

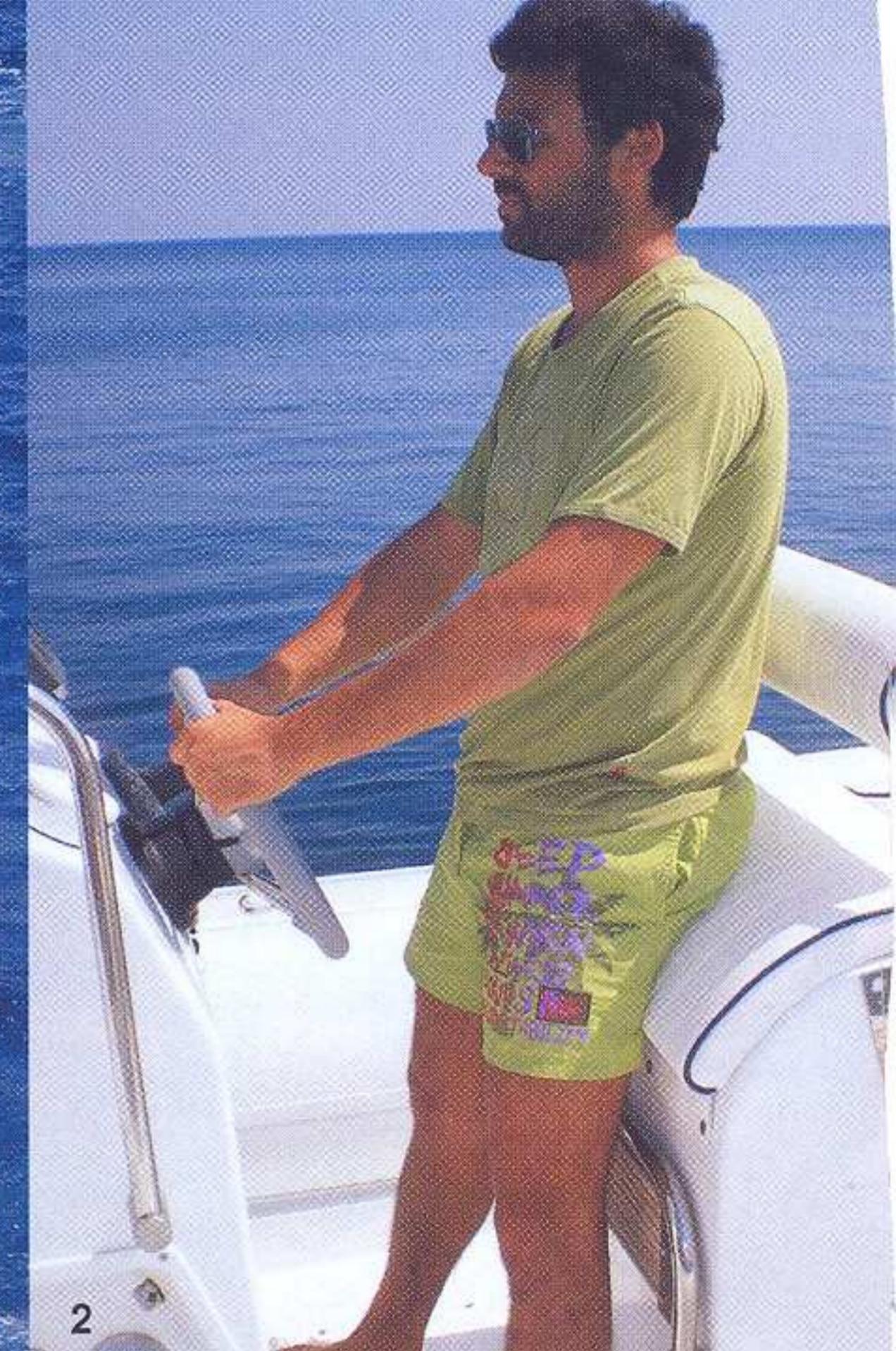
EAGLE 5.80

Τα κάνει όλα και συμφέρει!



ΣΤΟ ΤΙΜΟΝΙ Ο ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΑΡΑΣΤΡΑΤΗΣ

Το «μικρό» της εταιρείας του κ. Χειλάκη μάς δείχνει τα... δόντια του, με το δυναμικό και πολυποίκιλο χαρακτήρα του. Εμείς το είχαμε στη διάθεσή μας αρκετές ημέρες, προκειμένου να πλεύσουμε σε διάφορες συνθήκες, και έτσι αποκομίσαμε ολοκληρωμένη εικόνα για την κατασκευή, την πλεύση και τη λειτουργικότητά του.



