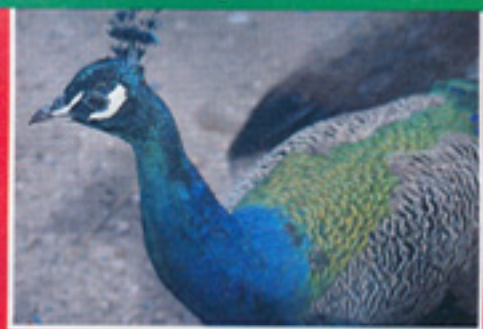


TEST



TOP LINE



Είναι καιρός να αρχίσω να φοβάμαι τους προλόγους. Θέλεις να εκμυστηρευτώ πάλι στους αναγνώστες κάποιο προβληματισμό μου, κάποιες απόψεις μου για τις περιβόητες δοκιμές των φουσκωτών και να πάρω κανένα εξώδικο από ευαίσθητο αντιπρόσωπο ή κατασκευαστή που θα θεωρούσε εαυτόν θιγόμενο; Αστεϊεύεστε; Τέλος οι πρόλογοι! Προς το παρόν δηλαδή! Μέχρι να τεταθούν και πάλι οι αισθητήριες κεραίες μου από τριτακοσμικές προέλευσης συμπεριφορές, οπότε εδώ είμαστε να τα ξαναπούμε...

Κατ' ευθείαν στο θέμα λοιπόν. Στην δοκιμή του "Top Line 5.70". Μία "καθωσπρέπει" παρουσίαση του μικρού του αδελφού είχα κάνει προ ετών σε ένα άλλο περιοδικό. Καϊμό φαίνεται πως το είχε ο κατασκευαστής του να μάθει την κριτική μου, που τότε λόγω συγκυριών δεν είχε καταφέρει και τηλεφώνησε στο "POWERBOAT & RIB". "Γράψε ότι θέλεις για το 5.70! Δούλεψα δύο χρόνια με αφορμή τις τότε προφορικές παρατηρήσεις σου και κατέληξα σ' αυτό το σκάφος, που καυχώμαι να λέω ότι δεν είναι αντίγραφο κανενός!". Αυτά μου έλεγε ο κατασκευαστής του σκάφους που ήδη οδηγούσα με κατεύθυνση την Αίγινα και με εντυπωσίασε. Αντε τώρα ν' αποφύγω τον πρόλογο! Ε λοιπόν ναι. Θα τον αποφύγω! Γιατί αν δεν το κάνω, θα με κατηγορήσουν μερικοί πως μεροληπτώ υπέρ του συγκεκριμένου κατασκευαστή. Βρίσκεis άκρι;

Τα εγκάρια προέλευσης φουσκωτά αυξάνονται και πληθύνονται με το πέρασμα του χρόνου και συναγωνίζονται πλέον σε ποσότητα αλλά και ποιότητα εκείνα της εκ Δυσμών γείτονος. Θα έλεγα μάλιστα, σε αντίθεση με όσα ο αγαπητός συνάδελφος Τάκης Σαμαρτζής υποστηρίζει, ότι οι Έλληνες κατασκευαστές πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, έχουν ήδη δημιουργήσει την δική τους "Σχολή" που στέκεται με ιδιαίτερες αξιώσεις απέναντι στο δικό μας αναπάντεχο Αιγαίο. Εκεί που άνθρωποι, σκάφη και κινητήρες δοκιμάζονται καθημερινά και δίνουν τις δικές τους εξετάσεις κόντρα στο απληλές σφυροκόπημα του κοντού κυματισμού. Ελάχιστα χρόνια πριν, τα περιοδικά έψαχναν απελπισμένα για φουσκωτά Ελληνικής κατασκευής προκειμένου να τα παρουσιάσουν στους αναγνώστες τους. Από τότε που οι πόρτες του "φουτβόου" των τεχνικών της Ολύμπικ άνοιξαν, (γιατί να το κρύψουμε άλλωστε), η προσφορά θέριψε! Και ως

