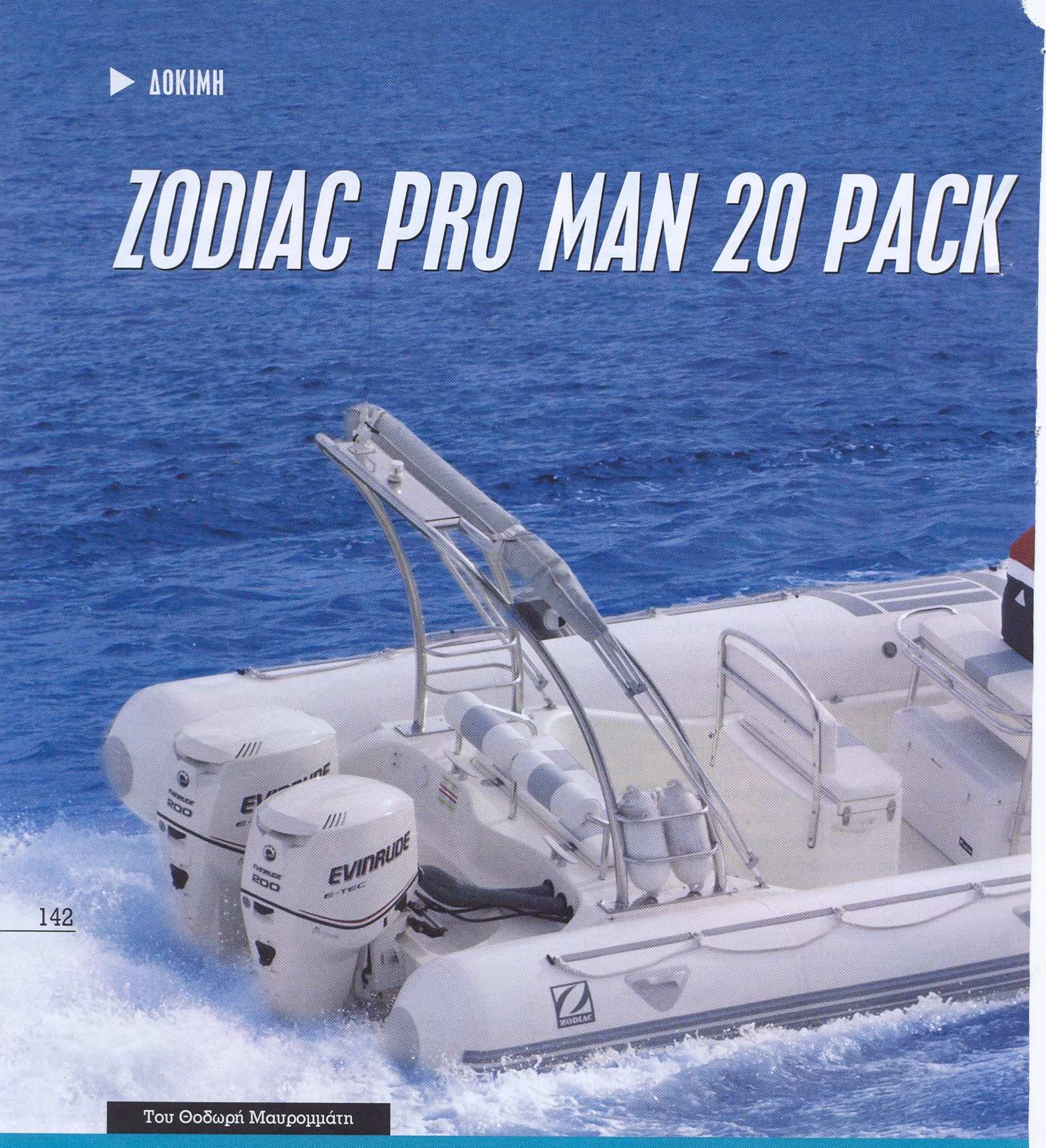
ZODIAC PRO MAN 20 PACK



Του Θοδωρή Μαυρομμάτη

Τη σειρά Pro της Zodiac, με κύριο χαρακτηριστικό της τη βαθιά γάστρα αλλά και την πολυμορφικότητα του καταστρώματος των σκαφών ώστε να ανταποκρίνονται σε διάφορες χρήσεις, απαρτίζουν 5 μεγέθη σκαφών, στα 4.20, 4.70, 5.20, 6.30 και 8.50 μέτρα, που παρουσιάζονται με διάφορα επίπεδα εξοπλισμού, ανάλογα με την έκδοση: Man, Man Comfort και Man Pack, όπως η έκδοση της δοκιμής μας, με περαιτέρω δυνατότητα ενίσχυσης του στάνταρ εξοπλισμού από την εταιρεία «Αφοί Κουκά» που τα διαχειρίζεται. Ένα τέτοιο ακριβώς σκάφος (στην έκδοση Plus) είχαμε στα χέρια μας για δοκιμή μια εντελώς χειμωνιάτικη μέρα.

Πρόκειται λοιπόν για ένα βαθύγαστρο φουσκωτό με deadrise 25,5° και δίεδρο που καταλήγει σε πέλμα. Την πολύ καλά μελετημένη γάστρα χαρακτηρίζουν chine μεσαίου όγκου και δυο ουδέτερα παρατροπίδια μεταβλητού φάρδους, καθώς επίσης και εγκάρσια μικρά step που διευκολύνουν τον αερισμό της, μειώνοντας τις αντιστάσεις.

Το chine και τα παρατροπίδια απολήγουν στο transom καθορίζοντας και τις γραμμές πλεύσης του σκάφους. Οι αεροθάλαμοι δεν συμμετέχουν στην πλεύση, αλλά

Το είδαμε για πρώτη φορά στο φθινοπωρινό Ναυτικό Σαλόνι της Αθήνας, όπου εξοπλισμένο με δύο κινητήρες Evinrude E-Tec 200 hp, μαγνήτιζε τα βλέμματα. Και αιτία δεν ήταν μόνο το κατάλευκο σύνολο, αφού το Zodiac Pro Man 20 αποτελεί τη ναυαρχίδα της γαλλικής εταιρείας, στα 8.50 μέτρα, και συγχρόνως ένα μοντέλο επετειακό για τα δέκα χρόνια παραγωγής της σειράς Pro.