1

2

Όπως είδαμε και στο προηγούμενο τεύχος, η εταιρεία Eagle, χωρίς να έχει μεγάλη γκάμα, καλύπτει μεγάλο εύρος απαιτήσεων, αφού διαθέτει τέσσερα μοντέλα, τα οποία αντιπροσωπεύουν με τον καλύτερο τρόπο τις κατηγορίες στις οποίες ανήκουν. Το 5.80 είναι το μικρότερο από αυτά και φιλοδοξεί να πραγματοποιήσει τα πρώτα μακρινά θαλασσινά ταξίδια που έχετε ονειρευτεί, όπως και κάθε είδους βόλτες, με άνεση και ασφάλεια. Πρόκειται για σκάφος φτιαγμένο με μεράκι, προσεγμένο στην κάθε λεπτομέρεια, το οποίο, όπως θα διαπιστώσετε στη συνέχεια, αποτελεί μια ολοκληρωμένη πρόταση στην κατηγορία του. Το συγκεκριμένο μοντέλο μπήκε στην γκάμα της Eagle το 2005, προκειμένου να καλύψει το κενό της εταιρείας στην entry level κατηγορία 5.5-6 μέτρων. Στόχος ήταν ένα τουριστικό και αξιόπλοο σκάφος, το οποίο, παραμένοντας πιστό στις κλασικές γραμμές των φουσκωτών, θα ήταν σε θέση να ταξιδέψει τους επιβάτες του μακριά με ασφάλεια. Το σκάφος βρέθηκε στα χέρια μας από τις πρώτες ώρες πλεύσης του και, όντας το πρώτο που στήθηκε με τον 115 E-Tec της Evinrude, η αγωνία για το αν θα πετύχει η συνταγή υπέρχε τόσο στον κατασκευαστή όσο και στον ιδιοκτήτη. Η πρώτη εντύπωση πάντως ήταν ότι ο όγκος της E-Tec και τα χρώματά της έδεναν αρμονικά με το Eagle 580. Η βαθιά γάστρα του σκάφους σε πολλούς θα φανεί γνώριμη - και θα έχουν απόλυτο δίκιο, αφού την έχουμε δει στο παρελθόν να αντεπεξέρχεται σε δύσκολες θάλασσες. Η είσοδος της πλώρης είναι στις 52°, ενώ διαθέτει τρία παρατροπίδια χαμηλά στην κάθε πλευρά. Αυτά

ξεκινούν από πολύ μπροστά και το χαμηλότερο σβήνει λίγο πίσω από το μέσον, ενώ τα άλλα δύο καταλήγουν στην πρύμνη. Το chine ξεκινά από την πλώρη και διατηρείται σταθερό έως την πρύμνη στα 9,5 εκατοστά.

Σε στατική κατάσταση οι αεροθάλαμοι συμβάλλουν στην ευστάθεια, αλλά κατά την πλεύση συμμετέχουν μόνον όταν χρειάζεται, οριοθετώντας τις κλίσεις. Στην πρύμνη η γάστρα τελειώνει με κλίση 27 μοιρών, διαμορφώνοντας ένα μικρό πέλμα 4 εκ., και η τοποθέτηση του κινητήρα δεν γίνεται απευθείας στον καθρέπτη, αλλά σε μπρακέτο, που δεν συμμετέχει στην πλεύση. Η επιλογή αυτή έχει ευεργετικά αποτελέσματα, όπως θα δούμε παρακάτω, τόσο στη διαμόρφωση του πίσω αποθηκευτικού χώρου όσο και στη διαμόρφωση της πρύμνης, όπου απουσιάζει η άβολη λεκάνη, απαιτεί όμως ιδιαίτερη προσοχή στο βάρος που θα κρεμάσουμε στο μπρακέτο. Ακριβώς μπροστά από αυτό εκτείνεται μια εντελώς επίπεδη πλατφόρμα, η οποία καθιστά την κίνηση στην πρύμνη ευχάριστη και απροβλημάτιστη διαδικασία, κάτι που σπανίως συναντάμε σε σκάφος αυτού του μεγέθους.

