

# TEST ASIS 8.00

Tou Μπάμπη Κωνσταντάτου

Στο τεύχος Μαΐου σας παρουσιάσαμε το τεστ του ASIS 8 LNA, και μάλιστα με την ολοκαίνουρια EVINRUDE 300 E-TEC,

Ωστόσο στην ίδια διοργάνωση η SEAWORKS LTD, η Ελληνική εταιρεία που αντιπροσωπεύει αυτά τα σκάφη, παρουσιάσει ένα ακόμα RIB το οποίο ονομάζει επίσης ASIS 8, αλλά έχει διαφορετικό κατάστρωμα και φοράει ζεύγος εξωλέμβιων Evinrude 175 E-TEC.

Η δοκιμή αυτού του δεύτερου ASIS 8, δεν έγινε μόνον λόγω της διαφορετικής διαμόρφωσης του καταστρώματος και των δύο κινητήρων, αλλά επειδή και η γάστρα του έχει κάποιες διαφορές. Στη δεύτερη αυτή δοκιμή δε, η οποία ήταν πιο αναλυτική, μάθαμε, παρατηρήσαμε και καταγράψαμε περισσότερα πράγματα, τα οποία πρέπει να αναφερθούν.

Στο πρώτο τεστ λοιπόν, είχα αναφέρει τα εξής περιγράφοντας την γάστρα: «Ένα ισοϋψές chine και τέσσερα ζευγάρια spray rails είναι τα βασικά χαρακτηριστικά της, ενώ αυτό που την κάνει να ξεχωρίζει από τον πρόγονό της (AVON) είναι το μεγάλο, σχετικά, πλάτος της».

Κατ' αρχήν, θα πρέπει να διευκρινίσω ότι αναφέρθηκα στο Avon (εννοώντας το Sea Rider 6.40), με το σκεπτικό ότι εκείνο το RIB ήταν το πρώτο το οποίο είχε τόσες πολλές σειρές spray rails, και όχι ότι η σχεδίαση του ASIS έχει κάποια άλλη... συγγένεια μαζί του.

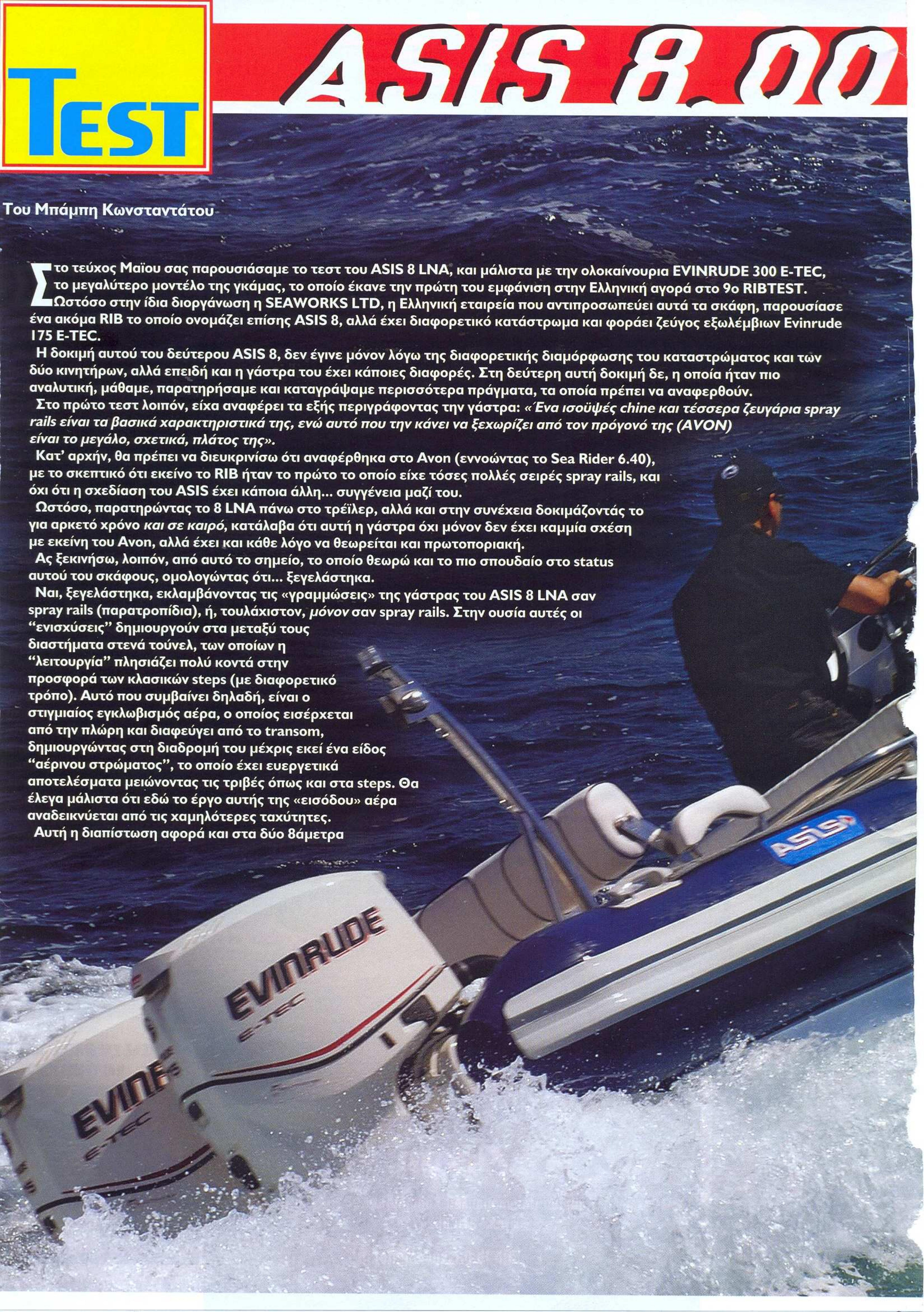
Ωστόσο, παρατηρώντας το 8 LNA πάνω στο τρείλερ, αλλά και στην συνέχεια δοκιμάζοντάς το για αρκετό χρόνο και σε καιρό, κατάλαβα ότι αυτή η γάστρα όχι μόνον δεν έχει καμμία σχέση με εκείνη του Avon, αλλά έχει και κάθε λόγο να θεωρείται και πρωτοποριακή.