λαμβάνουν ενεργό ρόλο οριοθετώντας τις πλάγιες κλίσεις που προκύπτουν από τις απότομες στροφές ή τον κυματισμό.
Το δέσιμο του σκάφους επιτυγχάνεται με τη γερή ένωση του hull του καταστρώματος και του πολυεστερικού ενισχυτικού σκελετού που μεσολαβεί μεταξύ τους. Τα διαμήκη δοκάρια του σκελετού διατρέχουν όλη τη γάστρα και συνεχίζουν μέχρι να συνδέσουν το πάνω μέρος του καθρέπτη, έτσι ώστε να μπορεί να αντέξει σε καταπονήσεις από μεγάλες ιπποδυνάμεις. Η χρήση εξελιγμένων υλικών και η εφαρμογή προηγμένων τεχνικών όπως π.χ. μέθοδος infusion (έγχυση εν κενώ) για το χτίσιμο της γάστρας με πολυεστερική ρητίνη και triaxial υφάσματα, επιτυγχάνει πολύ μεγαλύτερη αντοχή στην κρούση και στην ακαμψία από εκείνη του παραδοσιακού τρόπου χτισίματος, χάρη στην ανθεκτικότητα των υαλονημάτων και την ομοιόμορφη έγχυση της ρητίνης.
Με τον ίδιο τρόπο κατασκευάζεται και το κατάστρωμα, με υφάσματα μονής ή διπλής κατεύθυνσης τοποθετημένα σε σάντουιτς πάνω σε airex που υποκαθιστά το ξύλο. Ο πολυεστερικός ενισχυτικός σκελετός περιλαμβάνει τα ταμπούκια και τη σεντίνα που βγαίνουν μονοκόμματα

1. Πολύ καλή η συμπεριφορά του στην επιθετική οδήγηση και στις απότομες στροφές.
2. Αποθηκευτικοί χώροι στην πλώρη. Τα μαξιλάρια που τους σκεπάζουν συνθέτουν και ένα άνετο sundeck.
3-4. Η κονσόλα του σκάφους, από τις δυο πλευρές της.
5. Γενική άποψη του καταστρώματος.
6. Το σκάφος διαθέτει πολλούς, αλλά μικρούς αποθηκευτικούς χώρους.