MAX 5.70



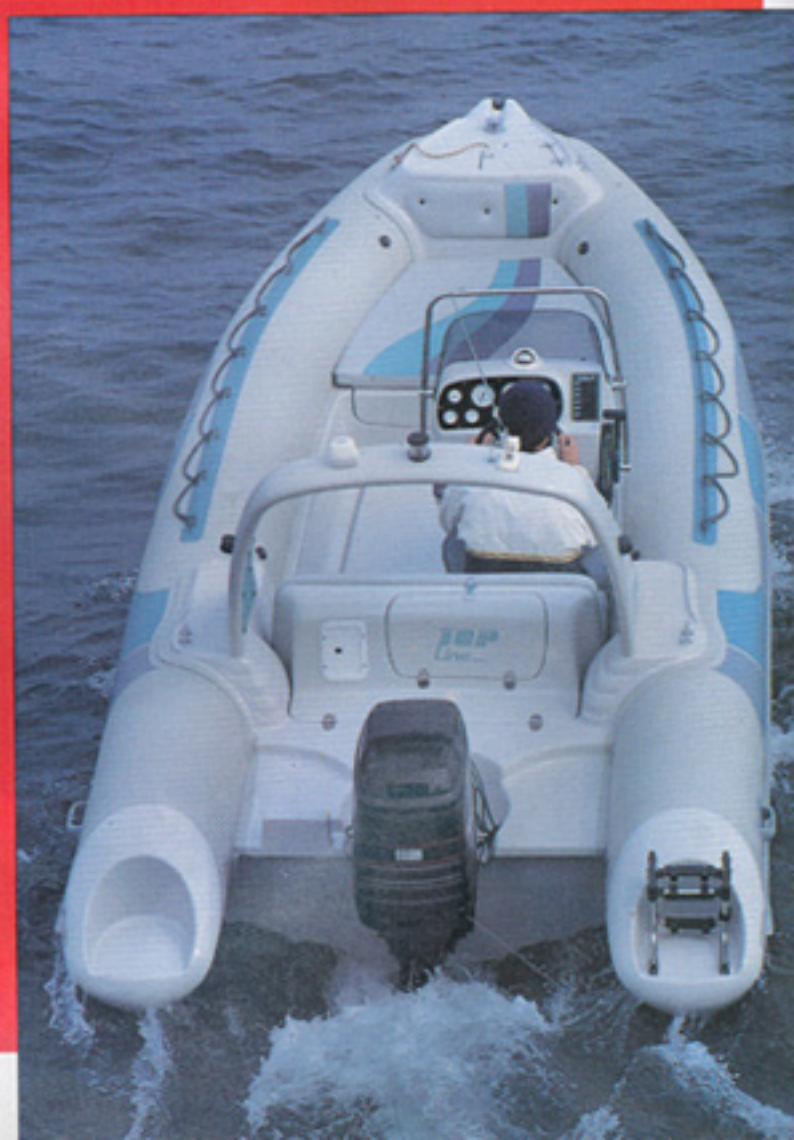
μη βρεθεί πάλι κανένας θηγμένος να πει πως το σχόλιό μου αυτό τον αδικεί, γιατί είμαι πρόθυμος να το αναλύσω και περαιτέρω αν το επιθυμεί! Όχι πως δεν υπάρχουν και κάποιες μεμονωμένες περιπτώσεις αυτόνομης παρουσίας, αλλά αυτές οι εξαιρέσεις είναι που κάνουν τον κανόνα. Λοιπόν αυτός, αν δεν το καταλάβατε ήταν ο πρόλογος! Έχουν δίκιο που λένε μερικοί πως θα σκάσω αν δεν πω αυτά που σκέπτομαι! Έχουν δίκιο!

Αυτά και άλλα είχα στο νου μου καθώς κρατούσα την πλήρη του "Top Line 570" πάνω στον Τροχό της Αίγινας. Και είχα ξεχάσει πως παρέμεινα καθιστός κοντά μισή ώρα στον καναπέ της πρόμνης, εγώ, που μονίμως τα τελευταία χρόνια επιλέγω σκάφη χωρίς καθίσματα για τον κυβερνήτη! Στην συνέχεια αυτού του τεστ θα σας δοθεί η ευκαιρία να καταλάβετε τι εννοώ.