Ας ξεκινήσω, λοιπόν, από αυτό το σημείο, το οποίο θεωρώ και το πιο σπουδαίο στο status αυτού του σκάφους, ομολογώντας ότι... ξεγελάστηκα.

Ναι, ξεγελάστηκα, εκλαμβάνοντας τις «γραμμώσεις» της γάστρας του ASIS 8 LNA σαν spray rails (παρατροπίδια), ή, τουλάχιστον, μόνον σαν spray rails. Στην ουσία αυτές οι «ενισχύσεις» δημιουργούν στα μεταξύ τους διαστήματα στενά τούνελ, των οποίων η

“λειτουργία” πλησιάζει πολύ κοντά στην προσφορά των κλασικών steps (με διαφορετικό τρόπο). Αυτό που συμβαίνει δηλαδή, είναι ο στιγμιαίος εγκλωβισμός αέρα, ο οποίος εισέρχεται από την πλώρη και διαφεύγει από το transom, δημιουργώντας στη διαδρομή του μέχρις εκεί ένα σίδος “αέρινου στρώματος”, το οποίο έχει ευεργετικά αποτελέσματα μειώνοντας τις τριβές όπως και στα steps. Θα έλεγα μάλιστα ότι εδώ το έργο αυτής της «εισόδου» αέρα αναδεικνύεται από τις χαμηλότερες ταχύτητες.

Αυτή η διαπίστωση αφορά και στα δύο 8άμετρα





**2x EVINRUDE E-TEC 175**

**ASIS**, ενώ η έκδοση με τους δύο κινητήρες έχει και άλλη μια διαφορά, εκτός από τη διαμόρφωση του καταστρώματος: Οι αεροθάλαμοι βρίσκονται τοποθετημένοι πιο μέσα στο κύτος, επιτρέποντας έτσι μεγαλύτερο ύψος υφάλων (ή “βαθύτερη” γάστρα), με κόστος φυσικά το στενότερο κατάστρωμα.