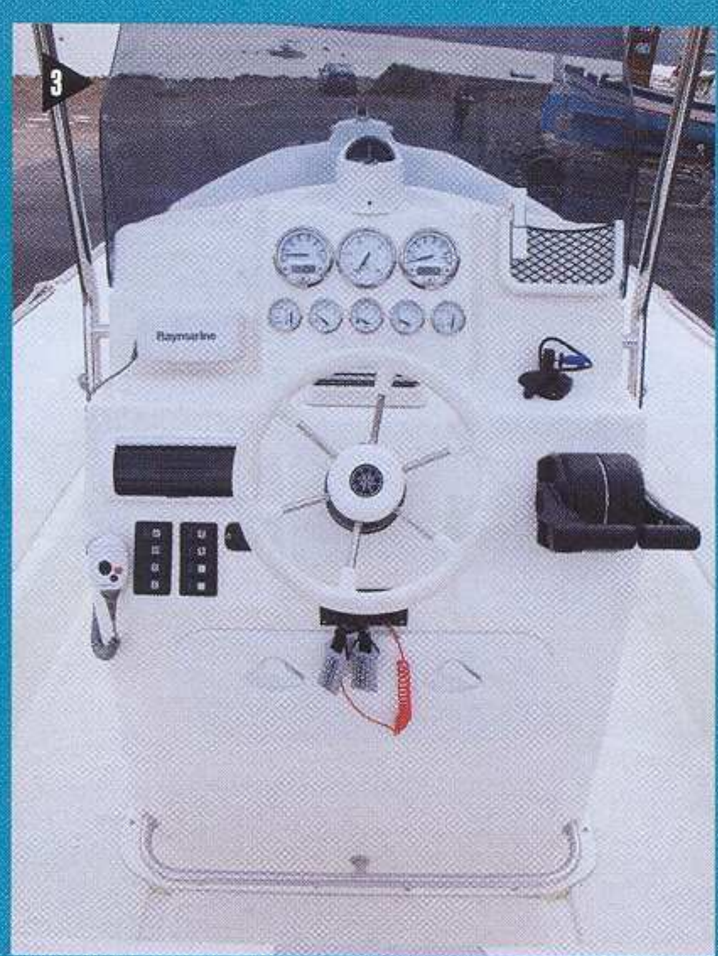
από καλούπι με αποτέλεσμα οι εσωτερικές επιφάνειες του σκάφους να είναι καλυμμένες με gel coat, συμβάλλοντας έτσι σε ένα άψογο φινίρισμα.

