

▶ ΔΟΚΙΜΗ

TOP LINE ΠΗΓΑΣΟΣ 23



Του Μπάμπη Κωνσταντάτου

Τα σκάφη του Πέτρου Καπλερή έχουν κάποιες ιδιαιτερότητες. Πάντα είχαν. Στα δέκα χρόνια της ύπαρξής τους, τα σκάφη Top Line ξεχωρίζουν για το γρήγορο χαρακτήρα τους, που οφείλεται στην αγωνιστική εμπειρία του σχεδιαστή τους.



1. Πετώντας χαμηλά από κύμα σε κύμα.
2. Τα steps «αερίζουν» το transom και μειώνουν τις τριβές.
3. Η μεγάλη δελφινιέρα και το sundeck της πλώρης.

Ο Πήγασος 23 είναι ένα γνήσιο δείγμα αυτής της νοοτροπίας, αλλά, συγχρόνως, προβάλλεται και σαν RIB οικογενειακού τουρισμού με ευκολίες που θα βολέψουν στο άνετο ταξίδι αλλά και στη διαβίωση πάνω στο σκάφος. Η πλώρη καλύπτεται από μια μεγάλη δελφινιέρα, όπου ο εργάτης αλλά και η αλυσίδα βρίσκονται σε εσοχή, για το ασφαλέστερο πέρασμα στο πλωριό κατάστρωμα. Το deck ξεκινάει με το κλασικό πλωριό αμπάρι, ενώ και όλο το τμήμα του κύτους μέχρι το κάθισμα μπροστά από την κονσόλα είναι ένα μεγάλο βρεχάμενο αμπάρι, που καλύπτεται από καπάκι. Ωστόσο αυτό το κενό καλύπτεται από ξύλινη προσθήκη, διαμορφώνοντας ένα μεγάλο sundeck, ή κρεβάτι ύπνου κάτω από την τέντα.

Η κονσόλα βρίσκεται στη δεξιά μπάντα, αφήνοντας αρκετό διάδρομο για το πέρασμα πρύμα-πλώρα, ενώ και σε εκείνο το σημείο το καπάκι αποκαλύπτει ένα ακόμα βρεχάμενο αμπάρι μέσα στη γάστρα. Το διπλό κάθισμα του καπετάνιου είναι επικλινής - υπεριψωμένος πάγκος, για ημικαθιστή θέση οδήγησης, ενώ η πλάτη ρυθμίζεται ανάλογα με το πώς επιθυμεί ο καπετάνιος.

Η υπερκατασκευή στην πρύμη διαμορφώνει το μεγάλο καναπέ, αλλά και άλλο ένα τοξοειδές αμπάρι στην πλάτη του, για το σκοινιά και μια δεύτερη άγκυρα, πολύ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Εξωτερικές διαστάσεις:	6,98x2,60m
Εσωτερικές διαστάσεις:	6,20x1,50m
Διάμετρος αεροθαλάμων:	0,35-0,55-0,47m
Διαμερίσματα αεροθαλάμων:	5
Βάρος:	580kg
Μέγιστη ισχύς:	200hp
Μέγιστο φορτίο:	1070kg
Άτομα:	8

Κατασκευαστής

TOP LINE - ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΠΛΕΡΗΣ

Περιφερειακός Σπότην

(πάροδος Χρήστου Μπέκα)

Τηλ. 210 - 6025515, 210 - 6025535



4. Το στρίτσο μέσα στη δελφινέρα.
5. Ο καναπές της πρύμης.
6. Η θέση του καπετάνιου. Η πλάτη μετακινείται, ανάλογα πώς βολεύει.

χρήσιμη στα σκάφη που θα δέσουν με την πλώρη στο ντόκο. Η πολυεστερική αιψίδα υψώνεται σε σωστό ύψος και αφήνει περάσματα για την ασφαλή μετακίνηση από και προς την πλατφόρμα. Ο χώρος κάτω από τον καναπέ αλλά και το εσωτερικό του καθίσματος του καπετάνιου συμπληρώνουν την αποθηκευτική ικανότητα του Πήγασου 23.

Η γάστρα του Πήγασου ακολουθεί τη γενικότερη γραμμή που δίνει ο Π. Καπλερής στις γάστρες των σκαφών του, ωστόσο, αυτή διαθέτει και δύο steps. Πρόκειται για ολοκληρωμένα «σκαλοπάτια», που διαμορφώνουν σε τρία επίπεδα την επιφάνεια της διέδρου, «αερίζοντας» το πρυμίο τμήμα της, επιτυγχάνοντας έτσι μειώσεις των τριβών. Το ευεργετικό αυτό φαινόμενο όταν δουλεύει σωστά «ελαφραίνει» το σκάφος και το κάνει να ολισθαίνει με λιγότερη ανάγκη ισχύος στην ώση. Αν, δηλαδή, η ισχύς της ώσης είναι αρκετή ώστε να «ξεπετάξει» το σκάφος και να το βγάλει εύκολα από την «τρίπα», το έργο της στη συνέχεια γίνεται ευκολότερο, και τα χαρακτηριστικά της προπέλας μπορούν να αξιοποιηθούν ανάλογα. Συμβαίνει, δηλαδή, ότι και στο αεροπλάνο, όπου ενώ για να απογειωθεί χρειάζεται το μέγιστο της ισχύος των κινητήρων του, για να ταξιδεύει τού είναι αρκετή ακόμα και λιγότερο από τη μισή.