ΟΙ ΑΕΡΟΘΑΛΑΜΟΙ

Η όμορφη σχεδίαση με αρμονικούς σχεδιασμούς χρωμάτων χαρακτηρίζει το "φουσκωτό" τμήμα του "TL MAX 570", σε αντίθεση με τον μακρό του πρόγωνα, που θα έλεγα πως οι αεροθάλαμοί του καθόλου δεν τον κολλάκευαν. Το ύψος είναι της PANNEL FLIPO στα 1680 Dtex και βέβαια δουλεύεται με τον παραδοσιακό τρόπο της "ψυχρής κόλλησης" (κόλλημα στο χέρι). Η διάμετρος των αεροθαλάμων μειώνεται κατά 5 cm πλησιάζοντας προς την πλήρη, δίνοντας στο σκάφος μία "αεροδυναμική" γραμμή που σε συνδυασμό με την επιθετικότητα της γάστρας και την συμπαγή κατασκευή του καταστρώματος, δίνουν το ακριβές στίγμα του 5.70 στον χώρο των "off roads" της θάλασσας. Είναι αυτή η πρώτη ματιά συνήθως που κατατάσσει ένα σκάφος στον χώρο που ανήκει, στις ανάγκες για τις οποίες σχεδιάστηκε, στα μάτια του αγοραστή που πρόκειται να το κυβερνήσει, στην θάλασσα που πρόκειται να ταξιδέψει.

Υπάρχουν συνολικά τέσσερα ανεξάρτητα διαμερίσματα αεροθαλάμων, ενώ όπως ήδη ανέφερα, η διάμετρος τους είναι 52 εκ. στην πρόμη και 47 εκ. στην πλήρη. Ο κατασκευαστής έχει προβλέψει την τοποθέτηση πολλαπλών δελφινιών στην πλήρη, που έχει ενσωματωμένη θυρίδα πρόσβασης στο αυτοστραγγιζόμενο στρώμα της άγκυρας και δύο ανοξείδωτες δέστρες για τις ανάγκες αγκυροβολίας. Τα "κλασσικά" ρέλια των αεροθαλάμων τελειώνουν στο ύψος της κονσόλας αρχίζοντας από





την πλώρη, ενώ υπάρχουν και τέσσερις συνολικά χειρολαβές, δύο στην πλώρη (μία στην κάθε πλευρά) και δύο στην πλώρη. Για το τελείωμα των αεροθαλάμων στην πλώρη, χρησιμοποιείται πολυεστερικό "τακού-νι", κάτι που μάλλον δεν πρέπει πια να θεωρηθεί καινοτομία, αφού έχει χρησιμοποιηθεί κατά κόρον και από άλλους κατασκευαστές, με όχι ιδιαίτερα ικανοποιητικά αποτελέσματα από άποψη λειτουργικότητας. Αποδεικνύει, ότι σταδιακά, οι κατασκευαστές επαναφέρουν το "υφασμάτινο" φινιρίσμα, πότε με την μορφή κώνου και πότε με την μορφή μισής σφαιρας, ανάλογα με την περίπτωση και τις προτιμήσεις του πελάτη.

ΓΑΣΤΡΑ-ΠΛΕΥΣΗ

Το "TL MAX 570", ανήκει χωρίς αμφιβολία στην γενιά των RIBS με βοθειά γάστρα. Η έκφραση είναι αδόκιμη, το καταλαβαίνω, γι' αυτό πρέπει να διευκρινίσω πως λέγοντας "βοθειά γάστρα" στα καθ' ημάς, εννοούμε μεγάλες γωνίες deadrise καθ' όλο το μήκος της γάστρας, που διατηρούνται σημαντικές μέχρι και το transom. Πρόκειται βέβαια για μεταποιημένο "V", που αρχίζει με 42° στην πλώρη, συνεχίζει με 30° στην μέση τομή και καταλήγει στις 24° στο transom.

Το 5.70 είναι ένα σκάφος που δηλώνει προκαταβολικά και με σαφήνεια το πως θα αντιδράσει όταν οι καιρικές συνθήκες το απαιτήσουν. Κάτι που μου δόθηκε η ευκαιρία να διαπιστώσω κατά την διάρκεια της δοκιμής του.

Σαφείς οι προθέσεις του κατασκευαστή να δημιουργήσει τρία συνολικά παρατροπίδια με αρνητική κλίση, που τρέχουν σε όλο το μήκος της γάστρας και που έχουν άμεση σχέση με το σχήμα της πλώρης του σκάφους. Το ελάχιστο έως μηδαμινό βρέξιμο των επιβαινόντων κατά την πλεύση, είναι ένα από τα "συν" αυτής της σχεδίασης.