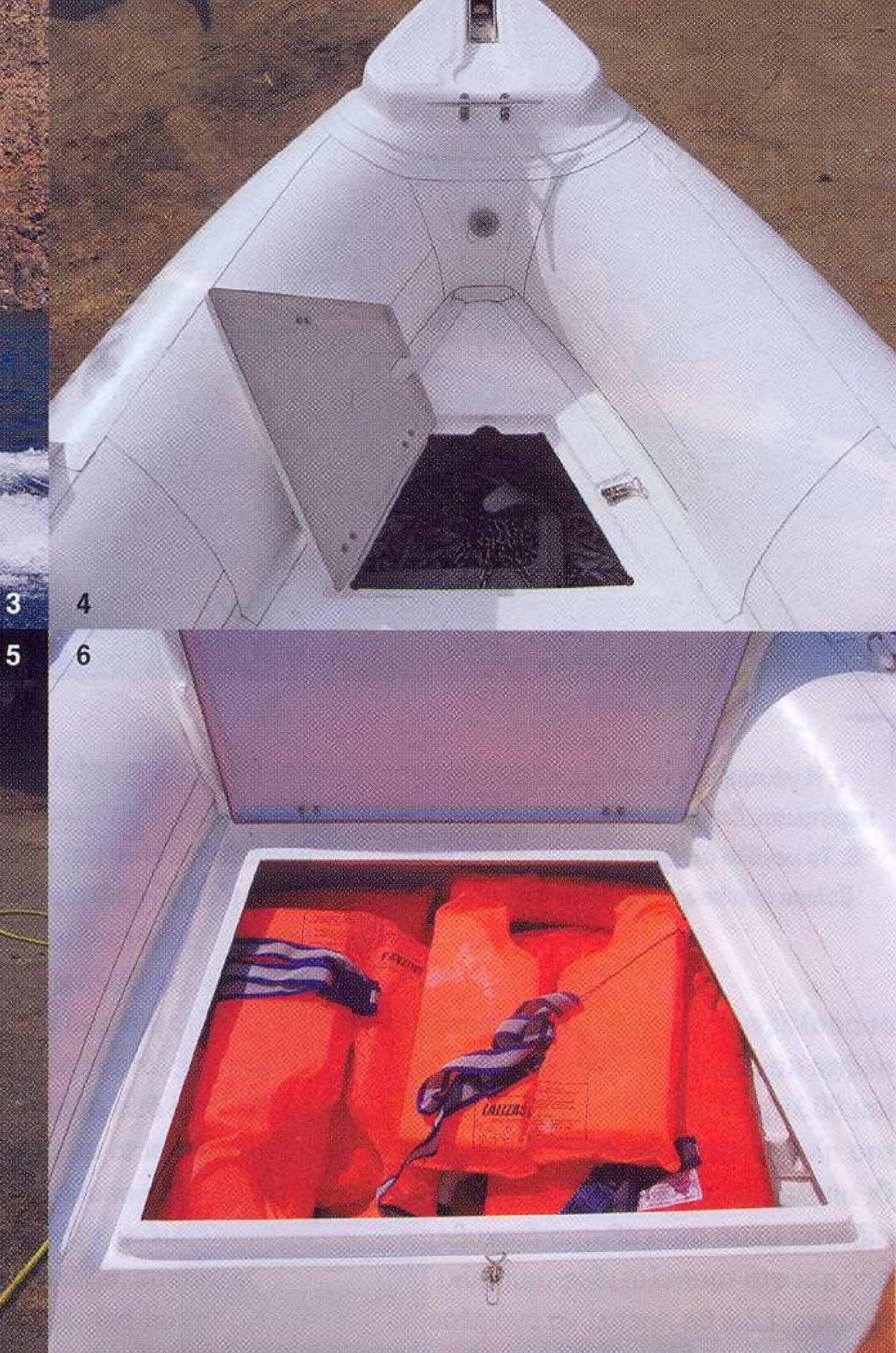
Η πολυεστερική υπερκατασκευή που ακολουθεί πλαισιώνει τον καναπέ της πρύμνης, παρέχοντας εξαιρετική αίσθηση ασφάλειας στους συνεπιβάτες. Η πλάτη του καναπέ μετακινείται, διαμορφώνοντας, σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα μαξιλάρια, έναν ενιαίο υπερυψωμένο χώρο πλιοθεραπείας. Ανοίγοντας την ασφάλεια στο κέντρο του καναπέ, ανασκώνεται μονοκόμματα με αμορτισέρ μεγάλο μέρος της υπερκατασκευής.

