

# RIBFEST

#

ΦΟΥΣΚΩΤΟ  
12

# TOP LINE

# MAX 530

Το 5.30 της Top Line θα μπορούσε άνετα να χαρακτηριστεί σαν 5.70 χάρις στο μπρακέτο που αποτελεί ενιαίο τμήμα με την υπόλοιπη γάστρα. Και βέβαια δεν θα γινόταν τόσος λόγος αν επρόκειτο απλά για ένα πολυεστερικό μπρακέτο, αλλά στην περίπτωση μας αποτελεί την φυσική συνέχεια της γάστρας, με όλα τα ναυπηγικά της στοιχεία. Έτσι ο κινητήρας τοποθετείται ελάχιστα πιο μέσα από την κατάληξη των αεροθαλάμων, και αυτό σημαίνει όχι μόνο αύξηση της ισάλου αλλά και αντίστοιχη αύξηση των εσωτερικών χώρων. Η πολυεστερική πλάτη του πρυμναίου καναπέ που αποτελεί ενιαίο κομμάτι με το ντεκ (διαθέτοντας και μικρό αποθηκευτικό χώρο), τοποθετείται τώρα πολύ κοντά στην λεκάνη του κινητήρα, η οποία με την σειρά της διαμορφώνεται επάνω στο μπρακέτο, με αποτέλεσμα σχεδόν όλο το μήκος του σκάφους να αποτελεί ωφέλιμο εσωτερικό χώρο.

Από τον πίσω καναπέ γίνεται η διακυβέρνηση του σκάφους, ενώ η κονσόλα που είναι τοποθετημένη δεξιά, έχει αεροδυναμικό σχήμα, αρκετό χώρο για όργανα και ηλεκτρονικό εξοπλισμό και μονό κάθισμα εμπρός με αποθηκευτικό χώρο από κάτω. Εμπρός της εκτείνεται ένας πραγματικά μεγάλος ελεύθερος χώρος -ασυνήθιστος σε σκάφος τέτοιου μεγέθους- και στην πλήρη διαμορφώνεται ο καθιερωμένος τριγωνικός καναπές που με τις κατάλληλες προσθήκες (υπάρχουν στον στάνταρντ εξοπλισμό) διαμορφώνεται σε διπλό κρεβάτι. Το στρίτσο της άγκυρας βρίσκεται πάνω στην μεγάλη δελφινιέρα που εκτός των άλλων διευκολύνει και το άνετο πέρασμα στο σκάφος. Στην πρύμνη, δεξιά και αριστερά από το μπρακέτο αλλά σε ενιαίο τμήμα με αυτό, υπάρχουν δύο πλατφόρμες μπάνιου, που η μία φιλοξενεί την βάση του βοηθητικού κινητήρα και η άλλη την ανοξεϊδωτή σκάλα.

Σε καλά επίπεδα βρίσκονται οι αποθηκευτικοί χώροι, όπου στην πλήρη συναντάμε στεγανά ταμπούκια κάτω από τον καναπέ, ενώ το πρυμναίο ταμπούκι έχει σαν ωφέλιμο χώρο όχι μόνο το τμήμα κάτω από το κάθισμα αλλά και τον χώρο στο εσωτερικό του μπρακέτου.

Τα παρατροπιδία είναι τρία σε κάθε πλευρά, που τρέχουν σε όλο το μήκος της γάστρας και έχουν αρνητική κλίση. Η ιδιομορφία τους βρίσκεται στο ότι στο σημείο "εφαρμογής" τους με την γάστρα δεν σχηματίζεται γωνία αλλά καμπύλη, γεγονός

που αυξάνει και την μηχανική αντοχή αλλά και την προοδευτικότητα στην πλευση. Το deadrise στο transom φτάνει τις 24°, γωνία που συνεχίζεται και στο μπρακέτο, μιά και ουσιαστικά εκεί βρίσκεται ο καθρέφτης του σκάφους. Η κατάληξη της καρίνας στο κέντρο του V γίνεται με πέλιμα, που όμως δεν είναι επίπεδο αλλά τοξοειδές και ξεκινά από την άκρη του μπρακέτου για να σβήσει μισό περίπου μέτρο μετά την νοτιή άκρη της γάστρας (εκεί δηλαδή που θα τελείωνε αν δεν υπήρχε το μπρακέτο), στοχεύοντας σε ευστάθεια, προοδευτικότητα και ταχύτερο πλανόρισμα.

Η πλήρη είναι μάλλον γεμάτη αυξάνοντας το μήκος της ισάλου, ενώ παράλληλα είναι αρκετά στενή ώστε να αποτρέπει κλίσεις του σκάφους όταν το τριμ είναι χαμηλά.

Με τον καιρό να μας βοηθά με όλες του τις δυνάμεις ξεκίνησε το τεστ. Η δοκιμή έγινε με ένα σίγουρο εξάρι, και. Στο μπρακέτο μας ήταν τοποθετημένη μιά Mercury 115 που αποτελούσε την ιδανική, θα λέγαμε, π-






μνη, ενώ τα ναυπηγικά της στοιχεία συνεργάζονταν θαυμάσια για την απόσβεση των κραδασμών. Το μόνο που μπορούμε να πούμε εδώ είναι ότι υπήρχε μία ελαφριά τάση ορθογωνισμού, όταν συγκρίναμε το σκάφος με το 5.70.