Αυτή η γάστρα έχει και μια αρκετά ενδιαφέρουσα καταγωγή και ιστορία. Πρόκειται για δημιούργημα του Αμερικανού ναυπηγού-σχεδιαστή Paul Frankowski, από τον οποίο ζητήθηκε το 1985 να σχεδιάσει μια γάστρα για ένα 8άμετρο RIB, η οποία να μπορεί να ταξιδεύει με ασφάλεια και ταχύτητα 26 κόμβων σε κύμα ύψους ενός μέτρου, μεταφέροντας τρία άτομα και φορτίο ενός τόνου, με την μικρότερη δυνατή ιπποδύναμη. Ο σκοπός της χρήσης ήταν ένα ταξίδι στα νερά του Ατλαντικού, όπου περνώντας από τα στενά του Γιβραλτάρ, σκόπευαν να παραδώσουν ένα αμφιλεγόμενης νομιμότητας φορτίο κάπου στις βόρειες ακτές της Αφρικής. Αυτό το ταξίδι ίσως να έγινε, ίσως και όχι, πάντως το ίδιο σκάφος συνελήφθη λίγο αργότερα, στα τέλη της δεκαετίας του '80, κινούμενο στη Μάγχη πλήρες παράνομου φορτίου. Οι επιβαίνοντες συνελήφθησαν από τις βρετανικές αρχές και έκτοτε εκτίουν ποινή ισόβιας φυλάκισης.

Λίγο αργότερα, το σκάφος βγήκε σε πλειστηριασμό και αγοράστηκε από κάποιον Βρετανό ονόματι Nick Parish. Αυτός στη συνέχεια το πούλησε σε Νοτιοαφρικανούς επιχειρηματίες, οι οποίοι προχώρησαν στην κατασκευή των πρώτων «νόμιμων» RIB με αυτή την πρωτοποριακή γάστρα, που την ονόμασαν **BALLISTIC**. Στη συνέχεια την εξέλιξαν παρουσιάζοντας μικρότερες παραλλαγές, μετά τη διαπίστωση ότι αυτό το «surface effect» δούλευε το ίδιο καλά σε φουσκωτά σκάφη μέχρι και εξήμιση μέτρα ολικού μήκους.

Σήμερα, στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και σε ένα από τα μεγαλύτερα εργοστάσια παραγωγής πολυεστέρα στον κόσμο, αυτή η γάστρα με την... πολυτάραχη ιστορία συνεχίζει να εξελίσσεται, έχοντας κατοχυρωθεί νομικά παγκοσμίως με το όνομα **ASIS HULL**. Η τεχνική του «δεσίματος» γίνεται πλέον με ανεξάρτητα πολυεστερικά σασί, τα οποία με τη μέθοδο «sandwich» αποτελούν ένα σώμα με το κύτος και το ανεξάρτητο κατάστρωμα.

Όσον αφορά στον εξοπλισμό, θα έλεγα ότι σ' αυτό το “open” ASIS 8 γίνεται μια επίδειξη της βρετανικής «φουσκωτής κουλτούρας».

Μια διακριτική (και λίγο δυσανάλογη) δελφινιέρα βρίσκεται κολλημένη στην ένωση των αεροθαλάμων στην πλώρη, ενώ ένα κοτσανέλο με προδιαγραφές... ρυμουλκού τοποθετείται στο πλωριό άκρο του κύτους. Στη συνέχεια η υπερκατασκευή διαμορφώνει ένα υπερυψωμένο deck-διπλό κρεβάτι (με προσθήκη), το οποίο από κάτω ικρύβει δύο ανεξάρτητα αμπάρια (στρίτσο και τραπεζοειδές).

Η κονσόλα βρίσκεται στο κέντρο αφήνοντας άνετους διαδρόμους, και το διπλό κάθισμα κυβερνήτη-συγκυβερνήτη στηρίζεται πάνω σ' ένα πολύ γερό ανοξείδωτο σκελετό. Ο εξοπλισμός του cockpit είναι ένα «κουτί» (τμήμα της υπερκατασκευής) το οποίο προσφέρει το εσωτερικό του σαν χώρο αποθήκευσης, ενώ η μετακινούμενη εμπρός-πίσω πλάτη του με ένα άριστο μοχλικό σύστημα, διαμορφώνει έναν πολύ άνετο τριθέσιο αμφίπλευρο καναπέ.