1. Ακόμα και σε απότομους ελιγμούς οι πίσω επιβαίνοντες αισθάνονται ασφάλεια.
2. Η θέση διακυβέρνησης είναι πολύ σωστά μελετημένη, και στη στήριξη του ισχίου και της μέσης.
3. Η τιμονιέρα στο κέντρο του σκάφους είναι απόλυτα λειτουργική, παρέχοντας σωστό ζύγισμα.
4. Το sundeck έχει καθαρό μήκος 195 εκ. αλλά επεκτείνεται δεξιά-αριστερά της κονσόλας ακόμα περισσότερο.
5. Το στρίτσο της άγκυρας στην πλώρη.
6. Το μπροστινό ταμπούκι με ολόκληρο το σωστικό εξοπλισμό και άλλα μικροπράγματα.

αποκαλύπτοντας το μεγάλο αποθηκευτικό χώρο της πρύμνης. Πέρα από το μέγεθός του, θετική εντύπωση προκαλεί η

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

Μοντέλο:	Evinrude E-Tec 115
Τύπος κινητήρα:	2χρονος
Κύλινδροι:	V4 60ο
Κυβισμός:	1.726 κ.ε.
Διάμετρος/Διαδρομή:	91x66 χιλ.
Ισχύς:	115 Hp/6.000 σ.α.λ.
Περιοχή στροφών:	4.500-5.000 σ.α.λ.
Τροφοδοσία:	D.I. E-Tec
Ανάφλεξη:	Ψηφιακή Η/Ν ελεγχόμενη
Alternator:	50 Amps
Σχέση μείωσης:	L: 2.00:1 / XL: 2.25:1
Άξονες:	L: 508 χιλ. / XL: 635 χιλ.
Βάρος:	L: 167 κιλά / XL: 170 κιλά
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:	
Π. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕΒΕ	
Ιερά Οδός 96-102	
Τηλ. 210-3466634, 210-3499274	
Fax 210-3413998	
www.petropoulos.com	



εύκολη πρόσβαση και το βολικό του σχήμα, το οποίο οφείλεται αφενός στην απουσία της λεκάνης του κινητήρα και αφετέρου στο αυξημένο ύψος της υπερκατασκευής.

Τα καλώδια που υπήρχαν ήταν λιγοστά και τακτοποιημένα, με τις μπαταρίες να απουσιάζουν από εδώ (τη συνηθισμένη θέση τους), διότι προτιμήθηκε η τοποθέτησή τους στην τιμονιέρα (βλέπε ένθετο). Η τελευταία βρίσκεται στο κέντρο του σκάφους και είναι αρκετά ψηλή, με αποτέλεσμα να διαμορφώνει, σε συν-

δυασμό με το ξεχωριστό κάθισμα ημιόρθιας οδήγησης, μια πολύ σωστή θέση διακυβέρνησης.

Τόσο το τιμόνι όσο και το χειριστήριο του γκαζιού είναι τοποθετημένα σε βολικό ύψος και κλίση, ώστε, σε συνδυασμό με τη στήριξη που παρέχεται στο ισχίο, να προδιαθέτουν για «μάχιμες» πλεύσεις.

Σε ό,τι αφορά τα σημεία στήριξης που παρέχει, εμείς ταξιδέψαμε 4 άτομα σε ένα γεμάτο τεσσάρι του Σαρωνικού όρτα και κρατιόμασταν όλοι γύρω γύρω

από την τιμονιέρα απροβλημάτιστα. Εδώ συμβάλλει καθοριστικά και η ρυθμιζόμενη πλάτη του καθίσματος διακυβέρνησης, η οποία λειτουργεί και ως λαβή στήριξης για τους συνεπιβάτες. Ο χώρος για τα όργανα είναι επαρκέστατος με σωστή κλίση, έτσι ώστε όλα να είναι ευανάγνωστα κατά τη διάρκεια της πλεύσης. Ως χώρος για μικροαντικείμενα χρησιμοποιείται το άνω τμήμα της τιμονιέρας, που είναι προσβάσιμο από το εμπρόσθιο μέρος. Στο κατώτερο τμήμα βρίσκεται η πλεκτρολογική εγκατάσταση, καθώς και

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: Evinrude E-Tec 115

ΠΡΟΠΕΛΑ: Viper 17"

