



146

GRAND S 650L

Του Νίκου Παπανικολάου

Η κατηγορία των σκαφών των 6,5 μέτρων τελευταία αναβαθμίζεται στη συνείδηση του αγοραστικού κοινού, κυρίως για τρεις βασικούς λόγους: Πρώτον, τα σκάφη αυτά είναι πιο οικονομικά στην κατανάλωση καυσίμου σε σχέση με τα μεγαλύτερα μοντέλα που μέχρι τώρα πρωταγωνιστούσαν στο αγοραστικό ενδιαφέρον - γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό

σε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από υψηλές τιμές καυσίμων. Δεύτερον, τα όμοια σκάφη μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των μακρινών ταξιδιών, ενώ ταυτόχρονα διατηρούν το πλεονέκτημα ότι μεταφέρονται με τρέιλερ από αυτοκίνητα μεσαίου-μεγάλου κυβισμού, ακόμα και για μακρινές οδικές διαδρομές, ενώ έχουν χαμηλότερο κόστος κτήσης και συντήρησης.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι η Grand διαθέτει πλήρη εργαστασιακή υποδομή, που περιλαμβάνει τεχνολογία CAD/CAM, έχοντας τη δυνατότητα για προσεγγισμένη σχεδίαση ως προς τις λεπτομέρειες και τη συνολική γραμμή των μοντέλων της με χρήση εξειδικευμένου λογισμικού, που καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό και τη λειτουργικότητά τους. Επιπλέον, η τεχνογνωσία του καναδικού ερ-



Η канаδική εταιρεία Grand Marine International

147

έδωσε ιδιαίτερη προσοχή στην κατασκευή του 6,5μετρου μοντέλου της: το S 650 προορίζεται για τουριστική χρήση, με ευρύχωρο κατάστρωμα, ανέσεις καθιστικού και μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους.

γοστασίου φαίνεται από τις πατέντες που ενσωματώνονται στα σκάφη της, τα οποία κατ' αυτόν τον τρόπο μπορούν να ξεχωρίζουν σε μια ιδιαίτερα ανταγωνιστική κατηγορία.

Το συγκεκριμένο μοντέλο, το S 650L, είναι το μεγαλύτερο της εταιρείας, κυκλοφορεί με επιτυχία στη διεθνή αγορά για αρκετό διάστημα, σε δύο εκδόσεις εξοπλισμού: την L και την GL.

Παρατηρώντας το σκάφος της δοκιμής μας, διαπιστώσαμε ότι διαθέτει γάστρα με βαθύ «V», ενώ αίσθησή μας προκάλεσε η προεκτεινόμενη μύτη της, μια σχεδιαστική καινοτομία που βοηθά να μεγαλώνει η ίσαλος του σκάφους, να μειώνονται οι τριβές κατά την πλεύση και να περιορίζεται η τάση ορθοπλωρίσματος. Οι δύο παράλληλες ευθείες αντιδιαβροχικές λωρίδες και το chine μι-

κρού και σταθερού ύψους ολοκληρώνουν το σύνολο της γάστρας, με το τελευταίο να ανασηκώνει το σκάφος στις μεγάλες ταχύτητες, ενώ σ' αυτές τις καταστάσεις οι αεροθάλαμοι συμμετέχουν υποστηρικτικά στην πλεύση. Αυτοί είναι μεγάλης διαμέτρου και καλύπτουν το σκάφος σε όλο το μήκος, με υλικό κατασκευής το Hyralon (1.100 Dtex, κατά παραγγελία 1.680 Dtex) και πενταπλή



1 & 4. Στις στροφές το σκάφος σταθεροποιείται από τους αεροθαλάμους του, οι οποίοι του εξασφαλίζουν προβλέψιμη συμπεριφορά.
2. Η κονσόλα με το ψηλό αλεξήνεμο προσφέρει πολύ καλή κάλυψη στην καθιστή και όρθια θέση.
3. Πολύ εργονομικά στημένο το πιλοτήριο, με άνετη θέση για τα όργανα. Το πτυσσόμενο καθίσματα θα βολέψουν τόσο στην καθιστή και όσο και στην όρθια στάση.

επίστρωση υφάσματος.