Το "Top Line 5.70 Max" συμπεριφέρθηκε σχεδόν άφραγα σε όλους τους χειρισμούς μου κατά την διάρκεια της δοκιμής. Η κατάσταση της θάλασσας ήταν αυτή που όλοι όσοι "συχνάζουν" στον Σαρωνικό γνωρίζουν. Κυματισμός που δεν έχει προέλευση και προσορισμό, αντιμάλλα, απόνερα, ένα γιγαντιαίο καζάνι με άλλα λόγια, που βράζει ανεξέλεγκτα. Κάναμε τον γύρο της Αίγινας και σχεδόν δεν σκώθηκαν από το κάθισμα του κυβερνήτη! Αυτό είναι ειδηση, αν σκεφτεί κανείς πως απο-





φεύγω συστηματικά να κάθωμαι κατά την διάρκεια του ταξιδιού, όπως αποφεύγει ο διάβολος το λιβάνι! Οι κραδασμοί από το απρόβλεπτο κύμα του Σαρωνικού έμοιαζαν να απορροφώνται με τέτοιο τρόπο από την γάστρα, που θα τον ζήλευσαν σκάφη με πολύ μεγαλύτερο μήκος ισάλου. Όσο μάλιστα η μανέτα του χειριστή ανέβασε τις στροφές του κινητήρα, τόσο οι κραδασμοί και οι καταπονήσεις ελα-

κιστοποιούνται, ένα χαρακτηριστικό άλλωστε γνώρισμα των σκαφών με

παρόμοια χαρακτηριστικά και φιλοσοφία γάστρας. Όταν πάντως επιχείρησα να σταθώ όρθιος στην θέση του κυβερνήτη, διαπίστωση ότι η απόσταση μεταξύ της βάσης του καναπέ και της κονσόλας ήταν τέτοια, που θα μπορούσε να κόψει την διάθεση του να οδηγήσει κάποιος το σκάφος για μεγάλο χρονικό διάστημα σ' αυτή την όρθια θέση.

Τα χέρια μου "λύθησαν" όταν ο Νίκος με τον ευαίσθητο φωτογραφικό εξοπλισμό του "ξεμπάρκαρε" σε κάποιο βραχώδες σημείο μετά την Αγία Μαρίνα για την απαραίτητη φωτογράφιση και έμεινα μόνος μου με το 5.70. Ο Γαρμπίς εκείνης της ημέρας ήταν αυτό που έπρεπε για να εκτονώσει τις... σαδιτικές τάσεις που είχε αρχίσει να μου προκαλεί το "Top Line" από τη στιγμή της επιβίβασης στο Καλαμάκι, και να επιβεβαιώσει την γνώμη που είχα ήδη σχηματίσει για το σκάφος αυτό. Πρόκειται πράγματι για ένα φουσκωτό που... απαιτεί να το ταλαιπωρήσεις! Να το τρέξεις πάνω στον καιρό βέβαιος πως δεν θα σου επιφυλάξει δυσάρεστες "σούζες" και καθίζηση σπονδύλων. Βέβαιος πως θα ανταποκριθεί άμεσα στις επιτόπιες αλλαγές κατεύθυνσης χωρίς οριακές κλίσεις και ανεπιθύμητη πλαγιολίσθηση. Να το τρέξεις με οριακό τριμάρισμα και στροφές του κινητήρα, χωρίς να σε οδαιάσει στο πέλαγος λόγω διατοπισμού.

Η συμπεριφορά του "Top Line 5.70 Max" ήταν η πολύ ευχάριστη έκπληξη εκείνης της ημέρας. Πρόκειται για ένα σκάφος χωρίς ιδιαίτερα στολίδια, χωρίς εξεζητημένη σχεδίαση, που όμως κλέβει την καρδιά

του κυβερνήτη του, ιδιαίτερα μάλιστα αν ο τελευταίος δεν είναι λάτρης μόνο της μπουνιάσας.

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Αυτό που δημιουργεί την αίσθηση ότι το "Top Line 5.70 Max" είναι κοντό εσωτερικά, είναι η δημιουργία μεγάλου αποθηκευτικού χώρου στην πρόμνη κάτω και πίσω από τον τριθέσιο καναπέ. Ένας αποθηκευτικός χώρος 860 λίτρων! Και είναι αυτό ακριβώς που έχω άλλοτε τονίσει, ότι δεν είναι δυνατόν πάντα να παίρνει κανείς, σχεδιαστικά ή κατασκευαστικά, από τα φουσκωτά. Θα πρέπει σε αντάλλαγμα να δώσει κάτι άλλο. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο δεν υπάρχει τέλει φουσκωτό. Τόσο απλό είναι!