Στη θάλασσα

Ο «Πήγασος» ήταν μηχανικά εξοπλισμένος με την καινούργια Honda 150 hp, το νέο τετράχρονο θαύμα της Honda, που αν και αυτό κατάγεται από κινητήρα αυτοκινήτου του μεγάλου Ιάπωνα κατασκευαστή, είναι σχεδιασμένο από την αρχή, έχει όλες τις προδιαγραφές της θαλασσίνης χρήσης, ενώ διαθέτει και το σύστημα V-Tec, πατέντα της Honda.

Στη δοκιμή που κάναμε στο Νότιο Ευβοϊκό, είχαμε μαζί μας και 3 προπέλες, για να «ρουφηξοίμε» και την τελευταία σταγόνα ισχύος που θα μπορούσε να δώσει το τετράχρονο μοτέρ. Ξεκινήσαμε μεσημέρι και βραδιάσαμε, αλλά δεν θα σας κουράσω με ανούσια, ίσως, συμπεράσματα από τις δοκιμές που κάναμε με τις διάφορες προπέλες. Θα σταθώ, όμως, στα βασικά,

που σηματοδοτούν το χαρακτήρα του σκάφους αλλά και τη «συνεργασία» του με την καινούργια εξωλέμβια.

Η προπέλα που δίνει στάνταρντ ο κατασκευαστής είναι η Titan της Solas, και αυτή είναι η πιο σωστή για τη γενική χρήση του σκάφους.

Εκεί που έδειξα αμφισβήτηση, ήταν σχετικά με το βήμα της προπέλας, θεωρώντας ότι οι 22" ήταν μια πολύ μακριά σχέση για το συγκεκριμένο συνδυασμό σκάφους-κινητήρα.

Ο νότιο Ευβοϊκός δεν μας έκανε τη χάρη να είναι κάπως ήσυχος εκείνη την ημέρα. Ένας Γροίγος, καθαρό πεντάρι, ξέσπαγε στις ακτές της ανατολικής Αττικής δημιουργώντας και αρκετό αντιμόμαλο. Μόλις βγήκαμε από τη στενή μπούκα της μαρίνας της Λούτσας, σημάδεψα με την πλώρη μου το βορινό κάβου του κόλπου (για να μην πέσουμε πάνω στην ξέρα που μόλις ξεενιρίζει 200 μέτρα από την μούκα στο βοριά) και άνοιξα όλο το γκάζι ανυπομονώντας για το αποτέλεσμα.

Δεν ξέρω τι ιδέα έχετε εσείς για τα τετράχρονα μοτέρ, αλλά το συγκεκριμένο «ξεπετάξει» τον 7άμετρο Πήγασο σε 3", ενώ σε 6" ταξιδεύαμε ήδη με 25 κόμβους. Άφησα το μοτέρ να «γεμίσει», μια και προς την κατεύθυνση που ακολουθούσαμε το κύμα έκοβε. Οι στροφές ανέβηκαν εύκολα μέχρι τις 5000, όπου με καρφωμένη την πλώρη ο Πήγασος έπιασε τους 39 κόμβους. Τριμάρωντας η γάστρα άρχισε να ανασαίνει και οι στροφές να ανεβαίνουν. Σύντομα πιάσαμε και το ανώτατο όριο, τις 6000 σ.α.λ. Το GPS σε αυτό το ύψος των στροφών μάς έδειχνε 43,2 κόμβους, αλλά αυτό δεν ήταν δίκαιο, όπως διαπιστώσαμε όταν φέραμε τον αέρα πρύμα. Παράτι σ' εκείνο το σημείο του κόλπου το κύμα έκοβε, ο αέρας δυνάμωνε με αποτέλεσμα να μας κόβει μίλια. Στο πρύμα, στο WOT κερδίσαμε ακόμα 100 σ.α.λ. και η ταχύτητα έφτασε τους 49 κόμβους. Ωστόσο, για να είμαστε και τίμιοι, θεωρήσαμε ότι η τελική ταχύτητα στις 6000 σ.α.λ. χωρίς τη... βοήθεια του ανέμου είναι 45,5 κόμβοι. Υπολογίζοντας ακόμα ότι η θεωρητική ταχύτητα αυτής της εξωλέμβιας με τη συγκεκριμένη προ-