Καινοτομία της Grand που κάνει εντύπωση και διαφοροποιεί οπτικά το 6,5μετρο μοντέλο της (όπως και τα υπόλοιπα μοντέλα) συνιστούν οι χαμηλωμένοι κώνοι των αεροθαλάμων στην απόληξή τους, που «πατούν» στο σημείο αυτό καλύτερα στο νερό και συνδράμουν στη σταθερότητα του σκάφους, τόσο στην πλεύση στην ευθεία και στις κλίσεις του στις στροφές, όσο και στην ακινησία.

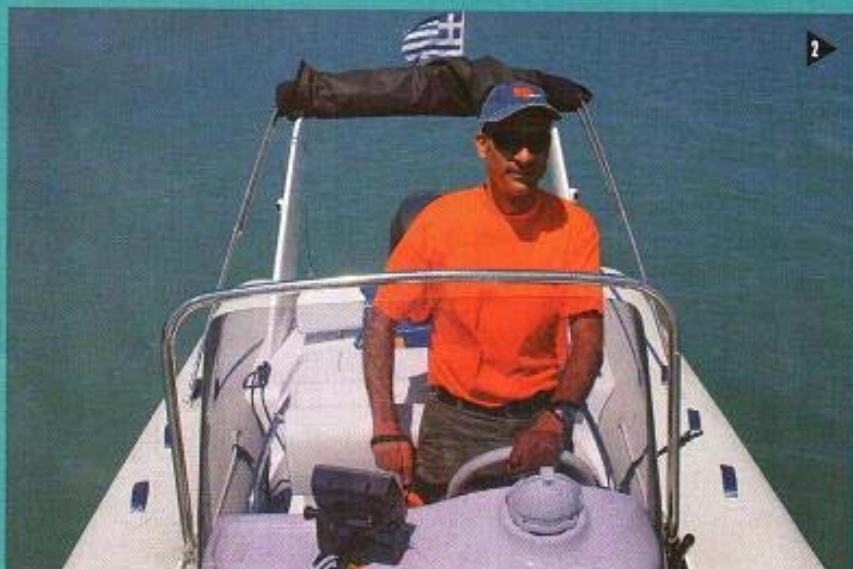
Ξεκινώντας από την πλώρη, θα πάρουμε το πρώτο καλό δείγμα σχεδίασης αντι-

κρίζοντας τον πολυεστερικό βατήρα, που καθιστά άνετη την πρόσβαση από τον ντόκο, ενώ ταυτόχρονα περιλαμβάνει το ράουλο, τη δέστρα και δύο πλαίσια συγκράτησης των σχοινιών για το δέσιμο στην προβλήτα. Ακολουθεί το μεγάλο ταμπόκι του στρίτσου που αποτελεί παράλληλα και αποθηκευτικό χώρο, ικανό να χωρέσει αρκετά μεγάλα αντικείμενα όπως πέδιλα κολύμβησης, ναυτιλιακό και σωστικό εξοπλισμό. Το τελευταίο δεν διαθέτει, ωστόσο, έξοδο σχοινιού όταν παραμένει κλειστό, ένα χαρακτηριστικό που αρκετές φορές συναντάμε σε αντίστοιχο σκάφη αυτής της κατηγορίας.

Το πάνω μέρος του στρίτσου με την προσθήκη δύο επιπλέον στελεχών διαμορφώνει το ευρύχωρο sun deck, σε μέγεθος διπλού κρεβατιού. Αυτό εκτείνεται μέχρι την κονσόλα περποικίζοντας το μπροστινό τμήμα της και συνδέεται μαζί της με πύρους. Όλος ο εσωτερικός χώρος του sun deck είναι κλειστός και άρα

ιδανικός για την τοποθέτηση μεγάλων και ογκωδών αντικειμένων, εξασφαλίζοντας μια πολύ σημαντική αποθηκευτική δυνατότητα. Όμως, το μειονέκτημα αυτής της κατασκευής είναι ότι για να γίνει επισκέψιμος ο παραπάνω χώρος θα πρέπει να αφαιρεθεί εξ ολοκλήρου τουλάχιστον το ένα από τα δύο στελέχη του χώρου ηλιοθεραπείας (sun deck) - κάτι που πρακτικά γίνεται ακόμα πιο δύσκολο όταν το σκάφος κινείται.