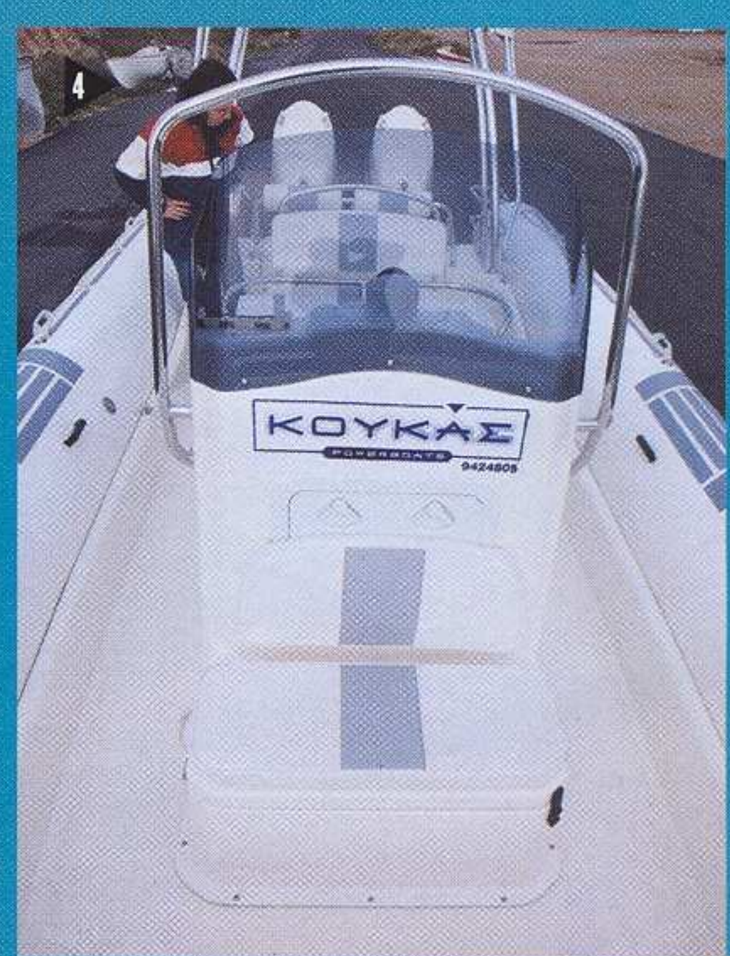
Το κατάστρωμα είναι πρακτικά σχεδιασμένο, παρέχοντας πολλούς χώρους μικρού όγκου σε υδατοστεγή ταμπούκια, ενώ οι αεροθάλαμοι είναι συρταρωτοί και μπορούν να αφαιρεθούν για αποθήκευση ή και να αντικατασταθούν μετά από πολυετή χρήση.

Στην πλώρη μια μικρή, για τα μέτρα του σκάφους, δελφινιέρα είναι κολλημένη στους αεροθάλαμους και πάνω της βρίσκονται ράουλο, δέστρα και φανοί ναυσιπλοΐας. Όμως σε καμία περίπτωση η δελφινιέρα αυτή δεν μπορεί να λειτουργήσει σαν βατήρας, ούτε υπάρχει δυνατότητα τοποθέτησης εργάτη στην πλώρη, οπότε η επιβίβαση και η αποβίβαση πραγματοποιείται πατώντας στους αεροθαλάμους.

Στην πλωριά υπερκατασκευή του καταστρώματος ξεχωρίζουμε το στρίτσο, ιδιαίτερα μεγάλου όγκου, και το κεντρικό αποθηκευτικό ταμπούκι, όπου μια λεκάνη το χωρίζει σε δυο τμήματα, με το κάτω να φιλοξενεί το εύκαμπτο ρεζερβουάρ νερού.

Μπροστά, σε όλο το πλάτος του καταστρώματος, υπάρχει ένας επιπλέον αποθηκευτικός χώρος (χαρακτηριστικός της έκδοσης Plus), χωρισμένος σε δύο μέρη ανεξάρτητα, με ανοίγματα επίσης ξεχω-





5

ριστά και εύκολα στη χρήση, σηκώνοντάς τα από τα πλάγια. Τα μαξιλάρια που σκεπάζουν τους αποθηκευτικούς χώρους της πλώρης, συνθέτουν και ένα άνετο sundeck, που θα εξασφαλίσει και τη δυνατότητα ύπνου σε ένα ζευγάρι.

Η κονσόλα του σκάφους είναι μεγάλη, παρέχοντας αντίστοιχα μεγάλο αποθηκευτικό χώρο στο εσωτερικό της, και μπροστά της φιλοξενεί κάθισμα. Είναι τοποθετημένη στο κέντρο, αφήνοντας άνετα περάσματα από τις δύο μεριές, ενώ το ψηλό παρμπρίζ που την περιγράφει προσφέρει απόλυτη κάλυψη στη διάρκεια του ταξιδιού, από τον αέρα και το σπρέι. Οι επιφάνειες της κονσόλας θα εξυπηρετήσουν την τοποθέτηση οργάνων και ναυτικών βοηθημάτων. Το τιμόνι είναι τοποθετημένο κεντρικά και το επικαθήμενο χειριστήριο ακριβώς δεξιά του. Σαν θέση διακυβέρνησης είχε επιλε-

