

# Test

# TOP Line



**A**ς γυρίσουμε νοερά πέντε χρόνια πίσω, ακριβώς: Είναι τέλος καλοκαιριού του 1998, και στην Κέρκυρα διοργανώνεται το Ελληνικό GP του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Formula 1, ενώ στις παράλληλες εκδηλώσεις συμπεριλαμβάνεται και ένας αγώνας ταχύτητας ("τρίγωνο") φουσκωτών. Εκεί έκανε την παρθενική του εμφάνιση το πρώτο RIB με steps που κατασκευάστηκε στη χώρα μας, το Top Line R 23 του Π. Καπλερή, που ταυτόχρονα ήταν και το πρώτο "μεγάλο" σκάφος της Top Line, μιάς φίρμας που έστιζε σιγά-σιγά τη φήμη της ποιότητας και της πλεύσης, βασισμένη στα μικρά-μεσαία μοντέλα της (ποιός ξεκνάζει το κλασσικό 5.70;). Το R 23 φερούσε την Pro Max Sport 200 με πόδι Torque Master (από την προηγούμενη γενιά των Pro Max που σταμάτησε να παράγεται το 2001, στην οποία ανήκουν και οι Pro Max SS των 150 ίππων που θα δείτε σε άλλες σελίδες αυτού του τεύχους). Μετά την εντυπωσιακή του απόδοση στον αγώνα, όπου παρουσίασε μία πρωτοφανή συμπεριφορά στη πλεύση, εντελώς ευθυγραμμισμένο με την επιφάνεια της θάλασσας και εξαιρετικά σταθερό στις στροφές, "κυνηγήσαμε" το πρώτο τεστ λίγες εβδομάδες μετά, όπου μετρήσαμε τελική 54 κόμβων παρ' ότι ο κινητήρας ήταν τοποθετημένος πιο ψηλά απ' ότι έπρεπε, γιατί το σκάφος χρησιμοποιείτο συνεχώς για δοκιμές πριν περάσει στην παραγωγή.

Με μήκος 6.90 μ., πλάτος 2.80 μ., αεροθαλάμους 0.50-0.60 μ. και γάστρα με τρία παρατροπίδια συν chine, δύο steps και ακραίο deadrise 27.5° στο transom, το R 23 χρειάστηκε δύο ακόμα χρόνια μέχρι να "μεταμορφωθεί" στο S-24 που "απογείωσε" εμπορικά την Top Line. Στην "πολιτική" αυτή έκδοση που παρουσιάστηκε το 2000, τα δύο μπάκετ είχαν τοποθετηθεί το ένα δίπλα στο άλλο, στο πίσω μέρος υπήρχε ένα κολοσσιαίο ταμπούκι-sundeck, και η οβάλ αεροδυναμική κονσόλα έδινε ξεχωριστή εμφάνιση. Το ολικό μήκος ανέβηκε στα 7.28 μέτρα με τη δελφινέρα (καθαρό 6.98 μ.) και το πλάτος στα 3.00 μέτρα, ενώ η γάστρα βάθυνη την είσοδο της πλώρης στις 68° και "ημέρεψε" το deadrise στο transom, που μειώθηκε στις 24° αυξάνοντας τις επιφάνειες στήριξης και δίνοντας στο σκάφος των 950 κιλών τελική ταχύτητα 49,3 κόμβων, νούμερο που



# ΠΗΓΑΣΟΣ 23





επανελημμένα επαληθεύσαμε στις δοκιμές μας με κινητήρες Mercury Optimax 225 και Johnson (με καρμπυρατέρ) 225.