Η κονσόλα βρίσκεται σε κεντρική θέση αφήνοντας άνετους διαδρόμους για τη διέλευση και περιλαμβάνει μπροστινό διθέσιο κάθισμα με μαλακή πλάτη. Στο εσωτερικό του καθίσματος κρύβεται αποθηκευτικός χώρος που το βάθος του διαμορφώνεται στο ύψος του καταστρώματος. Το πιλοτήριο έχει μεγάλη επιφάνεια για να δεχθεί όλα τα βασικά όργανα πλοήγησης και τους απαραίτητους διακόπτες σε εργονομική θέση, όπως και αρκετό χώρο για την τοποθέτηση ηλε-





κτρονικής συσκευής ναυσιπλοΐας. Το ψηλό αλεξήνεμο, που συνοδεύεται από συνεχή χειρολαβή, προσφέρει πλήρη κάλυψη στον κυβερνήτη και συγκυβερνήτη, τόσο στην καθιστή όσο και στην όρθια θέση, ενώ το πολύ καλό σύνολο της κονσόλας κλείνει με έναν ακόμη αποθηκευτικό χώρο στη βάση της στο πίσω μέρος της.

Πολύ καλές εντυπώσεις αφήνει και η σχεδιαστικά ολοκληρωμένη κατασκευή του καθίσματος διακυβέρνησης σε σχήμα bar. Με μια πρώτη ματιά επισημαίνει κανείς τα δύο ανακλινόμενα καθίσματα κυβερνήτη και συγκυβερνήτη στην μπροστινή του όψη, που ταυτόχρονα στην όρθια στάση παρέχουν πολύ καλή στήριξη στο ισχίο, ενώ εξωτερικά οριοθετούνται από χειρολαβές συγκράτησης. Το πίσω μέρος του καθίσματος αποτελεί ένα πολύ καλό δείγμα χρησιμότητας, αφού περιλαμβάνει δύο ντουλάπια που προορίζονται για να φιλοξενήσουν αντικείμενα πρώτης ανάγκης διαβίωσης των επιβατών, καθώς και έναν επιπλέον αποθηκευτικό χώρο

στη βάση του, προσβάσιμο από πορτάκι. Ένα ευρηματικό χαρακτηριστικό είναι ότι το κάλυμμα του δεύτερου ντουλαπιού διαμορφώνεται σε τραπεζάκι, προσφέροντας στους επιβάτες που κάθονται στον πρυμίο καναπέ έναν άνετο χώρο για να τοποθετήσουν το ποτό τους ή να απολαύσουν το γεύμα τους.

Ο συγκεκριμένος καναπές μπορεί να χωρέσει τρία άτομα, όμως είναι σχετικά στενός, καθώς το πλάτος του περιορίζεται από την πολυεστερική υπερκατασκευή όπου ο κατασκευαστής προς χάριν ευκολίας έχει προβλέψει να τοποθετηθεί στις άκρες του τις δέσμες. Η άποψή μας είναι ότι αυτές θα ήταν προτιμότερο να βρίσκονται στις άκρες της πρύμνης, ώστε ο καναπές να κερδίσει φάρδος.

Ένα πρόσθετο στοιχείο που θα περιμέναμε κάπως καλύτερο είναι η πλάτη του καναπέ που παραμένει σταθερή και δεν ανακλίνεται, όμως μπορεί να αφαιρεθεί όταν αυτό χρειαστεί. Παρ' όλα αυτά, τα όποια παράπονα σταματούν εδώ, καθώς το κάθισμα του πρυμίου καναπέ ανοί-

γει από τη βάση του, αποκαλύπτοντας έναν τεράστιο αποθηκευτικό χώρο πολύ εύκολα επισκέψιμο, όπου θα βρούμε τις μπαταρίες, τη συνδεσμολογία της ηλεκτρικής εγκατάστασης και το μεγάλο δοχείο του νερού.

Η πρόσβαση προς την πρύμνη καθίσταται εύκολη χάρη στο ψηλό και κομψό πολυεστερικό roll bar που προσφέρει και ευκολία στήριξης, ενώ στον καθρέπτη υπάρχει αρκετός χώρος που επιτρέπει, πέρα από την τοποθέτηση του βασικού κινητήρα, την ενσωμάτωση της σκαλίτσας μπάνιου δεξιά και τη θέση για τη βάση της βοηθητικής μηχανής αριστερά. Εκεί βρίσκεται και η ντουσιέρα για το ξέπλυμα από το αλάτι.