6

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

Κινητήρες:2 x Evinrude E-Tec 200 Προπέλα:Solas 19" τετράφτερη

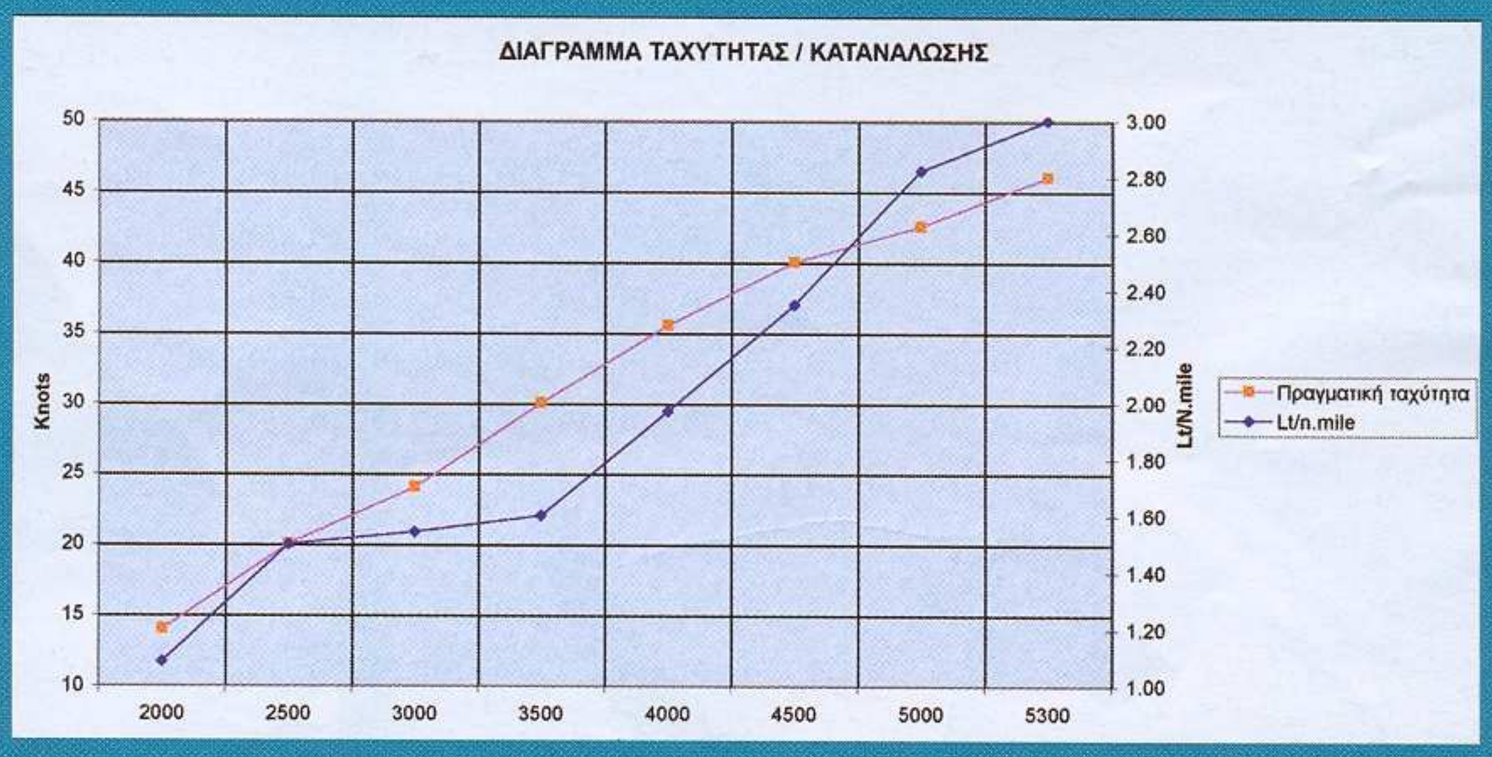
σ.α.λ.	θεωρ. ταχύτητα	πραγμ. ταχύτητα	λ./ώρα	λ./ν.μ.	ολίσθηση
2000	16.9	14	15.2	1.09	17.2%
2500	21.1	20	30	1.50	5.3%
3000	25.4	24	37	1.54	5.3%
3500	29.6	30	48	1.60	-1.4%
4000	33.8	35.5	70	1.97	-5.0%
4500	38.0	40	94	2.35	-5.2%
5000	42.3	42.5	120	2.82	-0.6%
5300	44.8	46	138	3.00	-2.7%