Ένα χρόνο αργότερα, η Top Line μετακομίζει σε νέες σύγχρονες εγκαταστάσεις, και παρουσιάζει την μικρότερη έκδοση του S 24, το S 22 των 6.60 μέτρων. Βασισμένο στην ίδια γάστρα των τριών παρατροπιδίων συν chine και των 24" στο transom, το S 22 δεν είχε τα steps του μεγάλου αδελφού αλλά διατηρούσε το πολυεστερικό μπρακέτο των 37 cm (ενσωματωμένο μεν, χωρίς να συμμετέχει στην πλεύση δε). Στο ντεκ, το design δεν ήταν πια τόσο "extreme" αλλά έδινε βάρος στην πρακτικότητα, με συμβατική (αλλά κομψή) κονσόλα και μεγάλο ταμπόκι-sundeck πίσω (χωρίς καναπέ στη βάση του). Με μήκος 6.60 μ., πλάτος 2.76 μ. και βάρος 750 κιλών, το S 22 ήταν πιο πρακτικό και εύχρηστο στη μεταφορά και την αποθήκευση απ' ό,τι το S 24, διατηρώντας την καλή πλεύση αλλά και τις υψηλές επιδόσεις του (μετρήθηκε

στους 46 κόμβους με μιά άστρωτη Yamaha HPDI 200). Και με τα δύο μοντέλα της σειράς "S" να συνεχίζουν την καλή εμπορική τους πορεία, ο Πέτρος Καπλερής επικέντρωσε το ενδιαφέρον του στην προετοιμασία της επόμενης γενιάς, συμμετέχοντας στους αγώνες με νορμάλ αλλά και πρωτότυπα σκάφη.

Δύο ακόμη χρόνια περνούν και φτάνουμε στο σήμερα: Μιά πενταετία μετά από εκείνο το πρώτο R 23, ο "Πήγασος" ανοίγει τα φτερά του. Έτσι ονομάζεται η νέα γενιά Top Line, με μοντέλα στα 23, 24 και 26 πόδια (6.90, 7.20 και 7.80 μέτρα). Και πάντα σύμφωνα με την "παράδοση" του ναυπηγείου, ο Πέτρος Καπλερής συμμετέχει -και διακρίνεται- στους αγώνες ταχυπλοίας μ' αυτό το σκάφος, το οποίο ήρθε στα χέρια μας γι' αυτή τη σύντομη δοκιμή λίγο πριν την επιτυχημένη εμφάνισή του στον τελευταίο αγώνα της χρονιάς. Έτσι, ήταν "γυμνό" από αξεσουάρ και είχε την Sport κονσόλα (η οποία περιλαμβάνεται στον

## TOP Line ΠΗΓΑΣΟΣ 23







standard εξοπλισμό), μπάκετ κάθισμα κυβερνήτη και ποδόγκαζο αντί μονέτος. Τα άλλα στοιχεία, όπως το μικρό πολυεστερικό "πάτημα" και ρόουλο της πλώρης, το εμπρός ταμπούκι, η "καταπακτή" αποθήκευσης στον κενό χώρο του ντεκ μέχρι την κονσόλα και ο πίσω καναπές με τις πολυεστερικές προεκτάσεις- πατήματα στους αεροθαλάμους και το επίπεδο "σβάλ" ντουλάπι στην πλάτη (πριν την πλατφόρμα) είναι ίδια με αυτά των σκαφών παραγωγής.

Αυτό που έχει ενδιαφέρον (και η κατεύθυνση που δίνουμε στο άρθρο), είναι οι αλλαγές -και οι συγγένειες- που έχουν δεχτεί τα σκάφη της Top Line μέσα σ' αυτή την πενταετία, από το S 23 στο S 24, και από το S 22 στο Πήγασος 23. Βλέπουμε ότι οι διαστάσεις έχουν γίνει περισσότερο υδροδυναμικές (σαν αναλογίες) με περαιτέρω μείωση του ολικού πλάτους στα 2.60 μ., ενώ το μήκος συνεχίζει να φλερτάρει με τα 7.00 μέτρα, στα 6.99 μ. Το πολυεστερικό μπρακέτο και οι χώροι στην πλατφόρμα παραμένουν, ενώ το βάρος μειώνεται στα 610 κιλά κενό. Η γόστρα διατηρεί την βασική σχεδίαση των τριών (συνεχών) παρατροπιδίων συν chine, αλλά γίνεται ακόμα πιο ήπια, με deadrise στο transom 23° και είσοδο πλώρης 45°, ενώ η κορυφαία απόσβεση διατηρείται χάρις στο βαθύ V που συνεχίζεται μέχρι το πίσω μέρος του σκάφους, με γωνία 35° στο πρώτο από τα δύο steps. Μία ακόμα πρωτοτυπία παρα-

τηρούμε στη μεταβαλλόμενη διάμετρο των αεροθαλάμων, που αρχίζει από 0,47 μ. στην πρύμνη, αυξάνεται στα 0,55 μ. στο μέσον και καταλήγει στα 0,35 μ. στην πλώρη, δίνοντας στο σκάφος το αεροδυναμικό, κομψό αλλά και έντονα "επιθετικό" σχήμα του.