σ.α.λ.	θεωρ. ταχ.	πραγμ. ταχ.	ολίσθ.	λ./ώρα	λ./ν.μ.
2.000	14	6.1	129%	6.8	1.11
2.500	17.5	10.0	75%	10.5	1.05
3.000	21	15.0	40%	14.9	0.99
3.500	24.5	19.0	29%	18.0	0.95
4.000	28	23.0	22%	20.0	0.87
4.500	31.5	26.0	21%	26.0	1.00
5.000	35	31.5	11%	29.5	0.94
5.500	38.4	35.0	10%	39.0	1.11
5.700	39.1	37.7	5%	38.0	1.01

Παραπρήσεις:

Βάρη κατά τη δοκιμή: 2 άτομα, 50 λίτρα καύσιμα

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: Evinrude E-Tec 115

ΠΡΟΠΕΛΑ: Raker 18"

σ.α.λ.	θεωρ. ταχ.	πραγμ. ταχ.	ολίσθ.	λ./ώρα	λ./ν.μ.
2.000	14.8	6.2	139%	7.5	1.21
2.500	18.5	10.0	85%	12.2	1.22
3.000	22.2	16.1	38%	14.5	0.90
3.500	25.9	20.0	30%	18.5	0.93
4.000	29.6	24.0	23%	20.9	0.87
4.500	33.3	30.0	11%	26.5	0.88
5.000	37	34.0	9%	33.0	0.97
5.500	40.7	38.0	7%	38.5	1.01
5.600	41.5	39.5	5%	38.0	0.96

Παραπρήσεις:

Βάρη κατά τη δοκιμή: 2 άτομα, 50 λίτρα καύσιμα



8



7. Η γάστρα δεν προβληματίζει σε καμία περίπτωση, διαγράφοντας σταθερές πορείες.
8. Το μεγάλο άνοιγμα αποκαλύπτει το πολύ βολικό ευρύχωρο ταμπούκι της πρύμνης.

οι απολήξεις από τα δύο ξεχωριστά ντεπόζιτα καυσίμου με χωρητικότητα 70 και 90 λίτρων, οι οποίες βγαίνουν λοξά στο πλαϊνό της τιμονιέρας. Οι υπόλοιποι αποθηκευτικοί χώροι εντοπίζονται μέσα στο κάθισμα διακυβέρνησης και στο τραπεζοειδές ταμπούκι της πλώρης. Εδώ θα πρέπει να αναφέρουμε ότι με την προσθήκη ενός ντεπόζιτου νερού (προαιρετικός εξοπλισμός το ντους) στο μπροστινό αμπάρι θα μειωθεί αισθητά ο χώρος αποθήκευσης. Ακόμη πιο μπροστά στην πλώρη βρήκαμε και το κλασικό στρίτσο, που βιολεύει την άγκυρα και μία μετρίου μεγέθους δελφινιέρα στερεωμένη στα μπαλόνια. Εναλλακτικά ο κατασκευαστής προσφέρει και μια δεύτερη δελφινιέρα με μεγάλο πάτημα, στην οποία δύναται να τοποθετηθεί και εργάτης, θυσιάζοντας όμως μέρος του μήκους του χώρου πλιοθεραπείας, αφού έτσι τον καθιστά ανεπαρκή για ύπνο, ακόμα και με προσθήκες.

Στο σκάφος της δοκιμής μας υπήρχαν

προσθήκες με μαξιλάρια, αλλά ήταν ογκώδεις και κάπως δύσχρηστες, διότι προεκτείνονταν και προς τους διαδρόμους (δεξιά-αριστερά της τιμονιέρας). Ωστόσο, αποδείχθηκαν αρκετά βολικές για τον ύπνο ψηλότερων ατόμων (το διαπιστώσαμε μία από τις βραδιές των διακοπών μας, όταν χρειάστηκε να κοιμηθούμε εκεί δύο άτομα). Στα θετικά συγκαταλέγεται το αυτοστραγγιζόμενο κατάστρωμα, το οποίο με 4 άτομα και καύσιμα παραμένει πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, απόλυτα στεγνό. Τέλος, το roll bar... έλαμπε διά της απουσίας του, κάτι εντελώς υποκειμενικό στην όλη αισθητική του σκάφους, που κρύβει όμως κάποια πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα σε ό,τι αφορά τη χρήση. Το βέβαιο είναι ότι η απουσία του διευκολύνει την κίνηση στην πρύμνη, αφαιρώντας ταυτόχρονα ένα βάρος περίπου 18 κιλών (χωρίς τα παρελκόμενά του). Από εκεί και πέρα, υποχρεώνει την τοποθέτηση των φώτων και των παρελκομένων σε άλλα σημεία, στερώντας ταυτοχρόνως σημεία στήριξης των επιβατών και πρόσδεσης μεγάλων αντικειμένων. Σε κάθε περίπτωση, λύσεις βρίσκονται για όλα και η επιλογή παραμένει υποκειμενική υπόθεση.

ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η προσπάθεια που έγινε στο στήσιμο ήταν να επιτευχθεί το καλύτερο δυνατό ζύγισμα του σκάφους, σε συνδυασμό με την αποσυμφόρηση της πρύμνης από τα περιττά βάρη. Με γνώμονα την παραπάνω απαίτηση έγινε και η επιλογή του κινητήρα, ο οποίος με τα 167 κιλά του είναι ο ελαφρύτερος από τους σύγχρονους «καθαρούς» κινητήρες της αγοράς στα 115 άλογα. Αυτή η επιλογή είχε σαν αποτέλεσμα το σκάφος να πλανάρει στους 10 κόμβους, κάτι που προσωπικά το θεωρώ επίτευγμα για ένα τόσο βαθύγαστρο σκάφος.

Με την εργοστασιακή ανοξείδωτη πρόπελα Viper 17", το σκάφος είχε νεύρο και έφτανε άνετα την τελική του, που άγγιζε τους 38 κόμβους στις 5.800 σ.α.λ. Με δεδομένες τις 5.500 σ.α.λ. ως μέγιστο όριο, δοκιμάσαμε και τη Raker 18" που μας φάνηκε λογική επιλογή (παρέτουμε μετρήσεις και με τις δύο πρόπελες), ενώ με λίγο ψάξιμο στο ύψος

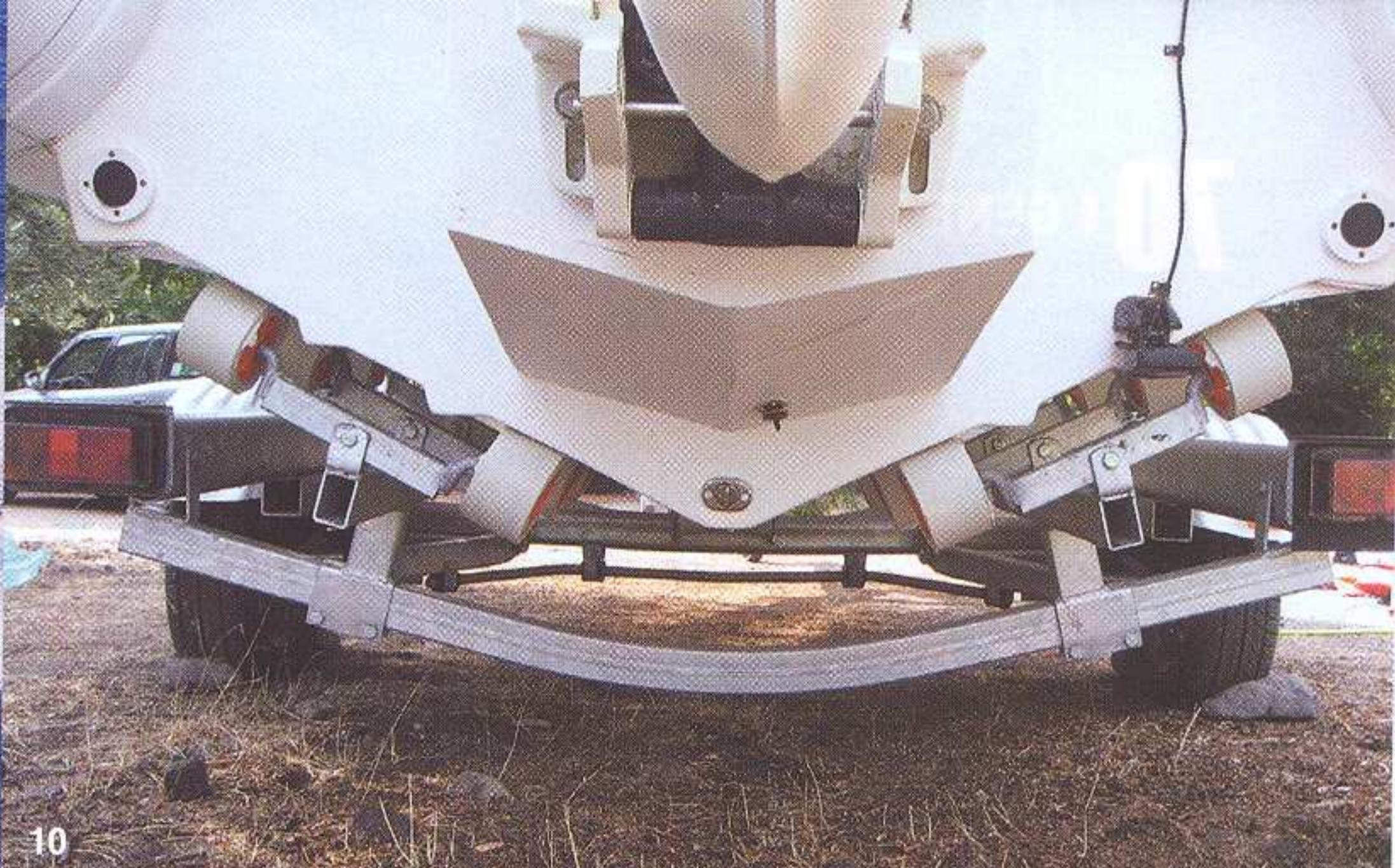
ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