Κρίνοντας το Grand S 650 συνολικά, συμπεραίνουμε ότι αποτελεί ένα καλά σχεδιασμένο και προσεγγμένο σκάφος, που στόχο έχει να καλύψει όλες τις ανάγκες για τουριστική χρήση.

5-6. Τα χρηστικά ντουλάπια στην πλάτη του καθίσματος διακυβέρνησης.





7. Συμπαγής αλλά λειτουργικός ο βατριάς αποβίβασης-επιβίβασης.

8. Το λεπτό chine ανασηκώνει το σκάφος στις μεγάλες ταχύτητες, ενώ οι αεροθάλαμοι υποστηρίζουν την πλεύση κυρίως στο πίσω μέρος του.

9. Το πλωρό κατάστρωμα για την ηλιοθεραπεία είναι πραγματικά μεγάλο και άνετο.

Στη θάλασσα

Τη συγκεκριμένη ημέρα που είχαμε το Grand S 650 στα χέρια μας έπνεε αρκετά δυνατός βοριάς από στεριανή κατεύθυνση, ο οποίος ανοικτά έφτανε μέχρι και το 5 μποφόρ. Έτσι, μας δόθηκε η δυνατότητα να αξιολογήσουμε το σκάφος σε διαφορετικές συνθήκες κυματισμού, εκμεταλλευόμενοι την ήσυχη θάλασσα σε κάποια υπήνεμα σημεία για τις μετρήσεις μας, ενώ πιο ανοικτά μπορούσαμε να βγάλουμε πιο σαφή συμπεράσματα για τη συμπεριφορά του σκάφους σε μεγαλύτερα κύματα. Το φορτίο του σκάφους περιελάμβανε 2 άτομα, ελαφρύ εξοπλισμό ναυτικού τουρισμού και 100 λίτρα καυσίμου, ενώ ο κινητήρας που το σκάφος φορούσε ήταν ο Yamaha F150 (2.670 cc, 212 κιλά, 2:1 σχέση μετάδοσης) με προπέλα 17 ιντσών, 3ψατερη σπασλίνη.

Όπως προέκυψε από τις μετρήσεις μας, η οικονομική κρουαζιέρα επιτυγχάνεται στις 3.000 σ.α.λ. με ταχύτητα 21 κόμβων και κατανάλωση 0,75 λίτρων ανά μίλι, ενώ

η πιο αποδοτική ταχύτητα αποδείχθηκε αυτή των 29 κόμβων στις 4.000 σ.α.λ. με κατανάλωση 0,88 λίτρα ανά μίλι και με αρνητικό ποσοστό ολίσθησης της προπέλας (-3,65%). Στην πιο γρήγορη κρουαζιέρα, στους 35 κόμβους στις 5.000 σ.α.λ., η κατανάλωση θα υπερβεί οριακά το 1 λίτρο ανά μίλι, όμως η προπέλα εξακολουθεί και δουλεύει πολύ αποδοτικά.

Η πιο υψηλή ταχύτητα που μπορέσαμε να πιάσουμε ήταν αυτή των 39 κόμβων στις 5.500 σ.α.λ., έχοντας ωστόσο μια μικρή επιφύλαξη, καθώς δεν μπορούσαμε να διατηρήσουμε το σκάφος στην ήσυχη θάλασσα για μεγάλες αποστάσεις επειδή σε πολλά σημεία μάς έπιανε ο καιρός. Η κατανάλωση στη συγκεκριμένη περίπτωση κυμάνθηκε γύρω στα 1,4 λίτρα ανά μίλι.