Όλα αυτά, μείωσαν τις απαιτήσεις ισχύος του Πήγασος 23, αυξάνοντας τις επιδόσεις του! Ενώ το S 22 των 6.60 μ. και 750 κιλών δεχόταν min-max 150 έως 225 ίππους, το Πήγασος 23 των 6.99 μ. και 610 κιλών έχει γκάμα ισχύος 115- 200 ίππων, και σαν προτεινόμενη ισχύ δίνονται οι 150 ίπποι (που ήταν η ελάχιστη στο προηγούμενο μοντέλο!). Έτσι, ενώ το S 22 έφτασε τους 47 κόμβους τελικής με την Yamaha 200, ο Πήγασος 23 κατέγραψε 53 knots με μία Mercury EFI 150. Και αυτή, αγαπητοί αναγνώστες, είναι χειριστική πρόοδος, είναι πραγματική και ουσιαστική εξέλιξη.

Η εμπειρία μας με τα Top Line που περιγράψαμε εδώ είναι μεγάλη, αφού τα παρακολουθήσαμε να γεννιούνται από τα πρώτα στάδια δοκιμών μέχρι την παραγωγή τους, και μας... έπεισαν τόσο πολύ, ώστε το 2001 αποκτήσαμε ένα S 24, το οποίο οι αγνώστες μας ίσως να θυμούνται σαν το "Press Boat" του περιοδικού που κάλυπτε τους αγώνες RIB. Πέραν από τα νούμερα λοιπόν, μπορούμε να διακρίνουμε την εξέλιξη των σκαφών του ναυπηγείου σαν αίσθηση και σαν πράξη, αν και αρκεί η



# TOP Line ΠΗΓΑΣΟΣ 23



αισθανθήκαμε πραγματικοί "κυρίαρχοι" ταξιδεύοντας προς όλες τις κατευθύνσεις με 40 κόμβους, σε συνθήκες που θα επέβαλλαν στα τουριστικά RIB ταχύτητες 20- 25 κόμβων. Το Πήγασος 23 έπλεε μονίμως πάνω από τα κύματα με σταθερή γωνία, και παρ' ότι η υπακοή στο trim ήταν περιορισμένη, η πλήρη έμενε ψηλά και στα πρύμνα δεν υπήρξε καμία περίπτωση -ή τάση- "καρφώματος" ακόμα και στους 50 κόμβους. Ο κινητήρας ήταν τοποθετημένος ψηλά και φορούσε προπέλα Mirage Plus 21 για τις ανάγκες του αγώνα των προηγούμενων ημερών, και για νορμάλ χρήση θα πρέπει να κατέβει για να αποδίδει σωστά και στις πιο χαμηλές ταχύτητες. Να σημειωθεί όμως ότι το πλανάρισμα ήταν άμεσο, χωρίς πατινάρισμα (slip) της προπέλλας, είτε πατώντας απότομα το γκάζι είτε προοδευτικά. Σε υψηλά επίπεδα έμενε η απόσβεση πλέοντας όρθια και η απόκριση στο γκάζι ήταν πάντα εντυπωσια-

παράτηρηση μιάς από τις φωτογραφίες του τεστ (προφίλ, σε "χαμηλή πτήση") για να πιστοποιηθεί η ταυτότητα της γάστρας: Πρόκειται για μιά καθαρά σπορ, "racing" θα λέγαμε. σχεδίαση, με το βαθύ V να διατηρείται για τα 2/3 του μήκους, μέχρι τα steps. Στη συνέχεια η γωνία "γλυκαίνει" δίνοντας ευρείες επιφάνειες στήριξης που εξασφαλίζουν ευστάθεια στις μεγάλες ταχύτητες και στις στροφές, ενώ τα δύο πλήρως αεριζόμενα steps μειώνουν σημαντικά τις τριβές, εξασφαλίζοντας υψηλές επιδόσεις.