Με τον καιρό στην πρόμνη η γάστρα είχε άφογη συμπεριφορά και ποτέ δεν έδειξε τάσεις βουτήγματος. Όταν δε ο κυβερνήτης τριμάρισε λίγο τον κινητήρα, μπορούσε να κινηθεί πραγματικά γρήγορα.

Οι αεροθάλαμοι δεν συμμετείχαν καθόλου στην πλεύση, αλλά παρ' όλα αυτά δεν παρατηρήθηκε κανενός είδους ταλάντωση δεξιά αριστερά, ακόμη και με τον κινητήρα εντελώς

τριμαρισμένο. Πολύ καλή ήταν επίσης και η συμπεριφορά στις στροφές, όπου τα αρνητικά παραπροπίδια διατηρούσαν με απόλυτο τρόπο την πορεία που όριζε ο κυβερνήτης.

Παρά τον αέρα και το ψηλό κύμα που συνόδευαν τη δοκιμή μας, το ντεκ έμενε πάντα στεγνό και ο μόνος τρόπος για να στείλεις νερό στους επιβάτες σου είναι να κινείσαι με τον καιρό στην προσήνεμη μάσκα.

Ένα 5.30 που περνά κατ' ευθείαν στον κόσμο των 5.70, και στους χώρους και -κατά μεγάλο ποσοστό, στην πλεύση. Με ένα ευρύχωρο, σύγχρονο και καλοσχεδιασμένο ντεκ που έχει από κάτω του μία σωστά σχεδιασμένη deep V γάστρα και ένα "έξυπνο" μπρακέτο, το σκάφος λειτουργεί και συμπεριφέρεται σαν μεγαλύτερο, χωρίς όμως να χρειάζεται και αντίστοιχα μεγάλους κινητήρες. 

ποδύναμη, αφού το εύρος ισχύος που δέχεται το σκάφος είναι 100 έως 130 ίπποι.

Μετά το γρήγορο πλανάρισμα, η απόσβεση στον κοντό και με σημαντικό ύψος κυματισμό ήταν πολύ καλή, και η γάστρα δεν άφηνε κανένα ενοχλητικό κραδασμό να φτάσει μέχρι το σώμα. Χρησιμοποιούσε περισσότερο το τμήμα από τα τρία τέταρτα και μέχρι την πρό-



#### ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Σ.Α.Λ.	Knots
1500	6
2000	8
2500	9
3000	19
3500	24
4000	30
4500	36
5000	42
5200	45

#### ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΕΙΣ

0-πλανάρισμα:	3",66
0-20 Knots:	4",75
0-30 Knots:	7",71

Ελάχιστη ταχύτητα πλανάρισματος: 12 Knots

**ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ:**  
45 Knots/5.200 σ.α.λ.

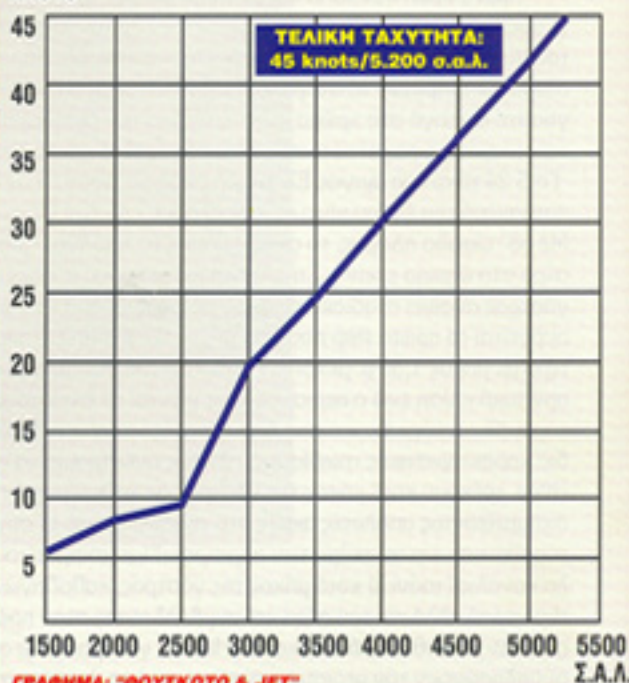
#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ

**TOP LINE MAX 5.30**

**ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: MERCURY 115**

**ΠΡΟΠΕΛΛΑ: LASER 20"**

ΚΝΟΤΣ



#### Τ Ε Χ Ν Ι Κ Α Χ Α Ρ Α Κ Τ Η Ρ Ι Σ Τ Ι Κ Α

Ολικό μήκος: 5,30 μ.  
 Ολικό πλάτος: 2,35 μ.  
 Εσωτερικό μήκος: 4,75 μ.  
 Εσωτερικό πλάτος: 1,25 μ.  
 Διάμετρος αεροθαλάμων: 0,47-0,52 μ.  
 Αριθμός αεροθαλάμων: 4  
 Υλικό αεροθαλάμων: H/N Pennel Filpro 1100 d11x  
 Deadrise στο transom: 24°  
 Είσοδος πλώρης: 53°

Άτομα: 7  
 Μέγιστη ισχύς: 130 HP  
 Ελάχιστη ισχύς: 90 HP  
 Ρεζερβουάρ: 160 λίτρα inox  
 Βάρος: 420 κιλά

**ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ:** Π. ΚΑΠΛΕΡΗΣ, Πάροδος Περιφερειακού Σπατών (Χρ. Μπέκα), τηλ.: 6025515, 6025535.