Πίσω από αυτόν τον καναπέ μένει καθαρό το deck, με φανερές όχι μόνον τις ενισχύσεις του καθρέφτη με το κύτος, αλλά και τις ασφαλέστατες εξαγωγές ντιζών και καλωδιώσεων. Για τα φώτα πλεύσης και την κεραία του VHF υπάρχει ένας ανοξείδωτος ιστός μεγάλης διαμέτρου στη δεξιά πλευρά, και αυτό είναι όλο. Στην εξαγωγή των νερών που θα πέσουν στο κατάστρωμα υιοθετείται το σύστημα των «προβοσκίδων», το οποίο δεν είμαι σίγουρος αν είναι πατέντα της Avon, αλλά σε τέτοιο σκάφος το είχα δει πρώτη φορά το 1985.

Όπως αντιλαμβάνεστε,



**ASIS**

# ASIS 8.00 LNA



λοιπόν, το ASIS 8 LNA είναι ένα «πολεμικό» RIB και απευθύνεται σε χρήστες που δεν ενδιαφέρονται για «ευκολίες», αλλά για άνεση διακίνησης στο deck, βασικές και σίγουρες αποθήκες, και αξιοπιστία χρήσης. Αυτή η σχεδίαση ταυτίζεται με τη σύγχρονη βρετανική άποψη για τα RIB, η οποία, όπως είναι φυσικό, έχει περιορισμένη εμπορικότητα.

Την ημέρα της δοκιμής του ASIS 8 ήμασταν τυχεροί, αφού ο δυνατός βοριάς που ερχόταν από την στεριά δεν μας δυσκόλεψε στις μετρήσεις, ενώ όταν ανοιχτήκαμε βρήκαμε καλό κύμα λόγω

του αέρα: Ήταν ένα καθαρό 5άρι, που κάπου-κάπου γινόταν και 6άρι.

Οι δύο E-TEC 175 ήταν τοποθετημένες μόλις μια θέση ψηλότερα στον καθρέφτη, φορούσαν τις εργοστασιακές προπέλες Viper 19", και από τις πρώτες δοκιμές που έκαναν οι εισαγωγείς διαπίστωσαν ότι αυτός ο συνδυασμός και η θέση τοποθέτησης των κινητήρων προσφέρει τις καλύτερες και ασφαλέστερες επιδόσεις.

Για να πω την αλήθεια, «μετρώντας» με το μάτι αυτό το σκάφος

έξω από το νερό, τα 350 άλογα στον καθρέφτη του μου φάνηκαν πολλά. Ωστόσο η διπλή τοποθέτηση έχει πάντα ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον, με το σκεπτικό ότι πολλοί επιλέγουν τα δύο μοτέρ για την ασφάλεια που παρέχουν. Έχοντας αυτό υπ' όψιν, πριν ξεκινήσουμε έσβησα και σήκωσα τη μία εξωλέμβια, και άνοιξα το γκάζι. Με φορτίο δύο ατόμων, φουλ καύσιμα και νερά, το ASIS 8 πλανάρισε χωρίς κανένα δισταγμό. Στις 3.000 σ.α.λ. ταξίδευε πλαναρισμένο με 17,5 κόμβους και στο W.O.T. ανέβασε μέχρι τις 4.800 σ.α.λ. αναπτύσσοντας ταχύτητα 35 κόμβων. "Και τώρα", σκέφτηκα, "τι τους θέλουμε τους 175 επί πλέον ίππους;"!

Δίνοντας γκάζι και στα δύο μοτέρ, η γάστρα του ASIS 8 έκασε γλυκά μέρος του εκτοπίσματός της, και στις 2.000 σ.α.λ. ταξιδεύαμε με 10,2 κόμβους. Στη συνέχεια τα δύο μοτέρ «άκουγαν» με μεγάλη αμεσότητα στις εντολές των χειριστηρίων, και στο W.O.T. όπου με την αύξηση της γωνίας trim έφτασαν εύκολα τις 5.500 σ.α.λ., το GPS έδειξε ταχύτητα 47 κόμβων. Βέβαια, δεν μπορώ να πω με σιγουριά ότι αυτή ήταν η μέγιστη δυνατή τελική ταχύτητα, αφού η λίγο ταραγμένη θάλασσα δημιουργούσε κάποιους διατοιχισμούς μετά τους 46 κόμβους, τους οποίους θεώρησα επικίνδυνους. Πιστεύω, όμως, ότι σε απόλυτη μπουνάτσα τα μοτέρ θα ανεβάσουν και τις υπόλοιπες 250 σ.α.λ. που επιτρέπει ο κατασκευαστής τους, και θα χαρίσουν ακόμα