Εξωτερικό μήκος:	5.80 μ.
Εσωτερικό μήκος:	5.20 μ.
Εξωτερικό πλάτος:	2.31 μ.
Εσωτερικό πλάτος:	1.31 μ.
Αριθμός αεροθαλάμων:	5
Γωνία deadrise:	27°
Βάρος:	475 κιλά
Μέγιστη ισχύς:	135 Hp
Προτεινόμενη ισχύς:	115 Hp
Αριθμός ατόμων:	6
Πιστοποίηση CE:	Κατηγορία C

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ:
EAGLE BOATS - ΧΕΙΛΑΚΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
4ο χλμ. Βάρης - Κορωπίου
(Θέση Βούρβατσι), 194 00 Κορωπί
Τηλ. 210-9966863, Fax 210-9966863
www.eagle-rib.gr

Τα πλεκτρολογικά

Στο πλεκτρικό κύκλωμα επελέγη η τοποθέτηση μιας μόνο μπαταρίας 120A, η οποία βρισκόταν στη βάση της ψηλής τιμονιέρας. Γενικά, η πλεκτρολογική εγκατάσταση ήταν συγκεντρωμένη στο εσωτερικό της τιμονιέρας, απλοποιώντας στο έπακρο την όλη εφαρμογή. Εκτός από το καλώδιο του κινητήρα, την αντλία σεντίνας και το λευκό περίβλεπτο φανό, όλα τα υπόλοιπα ήταν προστατευμένα στο εσωτερικό της τιμονιέρας του Eagle 580, το οποίο σφραγίζει πολύ καλά. Ο γενικός διακόπτης ήταν τύπου on-off και βρισκόταν στο ανώτερο μέρος της, έχοντας άμεση πρόσβαση από το άνω πορτάκι. Όπως είναι φυσικό, το καλώδιο του κινητήρα δεν επαρκούσε, γι' αυτό αντικαταστάθηκε εξ ολοκλήρου για την αποφυγή «γέφυρας». Τέλος, οι πλαφονιέρες που είχαν χρησιμοποιηθεί είναι τύπου LED και καταναλώνουν ελάχιστη ενέργεια. Επικουρικά θα τοποθετηθεί και μια συσκευή jump start για παν ενδεχόμενο.



9

10

ίσως να μπορέσει να τοποθετηθεί και μια 19άρα, με πιθανές μικροδιαφορές στην τελική και την κατανάλωση.

Το πολύ ενδιαφέρον στοιχείο είναι ότι το Eagle διατηρεί υψηλές ταχύτητες κρουαζιέρας και μάλιστα, αν ο κυβερνήτης ξέρει τι κάνει, σε υψηλές ταχύτητες πλέει καλύτερα.

Σε καμία περίπτωση δεν παρατηρήθηκε δελφίνισμα στις μεσαίες ή διατοιχισμός στην τελική και η 115 έδειχνε να δένει πολύ καλά με το σκάφος.

Είχαμε την ευκαιρία να κρίνουμε το Eagle 5.80 σε πραγματικές συνθήκες διακοπών, όπου συναντήσαμε διάφορους καιρούς και το συγκεκριμένο φουσκωτό μάς ταξίδεψε και μας εξέπληξε ευχάριστα.

