsługi lin jest bardzo wygodna. Sternik na sterówce jest w ciągłym kontakcie wzrokowym z załogą w kokpicie i w mesie, jeśli drzwi są otwarte. Osoby przebywające na mostku towarzyszą sternikowi podczas żeglugi, są bowiem na tym samym poziomie. Pozycja sternika jest bardzo wygodna, można oprzeć się łokciem o fragment dachu



MAT. STOCZNI/GILLES MARTIN-RAGET

dom, jak również gustom większości żeglarzy – meble wykonano z jasnego drewna, a obicia mebli miękkich z ciemnych materiałów. Przy białych kolorach podsufitki i ciemnych obiciach, uzyskano znakomity efekt. Bardzo istotne są też możliwości dopasowania ilości światła do potrzeb, za sprawą luków pokładowych, przyciemnianych okien w nadbudówce i świetlików. Bardzo dobrym rozwiązaniem są dwa świetliki w suficie salonu, które nie tylko zapewniają światło, ale i dają możliwość spoglądania na trym żagli.

Fountain Pajot 47 ma dwa podstawowe układy wnętrza. W pierwszym, armatorskim, załoga ma do dyspozycji trzy kabiny oraz trzy przypisane do nich toalety. W drugiej wersji, czarterowej, jest to aż pięć kabin z pię-

■ Na pokładzie Saony wygospodarowano kilka bardzo pojemnych schowków, a pod pokrywami umieszczono kotwicę, łańcuch i windę, żeby muł z łańcucha nie brudził pokładu. Takie rozwiązanie pozwoliło wyłożyć pokład dziobowy materacami do wypoczynku



MAT. STOCZNI/GILLES MARTIN-RAGET

■ W tej wielkiej przestrzeni kambuz ustawiono z lewej strony i uzupełniono wysepką, dającą dodatkową powierzchnię blatów, szafek i szuflad. Przy przedniej szybie umieszczono z kolei stół nawigacyjny, a pośrodku stoi jeszcze designerski stół kawowy, służący też jako schowek. Wokół niego zasiada się na miękkiej, wygodnej kanapie

■ Producent zadbał nie tylko o ekskluzywny wystrój wnętrza, ale też o ułatwiające życie drobiazgi: wieszaki, magnesy zabezpieczające drzwi przed zamknięciem, czy np. gniazdka 220 V, 12 V i USB. Wykonanie zabudowy – pierwsza klasa, można przyczepić się chyba jedynie do dość ostrych kształtów mebli, ale na nieprzechylającym się katamaranie ma to mniejsze znaczenie



MAT. STOCZNI/GUILAIN GRENIER

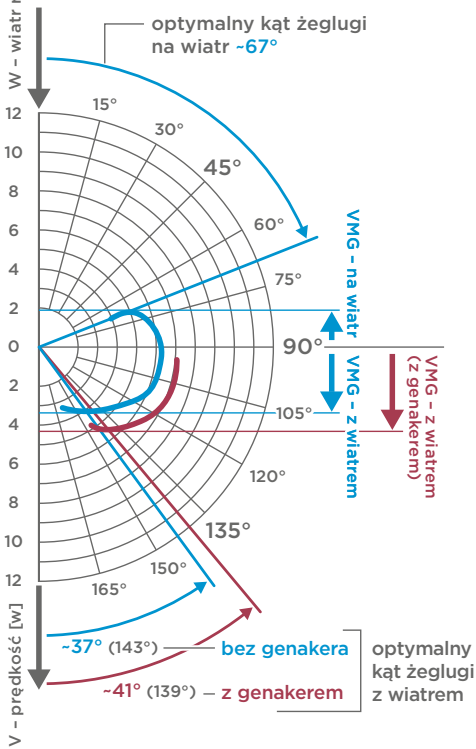
MAT. STOCZNI/GILLES MARTIN-RAGET

■ Najnowsza FP 47 Saona przeznaczona jest do turystycznego żeglowania po wszystkich akwenach zarówno dla właścicieli-armatorów, jak i - w nieco inaczej wyposażonej wersji - do komfortowych czarterów



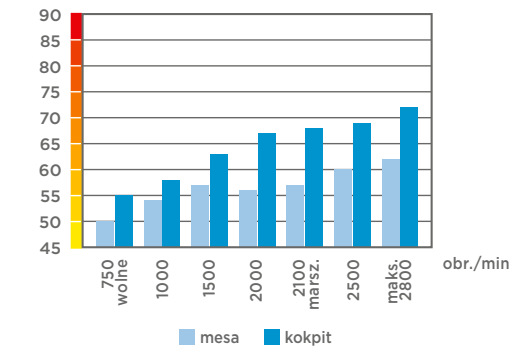
Biegunowe prędkości

katamaranu Fountaine Pajot 47 Saona przy prędkości wiatru ok. 6-10 w (-2B)