Είμαστε αρκετά τυχεροί ώστε στη διάρκεια της δοκιμής μας συντρόφευαν δυνατοί άνεμοι περίπου 6 μποφόρ και ψηλός κυματισμός, ώστε η θεωρία να επιβεβαιωθεί πλήρως και στην πράξη. Με τη βοήθεια λοιπόν της αγωνιστικής θέσης οδήγησης, με άλλα λόγια, "σφηνωμένοι" στο άριστο μπάκετ (άλλο ένα σημείο όπου η Top Line έχει παράδοση) και με τον συνεπιβάτη του πίσω καναπέ να κρατιέται με ασφάλεια από τις μεγάλες ίσυχ χειρολαβές που βρίσκονται στην πλάτη του καθίσματος διακυβέρνησης,





κή, "διαψεύδοντας" το γεγονός ότι βρισκόμαστε σε ένα σκάφος 7 μέτρων με μόνο 150 ίππους στον καθρέφτη.

Η αποδοτικότητα και οι μειωμένες τριβές της γάστρας αποδεικνύονται και από την κατανάλωση σε λίτρα ανά μίλι που, έμεινε στο... 1 lt/n. mile μεταξύ 30 και 40 κόμβων (!), νούμερο που οι ιδιοκτήτες Mercury EFI 150 πολύ θα επιθυμούσαν και για τα δικά τους σκάφη. Φυσικά ο κινητήρας αυτός δεν είναι ιδιαίτερα οικονομικός, αφού στο W.O.T. καταναλώνει 78 lt/hr, όσα περίπου οι τετράχρονοι και DFI 225. Η γάστρα όμως και τα λίγα κιλά (συν δύο άτομα και 120 λίτρα βενζίνης) έκανε το Top Line να πετάει σαν... Πήγασος, τον κινητήρα να φτάνει τις 6.000 σ.α.λ. και τις ταχύτητες να ανεβαίνουν, δίνοντας καταναλώσεις της τάξεως των 1.30 lt/n. mile στους 48 κόμβους και 1.47 lt/n. mile στο W.O.T. των 53 κόμβων, παρ' ότι ο κινητήρας "κατέβαζε" 63- 78 λίτρα ανά ώρα μεταξύ 5.500- 6.000 σ.α.λ.

Εξαιρετική είναι η συμπεριφορά του Πήγασος 23 στις στροφές και στους ελιγμούς πάσης φύσεως, με ή χωρίς κύμα, όπως είχαμε την ευκαιρία να διαπιστώσουμε στη διάρκεια του RIBTEST του Οκτωβρίου. Αντιδρά περίπου σαν... PWC, έχοντας την δυνατότητα να εκτελεί στροφές 90° με όλη του την ταχύτητα, μένοντας "καρφωμένο" στην πορεία του, χωρίς ποτέ να "φλατάρει" ούτε να "αερίζεται" η προπέλα. Η γάστρα παίρνει μεγάλες κλίσεις, αλλά δεν υπάρχει υστέρηση στην απόκριση και με το πάτημα του γκαζιού το σκάφος κυριολεκτικά εκτοξεύεται στον αέρα (φωτ.)

Η καθαρά αγωνιστική αυτή συμπεριφορά, αξιοποιείται πλήρως χάρις στην άριστη θέση οδήγησης. Ο κυβερνήτης μπορεί με άνεση και ασφάλεια να εξερευνήσει τις δυνατότητες του σκάφους, ανεβάζοντας

σταδιακά τους ρυθμούς του και διαπιστώνοντας ότι το Πήγασος 23 ανταποκρίνεται χωρίς πρόβλημα, μέχρις ότου αναλαμβάνεται ότι έχει εξαντλήσει όλα τα αποθέματα ισχύος και το σκάφος "ζητάει κι άλλο".