Σε μία από τις πρώτες δοκιμές, περνώντας το νότιο κάβο της Μακρονήσου, συναντήσαμε περίπου 2 μέτρα κύμα και έχοντάς το στη μάσκα ανηφορίσαμε έως τον προστατευμένο κόλπο που βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του νησιού για βουτιά. Με τιμόνεμα και παίξιμο στο γκάζι, δεν νιώσαμε ενοχλητικά κοπανήματα. Σε μια πιο μακρινή βόλτα στην Αίγινα και το Αγκίστρι, συναντήσαμε ένα γεμάτο ΒΔ 4άρι το οποίο είχαμε όρτσα μέχρι το Λαγονήσι. Ήμασταν 4 επιβαίνοντες

και συγκεντρωμένοι γύρω από την κονσόλα ταξιδεύαμε με 15-20 κόμβους, αντιμετωπίζοντας κύμα 1,5 μέτρου, με τον ιδιοκτήτη να χαμογελάει! Στην Λέσβο όλο το καλοκαίρι έπνεαν βοριάδες, οπότε στα νότια παράλια που κινηθήκαμε, το σύνηθες ήταν 5-6 άτομα να κάνουν χαλαρή κρουαζιέρα 30 κόμβων με κατανάλωση 1 λ./ν.μ.! Και κάτι ακόμη, πολύ σημαντικό, είναι ότι το Eagle 580 ρυμουλκήθηκε απροβλημάτιστα στο ορεινό επαρχιακό δίκτυο της Λέσβου για 100 χλμ.

Συμπερασματικά, το Eagle 580, όπως το είδαμε τις μέρες που το είχαμε στη διάθεσή μας, μας άφησε πολύ καλές εντυπώσεις, με το συγκεκριμένο όμως γενικότερο «στήσιμο». Γιατί, με δεδομένο ότι η γάστρα αυτή έχει εξελιχθεί πάνω στο «ελαφρύ δίχρονο παρελθόν» και επιπλέον έχει προστεθεί μπρακέτο, απαιτείται προσοχή στα βάρη. Αν συγκεντρωθούν στην πρύμνη υπερβολικά φορτία, σίγουρα τα αποτελέσματα δεν θα είναι ίδια με τα παραπάνω. Τα σκάφη δεν είναι διά μαγείας καλά και χρειάζεται λίγη προσοχή στις διάφορες επιλογές ώστε να αναδείξουν τα χαρακτηριστικά στα οποία πλεονεκτούν. ■



11

9. Ο Evinrude E-TEC 115, όπως αποδείχθηκε, ταίριαξε γάντι με το συγκεκριμένο σκάφος.

10. Στην απόληξη της γάστρας διακρίνεται το μπρακέτο και το V των 27 μοιρών.

11. Στην πρύμνη συναντάμε μία απόλυτα επίπεδη πλατφόρμα που αποδεικνύεται πολύ βολική.

Ταίριαξε γάντι!

Ο κινητήρας Evinrude E-TEC 115 είναι δίχρονος άμεσου ψεκασμού και ως βασικό χαρακτηριστικό έχει τη συγκρατημένη κατανάλωση στις υψηλές σ.α.λ. Το χαρακτηριστικό αυτό ταίριαξε γάντι με το συγκεκριμένο σκάφος, με αποκορύφωμα την κατανάλωση στην τελική των 38 κόμβων να είναι μικρότερη σε σχέση με τους 34-35! Είναι πιο νευρικός από αντίστοιχους τετράχρονους, διατηρώντας το βάρος του αρκετά χαμηλά στα 167 κιλά.

Στα θετικά συγκαταλέγεται η κεραία GPS που διαθέτει ο κινητήρας, για μεγαλύτερη ακρίβεια στο δρομόμετρο και όχι μόνο. Μελλοντικά δεν αποκλείεται να μπορεί να συνδεθεί ο εκάστοτε εξουσιοδοτημένος μηχανικός δορυφορικά με την ECU του κινητήρα και να διαγνώσει, ίσως και να διορθώσει βλάβες. Πλεονέκτημα συνιστά η στάνταρ ανοξείδωτη προπέλα Viper, η οποία παρουσίασε ελάχιστη ολίσθηση.

Μας εντυπωσίασαν

- + Πολύ καλή απόσβεση και κατευθυντή κόπτη
- + Απόλυτα επίπεδη πίσω πλατφόρμα
- + Ιδανική θέση διακυβέρνησης

Μας άρεσαν λιγότερο

- Ογκώδεις και δύσχρονες προσθήκες μαξιλαριών
- Μέτρια η πρόσβαση στις λοξές τάπες πλήρωσης καυσίμου με χωνί