Σχετικά με το χειρισμό του σκάφους, διαπιστώσαμε ότι η θέση του κυβερνήτη ήταν πολύ βολική, τόσο στην καθιστή όσο και στην άρθια θέση, το σώμα «κουμπώνει» καλά στη θέση και το οπτικό πεδίο μπροστά και γύρω είναι ελεύθερο.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Μήκος:	6,50 μ.
Πλάτος:	2,60 μ.
Αριθμός αεροθαλάμων:	5
Διάμετρος αεροθαλάμων:	0,55 μ.
Μέγιστη ιπποδύναμη:	175 Hp
Συνιστώμενη ιπποδύναμη:	150 Hp
Δοχείο καυσίμων:	150 λίτρα
Μήκος ποδιού εξωλέμβιας:	Long
Ωφέλιμο φορτίο:	1.400 κιλά
Βάρος:	650 κιλά
Άτομα:	12
Πιστοποίηση CE:	Κατηγορία C
Τιμή:	16.450 ευρώ (χωρίς το ΦΠΑ)

Αντιπρόσωπος:

LEADMAR ΕΠΕ

Στρατάρχου Παπάγου 109

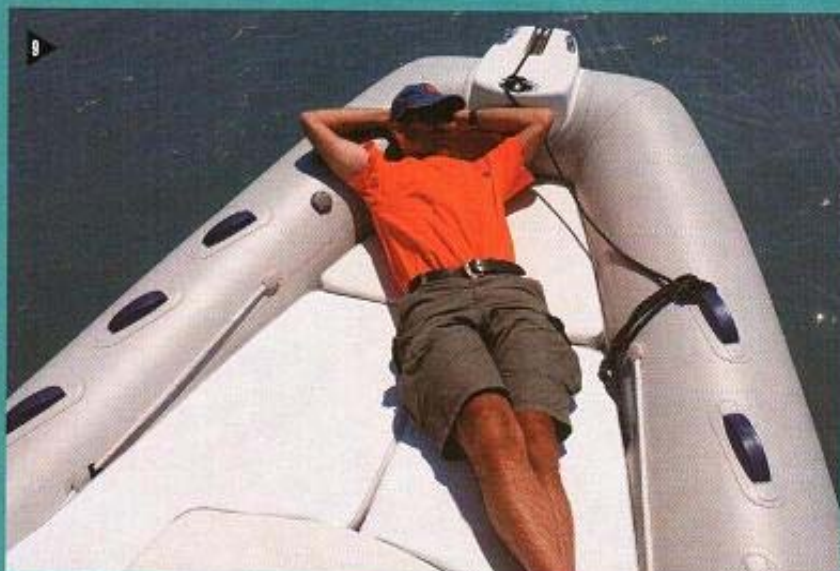
Αγ. Δημήτριος

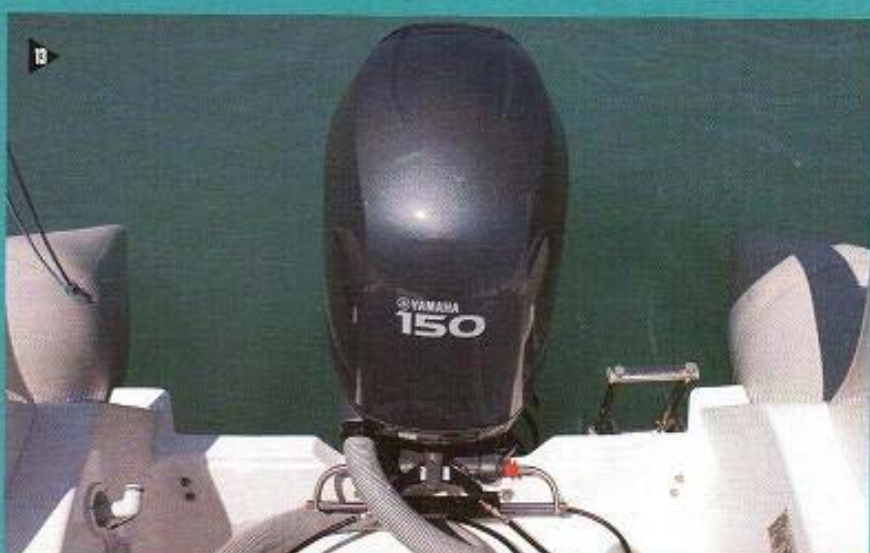
173 43 - Αθήνα

Τηλ. 210-9707540, Fax 210-9707541

www.leadmar.gr

e-mail: info@leadmar.gr





10. Ευρηματικό το ππισσόμενο τραπεζάκι του καθίσματος διακυβέρνησης. Όμως, ο καναπές είναι σχετικά στενός.