Η νέα γενιά της Top Line έχει σπορ προσανατολισμό, αλλά τα μοντέλα με τα ολοκληρωμένα ντεκ θα είναι κατάλληλα και για τουριστική χρήση υψηλών απαιτήσεων, όπως ακριβώς συνέβη με τα S 23 και S 24. Η δοκιμή αυτή, έδειξε τις αναμφισβήτητες ικανότητες της νέας γάστρας, που σημείωσε νέα "ρεκόρ" ταχύτητας και κατανάλωσης με τον συγκεκριμένο κινητήρα. Η συνέχεια ανήκει στον κατασκευαστή και στο καταναλωτικό κοινό, κι εμείς θα είμαστε πάντα εδώ για να την καταγράψουμε. ☑



## TOP Line ΠΗΓΑΣΟΣ 23



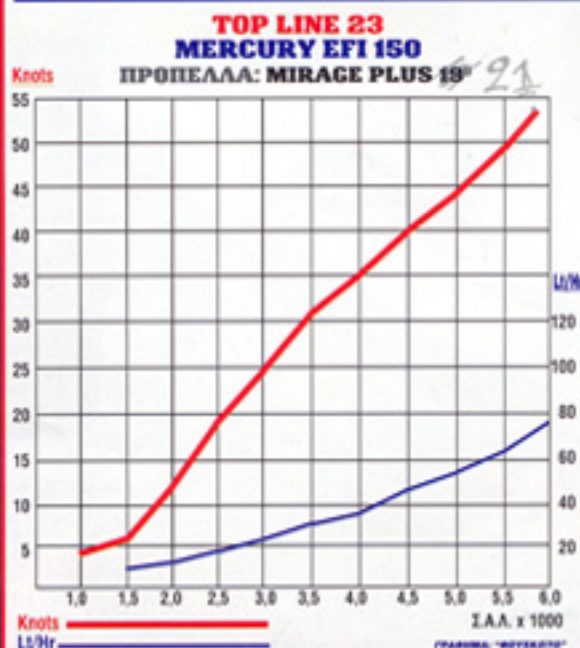
### ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

#### TOP LINE - ΠΗΓΑΣΟΣ 23

- Ολικό Μήκος: 6.99 μ.
- Ολικό Πλάτος: 2.60 μ.
- Εσωτ. Μήκος: 6.20 μ.
- Εσωτ. Πλάτος: 1.50 μ.
- Διάμετρος αεροθαλάμων: Πλώρη: 0.35 μ.
- Μέσον: 0.55 μ., Πρύμνη: 0.47 μ.
- Τύπος γάστρας: Deep V με δύο steps
- Γωνία εισόδου πλώρης: 45°
- Γωνία στο μέσον (1ο step): 35°
- Deadrise στο transom: 23°
- Μέγιστη ιμμοδύναμη: 200 HP
- Συνιστώμενη ιμμοδύναμη: 150 HP
- Ελάχιστη ιμμοδύναμη: 115 HP
- Δεξαμενή καυσίμου: Inox 190 lt (standard) + 210 lt (extra)
- Βάρος: 610 κιλά
- Μέγιστο φορτίο: 1070 κιλά
- Άτομα: 8

**ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ:** TOP LINE Πέτρος Καπληρής, Πάροδος Περιφερειακού Σπάρτων (Χρ. Μπέκα), τηλ.: 210 6025515, 210 6025535 <http://www.topline.gr>, e-mail: [topline@thalassa.net.gr](mailto:topline@thalassa.net.gr)

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ



#### ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

##### TOP LINE 23 MERCURY EFI 150

ΠΡΟΠΕΛΑΑ: MIRAGE PLUS 21"

S.A.A.	KNOTS	LT/HR	LT/MILE
Ρελαντί			
700	2,9	5,0	1,72
1000	4,3	7,3	1,69
1500	6,4	10,6	1,65
2000	12,2	15,4	1,26
2500	18,7	18,5	0,98
3000	24,3	21	0,86
3500	31	31	1,00
4000	35	37	1,05
4500	40	46	1,15
5000	44	56	1,27
5500	48,2	63	1,30
6000	53	78	1,47