Από πλευράς αυτονομίας, το "Top Line 5.70" διαθέτει ένα χώρο κάτω από το deck, που ανάλογα με τις απαιτήσεις του ιδιοκτήτη του, μπορεί να φιλοξενήσει ή μία ανοξείδωτη δεξαμενή καυσίμου χωρητικότητας 240 λίτρων που εξασφαλίζει αυτόνομη πλεύση 200 τουλάχιστον μιλίων με κινητήρα μέχρι 115 HP (η κατανάλωση ελέγχθηκε κατά την διάρκεια της δοκιμής), ή εναλλακτικά μία δεξαμενή καυσίμου 150 λίτρων και μία νερού 70 λίτρων.

Η κονσόλα φιλοξενεί με άνεση όλα τα όργανα ελέγχου, την πυξίδα και το VHF, αν και στην πρόξη αποδείχθηκε ότι η επιλογή της θέσης που ήταν τοποθετημένο το VHF είναι μάλλον ατυχής, αφού κατά την οδήγηση, συχνά τα γόνατα του κυβερνήτη "βρίσκουν" πάνω του, με όλες τις συνέπειες που αυτή η ανεπιθύμητη επαφή μπορεί να έχει για τον ίδιο ή τις δυνατότητες τηλεπικοινωνίας του σκάφους του. Επίσης, η κονσόλα πρέπει κατά την γνώμη μου να "τραβηχτεί" λίγο προς την πλώρη, ώστε να απελευθερώσει τον χώρο μεταξύ αυτής και του πρυμού καναπέ, διευκολύνοντας την οδήγηση σε όρθια θέση.

Η θέση του καναπέ που αποτελεί συγχρόνως και κάθισμα για τον κυβερνήτη, είναι άφορη από πλευράς ύψους και κλίσης, και θα έλεγα ότι ήταν ένας από τους λόγους που δεν σπρώχθηκα καθόλου σχεδόν κατά την διάρκεια της δοκιμής, με εξαίρεση εκείνο το οριακό παιχνίδι μου με το βολάν και την μανέτα, όταν έμεινα μόνος στο σκάφος. Υπάρχει ακόμη ένα κάθισμα μπροστά από την κονσόλα, που είναι και αποθηκευτικός χώρος, ικανό όμως να χωρέσει έναν μόνο ενήλικα, αφού και' ανά-

γκιν οι διαστάσεις του καθίσματος αυτού δεν θα μπορούσαν να είναι μεγαλύτερες από τις διαστάσεις της κονσόλας που το φιλοξενεί. Γενικά, όπως ήδη εξήγησα, στην σχεδίαση του σκάφους έχει δοθεί περισσότερη έμφαση στους αποθηκευτικούς χώρους και λιγότερη στην ευρυχωρία του deck, με το σκεπτικό ίσως ότι δεν πρόκειται για σκάφος που θα μεταφέρει την οκταμελή εύθυμη παρέα σε μία παράκτια βόλτα στον ήσυχο κόλπο, αλλά τέσσερις ψαροκυνηγούς στο Αιγαίο, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Εύλογο λοιπόν γιατί όταν κανείς αναζητά στην αγορά το μελλοντικό του φοουσκιά, πρέπει να έχει εκ των προτέρων αποφασίσει για ποιά χρήση προορίζεται.

Ο χώρος της πλήρης μετατρέπεται εύκολα σε sundeck (χώρο ηλιοθεραπείας κατά το Ελληνικό-τέρο) ή διπλό κρεβάτι για τους θιασώτες του ναυτικού camping, με την προσθήκη μεξιλιαρών που συμπεριλαμβάνονται στον στάνταρντ εξοπλισμό του σκάφους. Κάτω από τα μεξιλιαρά, κρύβεται ένας τεράστιος αποθηκευτικός χώρος συνολικής χωρητικότητας 700 λίτρων (1,45x1,25), ο οποίος μαζί με τον 860 λίτρων (!) αποθηκευτικό χώρο της πρόμνης (1,30x1,55) κατατάσσουν στην πρώτη ίσως θέση (με κάθε επιφύλαξη γιατί δεν έχουμε καταμετρήσει όλα τα

σκάφη της αγοράς) το "Top Line 5.70 Max", από άποψη αποθηκευτικών χώρων, σε συνάρτηση βέβαια πάντοτε με το μέγεθός του. Και να μην λησμονήσω πως υπάρχει πρόσθετος αποθηκευτικός χώρος 400 ακόμη λίτρων, που διανέμεται στο στρίψο της άγκυρας, την κονσόλα, το κάθισμά της και ένα βοηθητικό ντουλάπι στην πρόμνη 26 λίτρων. Συνολικός αποθηκευτικός όγκος 2 μ³ δηλαδή. Καθόλου ευκαταρρόνητος!