δύο κόμβους ταχύτητας. Αυτά, βέβαια, για την ιστορία και σαν επιβεβαίωση ότι τα μοτέρ «γεμίζουν» σύμφωνα με τις προδιαγραφές τους, αφού δεν συντρέχει κανείς λόγος να "κυνηγήσει" κανείς δύο ακόμα κόμβους τελικής. Και αυτό έγινε απόλυτα κατανοητό όταν ανοιχτήκαμε στο πέλαγος με το καθαρό κύμα.

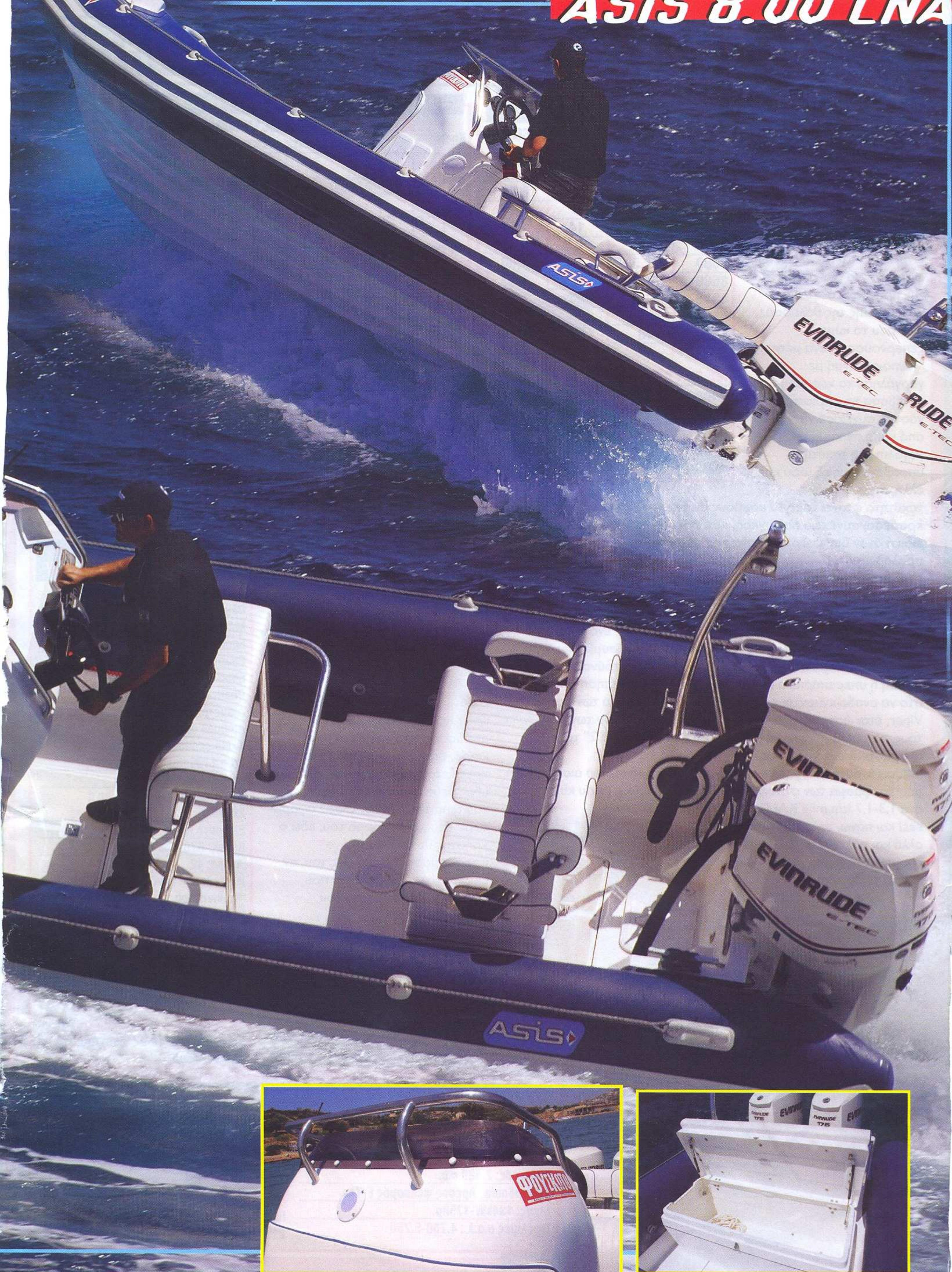
Η πρώτη διαπίστωση είναι ότι αυτή η γάστρα παρουσιάζει μια εκπληκτική ευελιξία, τόσο στις εντολές αλλαγής κατεύθυνσης, όσο και στον τρόπο που «κοντράρει» το κύμα όταν στρίβει. Εδώ έδειξαν και τα "τούνελ των παρατροπιδίων" την ευεργετική τους προσφορά στις χαμηλές ταχύτητες, κάτι που δεν συμβαίνει με τα κλασικά steps, αφού εκείνα αποδίδουν ψηλότερα, μετά τους 30-35 κόμβους (αναλόγως γάστρας).