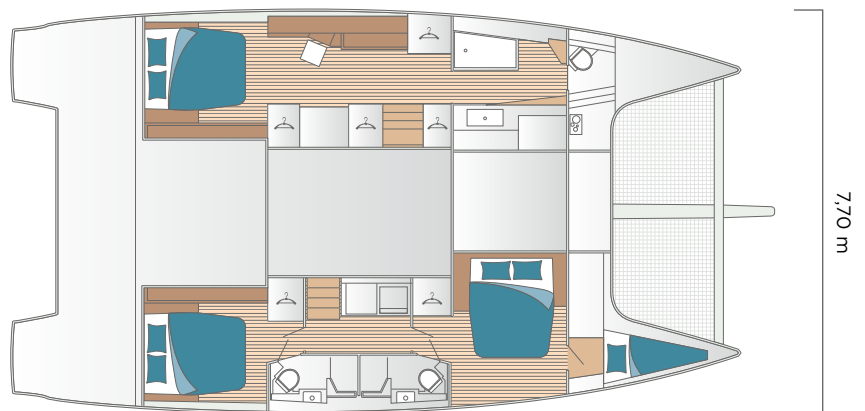
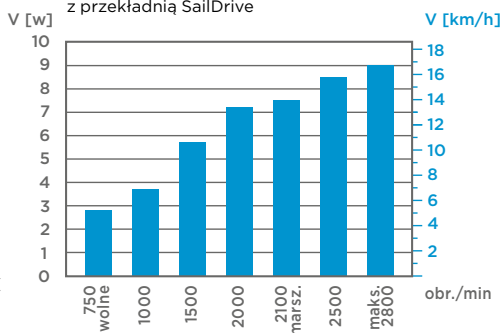
Wykres głośności

(poziom natężenia hałasu)



Wykres prędkości

na dwóch silnikach Volvo Penta 55 KM z przekładnią SailDrive





■ Platforma rufowa uniesie RIB-a o masie do 250 kg, a po opuszczeniu daje załodze komfortowy dostęp do wody. Opuszczają ją i podnoszą siłowniki hydrauliczne, a może zejść nawet 50 cm poniżej powierzchni tafli. Ten element wyposażenia z listy tzw. opcji kosztuje 24 tys. euro, ale jest przydatnym, atrakcyjnym i nowatorskim dodatkiem

cioma łazienkami, a do tego można mieć jeszcze szóstą, małą kajutkę skipera z toaletą na dziobie. W wersji armatorskiej wielki apartament właściciela umiejscowiony jest w lewym kadłubie i obejmuje nie tylko szerokie łóżko, ale też łazienkę z oddzielnym natryskiem oraz strefę biurowo – kosmetyczną pośrodku. Ta część jachtu może być urządzona wręcz z przepychem, z mnóstwem szaf, szafeczek, półeczek, także tych zamykanych, luster i szuflad.

Dwie kabiny dla gości mieszczą się natomiast w prawym pływaku, przy czym w przedniej podwójne łóżko ustawiono w poprzek, dzięki czemu uzyskano dostęp do niego z trzech stron.

We wszystkich pomieszczeniach przewidziano imponującą liczbę szaf, jaskółek, szuflad i innych schowków, więc nawet w długich rejsach załoga powinna mieć gdzie pomieścić swe rzeczy osobiste. Opcjonalnie można mieć także telewizory na specjalnych wysięgnikach, dodatkowe lodówki, zmywarkę, generator itp. – ta lista dodatków jest bardzo długa.

Testujemy

Najnowszego Fountaine'a Pajot 47 Saron przetestowaliśmy u wybrzeży La Grande Motte na Zatoce Lwiej, przy słabnym wietrze od 10 do 6 węzłów i dość sporej fali o wysokości do jed-

nego metra, nie wpływającej jednak na żeglugę. Mieliśmy zbiorniki paliwa i wody wypełnione w 50 proc. i pięć osób na pokładzie, bez bagaży i zapasów.

Za sprawą dużej powierzchni żagli, jacht osiągał imponujące jak na te warunki prędkości. Z wielkim, czerwonym genakerem płynęliśmy właściwie nieco prędzej od wiatru na kursie ostry baksztąg. Katamaran bez żadnych problemów pozwalał wykonywać zwroty na wiatr, po których zresztą bardzo szybko przyśpieszał. Jedynym, niewielkim minusem, było ciężko obracające się koło sterowe, przez co nie czuło się precyzyjnie jednostki. Jednak dla autopilota nie było to żadnym problemem. Tę drobną niedoskonałość egzemplarza prototypowego łatwo poprawić.

Kabestany i stopery lin umiejscowiono wygodnie dla obsługi na pulpicie, a dzięki torbom przygotowanym na liny, nie walały się one po podłozie.

W czasie testu w porcie precyzyjnie manewrowało się dwoma silnikami, a przy tym sternik dobrze widział też krańce kadłubów, co pozwala zaparkować ten katamaran nawet w niewielkich marinach.

Podsumowanie

Bardzo spodobała się nam stylistyka zarówno zewnętrzna, jak i wnętrza tego jachtu. Na uwagę zasługuje też jakość i elegancja zastosowanych w nim

wykończeń oraz komfort wnętrza. Saron zupełnie nieźle też żegluguje, a jej obsługa jest doskonale przemyślana i łatwa. Najnowszy katamaran Fountaine Pajot imponuje także liczbą ciekawych i nowatorskich rozwiązań.

Ocena jachtu

CO NAM SIĘ PODOBAŁO

- oferowany poziom komfortu
- jakość wykonania
- osiągnięte szybkości w warunkach testu
- stylistyka i jakość wykończeń wnętrza, pokładu i kokpitu
- łatwość obsługi
- dbałość o detale

CO BYŚMY POPRAWILI

- lekkość obracania się koła sterowego

EKIPA TESTOWA: Dominik Życki i Stanisław Iwiński

W teście uczestniczyli także przedstawiciele stoczni Fountaine Pajot oraz zaprzyjaźniony dziennikarz z Australii. Pomiary prędkości przeprowadziliśmy na urządzeniu Velocitek SpeedPuck, a głośności na decybelomierzu Voltcraft. Grupę Testową „Żagli” ubrała firma **Helly Hansen**.