Το roll bar είναι κατασκευασμένο από GRP. Στην βάση του δημιουργείται επίπεδη αντιολισθητική επιφάνεια με δύο ανοξεϊδωτες δέστρες, ενώ βέβαια υπάρχουν τα απαραίτητα φώτα πλεύσης και η κεραία VHF.

Τα νερά του deck πέφτουν στην γάστρα μέσω ενός σωλήνα και από εκεί στην θάλασσα μέσω ηλεκτρικής σεντίνος. Στον στάνταρντ εξοπλισμό του "Top Line 5.70 Max" περιλαμβάνεται ακόμη ανοξεϊδωτη σκάλα και βάση βοηθητικής μηχανής, ενώ στον extra εξοπλισμό περιλαμβάνεται η ντουζιέρα, που τοποθετείται σε εσοκά πίσω από την πλάτη του ηρυμιού καναπέ, το τραπέζι και το μεγάλο ανοξεϊδωτο δοχείο καυσίμου των 240 λίτρων (το δοχείο των 150 λίτρων περιλαμβάνεται στον στάνταρντ εξοπλισμό).

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

Το σκάφος της δοκιμής είχε εξωλέμβια MERCURY 115 HP με προπέλλα αλουμινίου των 19".

Κατά τις μετρήσεις, στο σκάφος επέβαιναν πότε δύο και πότε τρία άτομα. Οι διαφορετικές ενδείξεις, όπου υπήρξαν, σημειώνονται στους πίνακες που ακολουθούν.

Όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμου, με τρία άτομα και σταθερή ταχύτητα στις 4.000 σ.α.λ. (28 κόμβου/ώρα), ο κινητήρας κατανάλωσε 24 λίτρα/hr.

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΕΙΣ

Από στάση σε θέση πλαναρίσματος: 4"

Από στάση σε μέγιστη ταχύτητα: 13"

Ελάχιστη ταχύτητα πλαναρίσματος: 10,5 κόμβου/2.500 σ.α.λ.

Σ.α.λ.	Άτομα	Knots
1.500	2	6,3
2.000	2	6,8
2.500	2	10,5
3.000	2	17,3
3.500	3	22,3
4.000	2	28,8
4.000	3	28,5
4.500	2	32,5
4.500	3	31,7
5.000	2	36,1
5.000	3	34,0
5.400	2	37,9

Οι μετρήσεις έγιναν με GPS TRIMBLE TRANSPAK II.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Τύπος σκάφους: TL MAX 570 RIB
 Τύπος γάστρας: Deer "V"
 Υλικό κατασκευής: GRP
 Μήκος ολικό: 5,70
 Μήκος εσωτερικό: 4,80
 Πλάτος ολικό: 2,35
 Πλάτος εσωτερικό: 1,26
 Βάρος σκάφους: 450 κιλά
 Μεταφορική ικανότητα: 10 άτομα
 Συνολικός αποθηκευτικός όγκος: 2,2 μ³
 Συνολικοί αποθηκευτικοί χώροι: 9
 Διάμ. αεροθαλ.: 0,47-0,52
 Όγκος αεροθαλάμων: 2.200 λίτρα
 Υφασμα αεροθαλ.: Hyralon Neoprene 1680
 Dtex Pennel Firpo

Min. ισχύς κινητήρα: 90 HP
 Συνιστώμενη ισχύς κινητήρα: 115 HP
 Max. ισχύς κινητήρα: 150 HP

Σημ.: Στο σκάφος έχει γίνει μελέτη και μπορεί να τοποθετηθεί έσω-έξω κινητήρας. Δεν έχουν γίνει ωστόσο ακόμη οι δοκιμές.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ:

Καπλήρης Π.-Κωνσταντίνου Π.
 1ο χιλιόμε. Α. Σπατών-Λούτσας (Σπάτα). Τηλ.: 6025515.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

Τύπος: Δίχρονος, τετρακύλινδρος εν σειρά υδρόψυκτος
 Διαστάσεις: 86 x 75 mm
 Κυβισμός: 1721 cc.
 Ισχύς: 115 ίπποι
 Max. σ.α.λ.: 5.250
 Λίπανση: Αυτόματη
 Σχέση μετάδοσης: 2.07:1
 Αλτερνέτορ: 16 amp
 Βάρος: 143 κιλά