11. Πολύ μεγάλος ο αποθηκευτικός χώρος του πρυμού καναπέ.

12. Ένας πολύ μεγάλος αποθηκευτικός χώρος υπάρχει κάτω από το κατάστρωμα ηλιοθεραπείας, όμως θα προβληματίσει λίγο η επισκεψιμότητά του.

13. Ο χώρος της πρόσβασης στην πρύμνη είναι αρκετά άνετος

Στα θετικά σημεία συμπεριλαμβάνεται και η στεγνή πλεύση στο μέτριο κυματισμό, καθότι η προεκτεινόμενη ακμή της πλήρης και το βαθύ «V» διώχνουν τα απόνερα μακριά από το κατάστρωμα.

Το S 650 αποδείχθηκε σταθερό στις μεγάλες ταχύτητες, καθώς οι αεροθάλαμοί του, ακουμπώντας οριακά στο νερό τις περισσότερες φορές στο πίσω μέρος τους, το στηρίζουν και δεν το αφήνουν να δέχεται διατοίχισμούς. Ομοίως, οι κλίσεις του είναι ελεγχόμενες και πολύ προβλέψιμες, καθιστώντας εύκολο και το χειρισμό του.

Στην πλεύση του φάνηκε μια καλή συνεργασία γάστρας-αεροθαλάμων, καθώς η βαθιά είσοδος της πλήρης εύκολα μπορεί να σπάει το κύμα, ενώ οι κραδαμοί ουσιαστικά απαλούνονται από τους αεροθαλάμους - μια καλή συμπεριφορά για ένα σκάφος η γάστρα του οποίου έχει μεν βαθύ «V» αλλά δεν είναι «μαχητική». Εκεί, όμως, που πραγματικά εκπλήσσει το Grand S 650 είναι στο πλανόρισμά του, που το διατηρεί ξεκάθαρα στους 7,4 κόμβους στις 2.100 σ.α.λ., ενώ ακόμα και μέχρι τους 6,6 κόμβους στις 1.900 η γωνία πλεύσης δεν αλλάζει, πράγμα που το καθιστά ιδιαίτερα οικονομικό και στις μικρές ταχύτητες.

Την πολύ καλή εικόνα συμπληρώνει το γρήγορο πλανόρισμα από στάση (2,9") και η επιτάχυνση του σκάφους από 0 έως 25 κόμβους, που επιτυγχάνεται σε 5,9".

Συμπερασματικά, στο S 650 η Grand έχει βάλει τα δυνατά της για να κατασκευάσει ένα σκάφος πολύ ανταγωνιστικό για την κατηγορία του. Έτσι, αυτό έχει προσεγγίσει και κομψή σχεδίαση, διαθέτει άνετο κατάστρωμα με μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους, είναι καλοτάξιδο και βέβαια οικονομικό στην καταλώσή του.

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

Κινητήρας: Yamaha F150

Προπέλα: 17" ατσάλινη τρίφτερη

σ.α.λ.	ταχύτητα	λ./ώρα	λ./ν.μ.
2.000	8	6	0,75
2.500	12,5	11,5	0,92
3.000	21	15,8	0,75
3.500	24,5	21	0,86
4.000	29	25,5	0,88
4.500	32	31	0,97
5.000	35	37	1,06
5.500	39	55,2	1,42

Χρόνος πλαναρίσματος από στάση: 2,9"

Ταχύτητα 25 κόμβων από στάση: σε 5,9"

Διατήρηση πλαναρίσματος:

7,4 κόμβοι, 2.100 σ.α.λ.

Μας εντυπωσίασαν

- ✓ Η προσεγγίσιμη συνολική σχεδίαση του σκάφους
- ✓ Οι άνετοι χώροι του και οι αποθηκευτικές του δυνατότητες
- ✓ Η δυνατότητα του σκάφους να διατηρεί το πλανόρισμά του σε πολύ χαμηλές ταχύτητες

Μας άρεσαν λιγότερο

- ✗ Η έλλειψη εξόδου του σχοινιού από το στρίτσο
- ✗ Ο σχετικά στενός πρυμικός καναπές
- ✗ Η δυσκολία πρόσβασης στον αποθηκευτικό χώρο κάτω από το sun deck