Ο καιρός, όπως προανέφερα, ήταν γεμάτο 5άρι, αλλά το ταξίδεμα ήταν τόσο ευχάριστο, που πολύ θα ήθελα να συνεχίζαμε νότια μέχρι τη Σέριφο ή και μακρύτερα. Μπροστά μας στο ένα μίλι είδα ένα 45άρι flying bridge να πηγαίνει κατά εκεί, και το πλησίασα. Τότε και μόνον τότε διαπίστωσα το πόσο πιο άνετα ταξιδεύαμε εμείς, και μάλιστα με πολύ μεγαλύτερη ταχύτητα από εκείνο. Διέκρινα μάλιστα τον καπετάνιο του, να μας κοιτάζει μέχρι απορημένος!

Αλλάζοντας κατεύθυνση, πήραμε το κύμα κατάπλωρα. Τίποτα δεν άλλαξε. Συνεχίζοντας με την ίδια ταχύτητα των 30 κόμβων



ASIS 8.00 LNA



# ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ-ΤΕΧΝΙΚΑ

δεν αισθανθήκαμε το παραμικρό κτύπημα, ενώ όρθιος στο cockpit προσπάθησα με τη φωτογραφική μου μηχανή να σας μεταφέρω την κατάσταση της θάλασσας αλλά και την αίσθηση της πλεύσης. Το αποτέλεσμα δεν είναι ικανοποιητικό, αφού η φωτογραφία δεν αποδίδει την πραγματικότητα της κατάστασης της θάλασσας, εκεί που το κύμα ξεπερνούσε το ένα μέτρο.

Κάποια στιγμή με...

γαργάλησε το χέρι μου και κατέβασα τα χειριστήρια. Η γάστρα συνέχισε να πηδάει από κύμα σε κύμα με μεγαλύτερη ταχύτητα, αποσβένοντας εξ ίσου καλά, αλλά, σαφώς, όταν ή

ταχύτητα φτάνει τους 40 κόμβους σε τέτοιο καιρό θα πρέπει να κρατιέσαι συνέχεια πολύ γερά, κάτι που για πολλή ώρα κουράζει, ειδικά όταν δεν υπάρχει ιδιαίτερος λόγος να τρέξεις για να προλάβεις κάτι!

Υπολογίζοντας στη συνέχεια και τα ποσοστά της ολίσθησης, κατάλαβα και την βασικότερη αιτία της σχετικά χαμηλής κατανάλωσης: Η ταχύτητα των 47 κόμβων στις 5.500 σ.α.λ. ταυτίζεται με την θεωρητική (συγχωρώντας, ίσως, ένα μικρό σφάλμα της ένδειξης των στροφομέτρων). Αυτό συμβαίνει όχι επειδή δεν υπάρχει καθόλου ολίσθηση (πράγμα αδύνατο), αλλά επειδή η υπερεπάρκεια ισχύος και η διπλή τοποθέτηση συντείνουν στο να αναδεικνύονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των προπελλών Viper, έτσι ώστε να αξιοποιείται το βήμα της εξόδου των πτερυγίων τους, το οποίο μπορεί να ξεπερνάει ακόμα και κατά 2" το ονομαστικό τους μέγεθος των 19".