Πλανάρισμα από στάση: 2,8" Ταχύτητα 25 κόμβων: σε 5,4"

Ελάχιστη ταχύτητα πλαναρίσματος: 10 κόμβοι

› Συνθήκες δοκιμής:

Κατάσταση θάλασσας: 2-3 Β, Φορτία: 2 άτομα και 200 λίτρα καυσίμου



7-8. Ο διθέσιος καναπές στην πρύμνη και ο αποθηκευτικός του χώρος.
9. Μια λεκάνη χωρίζει το κεντρικό ταμπούκι της πλώρης σε δυο τμήματα. Από κάτω βρίσκεται το εύκαμπτο ρεζερβουάρ νερού.
10. Το στρίτσο της άγκυρας.

γεί ανοξείδωτη κατασκευή με μαξιλάρι στην κορυφή της για στήριξη της μέσης. Ένα υποπόδιο στη βάση της κονσόλας υποστηρίζει την καθιστή οδήγηση, που θα γίνει όμως μόνο σε ήρεμη θάλασσα. Η θέση διακυβέρνησης είναι διπλή αλλά η τοποθέτηση του τιμονιού στο κέντρο της κονσόλας δεν επιτρέπει την άνεση στις κινήσεις του κυβερνήτη στην περίπτωση που σταθεί δίπλα του δεύτερο άτομο. Βέβαια, υπάρχει δυνατότητα διαφορετικής τοποθέτησης του τιμονιού, ανάλογα με την προτίμηση του χρήστη. Κάτω από τη θέση αυτή μπορεί να τοποθετηθεί, όπως και στο σκάφος της δοκιμής, ψυγείο πάγου. Ένα δεύτερο διπλό κάθισμα υπάρχει ανάμεσα από τον καναπέ της πρύμνης και τη θέση διακυβέρνησης, αυξάνοντας έτσι την καθιστική δυνατότητα του σκάφους, δίνοντας συγχρόνως και έναν επιπλέον αποθηκευτικό χώρο στο εσωτερικό του, στη βάση του οποίου βρίσκεται και άλλος (ταμπούκι - καταπακτή).

Στον καναπέ της πρύμνης θα καθίσουν με άνεση δύο άτομα, έχοντας καλή στήριξη τόσο στα πλάγια όσο και στην πλάτη. Το άνοιγμα του καναπέ αποκαλύπτει αποθηκευτικό χώρο έξυπνα κατανεμημένο, σχετικά όμως μικρής χωρητικότητας για το μέγεθος του σκάφους: δεξιά και αριστερά των δοκαριών ήταν τοποθετημένα ζεύγη μπαταριών, αφήνοντας μόνο τον κεντρικό χώρο ελεύθερο για την αποθήκευση άλλου εξοπλισμού. Δεξιά και αριστερά του πρυμιού καναπέ υπάρχουν περάσματα που οδηγούν στον καθρέφτη και στη σκάλα του μπάνιου. Το Pro 20 Man Pack αυτοστραγγίζει εν στάσει από 4 μεγάλες αποχετεύσεις που καταλήγουν στον καθρέπτη.

Στη θάλασσα

Στον καθρέπτη ήταν τοποθετημένο ζεύγος Evinrude E-Tec small block 200 hp, δύο πανάλαφροι κινητήρες 2589cc και 194 κιλά έκαστος. Με 200 λίτρα καύσιμα και 2 άτομα στη θέση διακυβέρνησης το σκάφος πλανάρισε ταχύτατα σε 2,8 δευτ. και σε 5,4 δευτ. η ταχύτητα ανέβηκε από τους 0 στους 25 κόμβους. Με αρκετό τριμάρισμα και τον καιρό στα