Φυσικά, αυτή η χαμηλή κατανάλωση γίνεται ιδιαίτερα αισθητή στο μεσαίο φάσμα των στροφών (2.500-4.000 σ.α.λ.), όπου κυμαίνεται στα 1.3-1.7 lt/n.mile ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΔΥΟ ΜΟΤΕΡ. Από εκεί και πάνω, το κόστος αυξάνεται, αλλά και πάλι όχι με...

τρομακτικές τιμές.

Αυτό το 8άμετρο



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ			
ASIS 8.00 2xEVINRUDE E-TEC 175			
ΠΡΟΠΕΛΛΕΣ: VIPER 19"			
Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	LT/MILE
1000	4,7	3,5	0,74
1500	6,7	8	1,19
2000	10,2	14	1,37
2500	17	22,5	1,32
3000	22,5	36	1,60
3500	27	42,5	1,57
4000	31,5	56	1,77
4500	36	85	2,36
5000	40	104	2,60
5500	47	128	2,72

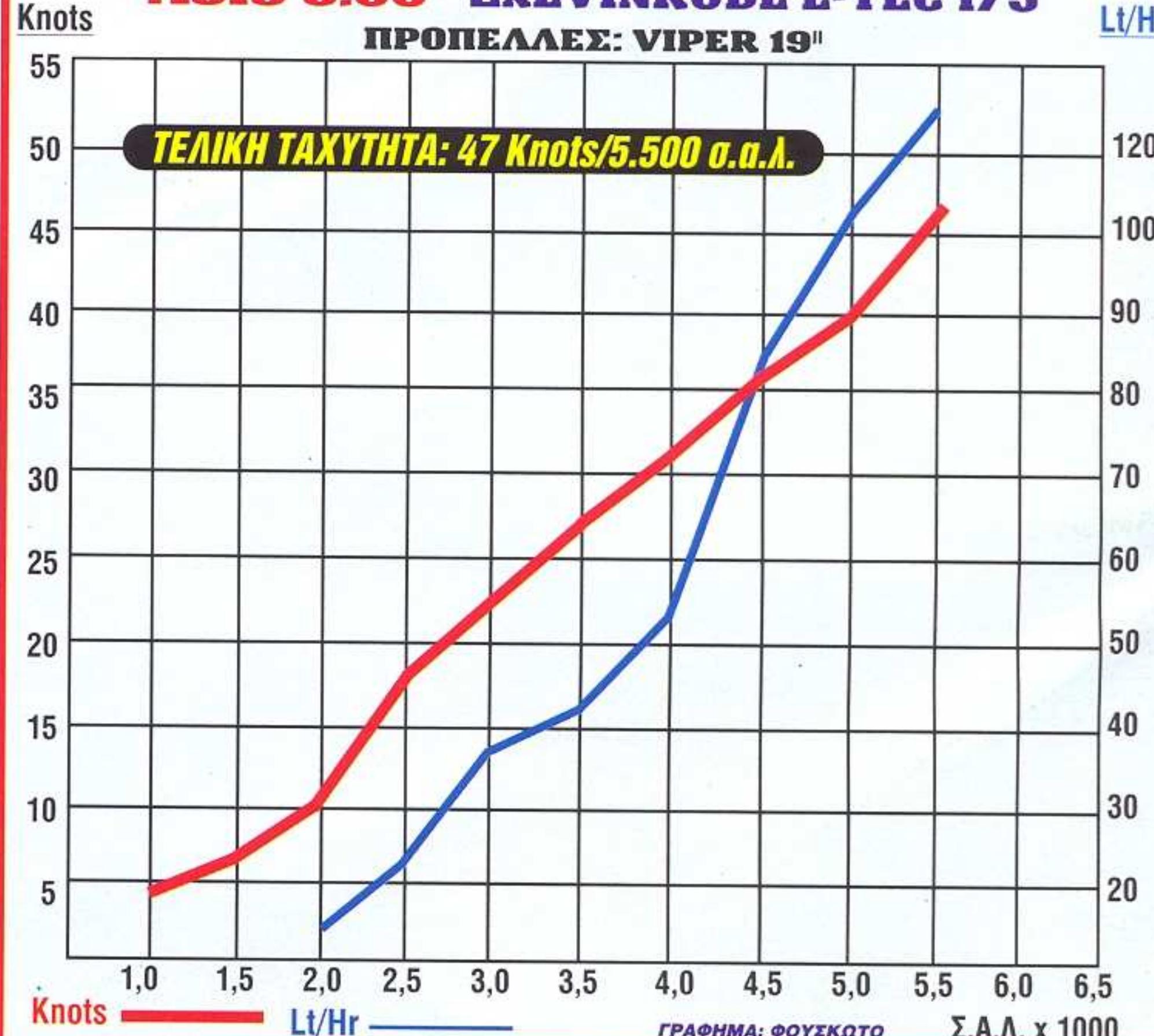
ΜΕ ΕΝΑ ΚΙΝΗΤΗΡΑ			
3000	17,5	20	-
3500	24,5	29	-
4000	27,5	42	-
4500	32	60	-
4800	35	68	-

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

### ASIS 8.00 2xEVINRUDE E-TEC 175

ΠΡΟΠΕΛΛΕΣ: VIPER 19"

Lt/Hr



ASIS μου άρεσε περισσότερο από το άλλο όσον αφορά στην πλεύση του, έστω κι αν εκείνο ήταν πιο σταθερό και μετά τους 46 κόμβους (με την Evinrude 300 φτάσαμε τους 49 κόμβους). Αυτό οφείλεται στο ότι το "τουριστικό" ASIS 8 είναι κατά 20 εκατοστά μακρύτερο και άλλα τόσα φαρδύτερο, κι έτσι «ζυγίζεται» καλύτερα υδροδυναμικά. Πέρα, όμως, από αυτή την οριακή διαφορά απόδοσης, στο ταξίδεμα στον καιρό, όπου η υψηλή τελική δεν χρειάζεται, το «πολεμικό» ASIS 8 LNA δείχνει για τα καλά τα πιο... κοφτερά του δόντια. Όσον αφορά τώρα στο κατάστρωμά του, εδώ ο χρήστης θα αναγκαστεί να προσαρμόσει τις ανάγκες του, αν εκτιμάει όλα τα υπόλοιπα που επιβάλλουν τη λιτότητα του εξοπλισμού.

### Στάνταρντ εξοπλισμός:

Ρεζερβουάρ καυσίμου (2x 200 λίτρα με δύο ξωλέμβιες -300 λίτρα με μία), δύο αντλίες σεντίνας 500W, πλήρης ηλεκτρική εγκατάσταση, ανοξείδωτος ιστός, κόρνα, πυξίδα, υδραυλικό τιμόνι.

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

### ASIS 8.00 LNA

Ολικό μήκος: 7.80μ.

Μέγιστο πλάτος: 2.50μ.

Εσωτερικό μήκος: 6.98μ.

Εσωτερικό πλάτος: 1.54μ.

Είσοδος πλώρης: 45°

Deadrise: 24°

Διάμετρος αεροθαλάμων: 0.50μ.

Αριθμός αεροθαλάμων: 5

Υλικό αεροθαλάμων: Hypalon-Neoprene 1100dtex-1300gr/m<sup>2</sup>

Μέγιστη ισχύς: 500hp

Συνιστώμενη ισχύς: 225 hp ή 2x115hp

Ελάχιστη ισχύς: 115 hp

Βάρος: 870 κιλά

Άτομα: 12

Ρεζερβουάρ βενζίνης: 300 λίτρα με ένα κινητήρα

2x200 λίτρα με δύο κινητήρες

Ρεζερβουάρ νερού: 100 λίτρα με ένα κινητήρα

60 λίτρα με δύο κινητήρες

Πιστοποίηση CE: B

Τιμή: 34.000 Ευρώ με ΦΠΑ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: SEA WORKS, Αγίου Κωνσταντίνου 40-42 Μοσχάτο, Τηλ 210 9427508

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

### EVINRUDE E-TEC 175

Τύπος: Δίχρονη V6

Διαστάσεις: 91x66mm

Κυβισμός: 2.589 c.c.

Τροφοδοσία: Άμεσος ψεκασμός E-Tec

Ισχύς: 134kW-175hp.

Ωφέλιμες σ.α.λ.: 4.750-5.750

Αλτερνέτορ: 12V-133A

Μείωση: 1.85:1

Πόδια: X, XXL

Βάρος: 190-194kg

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Π.ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.Β.Ε., Ιερά Οδός 96-102, τηλ. 210 3473404, Fax: 210 3473404