

Test

TOP LINE

Το ότι ο Πέτρος Καπλερίης γνωρίζει τα "μυστικά" των steps όσο ελάχιστοι, είναι ένα γεγονός που αποδεικνύεται από τις επιδόσεις των σκαφών που κατασκευάζει, επιδόσεις που έρχονται άνετα και αβίαστα από κινητήρες μέσης ισχύος. Η νέα γενιά των "Πήγασων" (της οποίας η εμπορική επιτυχία έχει αναγκάσει το εργοστάσιο να δουλεύει full time για να καλύψει την ζήτηση), έχει συνδυάσει άνετη πλεύση και άφθονους χώρους με υψηλές επιδόσεις, και ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Πήγασος 23, που με 6,99 μ. μήκους και 680 κιλά βάρους (κενό) έφτασε τους 47 κόμβους με την Honda BF 150! Τώρα ήρθε η σειρά του μεγαλύτερου -προς το παρόν- σκάφους της γκάμας, του Πήγασος 27', το οποίο μόλις μπήκε στην παραγωγή μετά από πολύμηνες μελέτες και δοκιμές. Η σύντομη δοκιμή του πρώτου ολοκληρωμένου σκάφους είναι αυτή που παρουσιάζουμε εδώ, και στα επόμενα τεύχη θα έχουμε την ευκαιρία να μετρήσουμε το 27' με διαφορετικούς κινητήρες (δίκρονους και τετράκρονους), που κατά την άποψή μας θα αξιοποιηθούν ιδανικά χάρις στην πρωτοποριακή γάστρα της νέας γενιάς των Top Line.

Αξίζει να αναφερθεί ότι η κατασκευή του σκάφους του τεστ ήταν ολοκληρωμένη, όπως ακριβώς παραδίδεται με όλο τον βασικό εξοπλισμό, ενώ διέθετε και ηλεκτροϋδραυλικό μπρακέτο (lift) το οποίο κατά την γνώμη μας αποτελεί πολύτιμο εργαλείο σ' όλα τα σκάφη υψηλών επιδόσεων, αφού μετά την εξοικείωση με την λειτουργία του, βοηθά στην πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων των γρήγορων γαστρών καθώς και των ημι-αγωνιστικών κινητήρων που συνήθως επιλέγονται στα σκάφη αυτά: Ο καρμπυρατερά-



INVE 27

ΠΗΓΑΣΟΣ





ΤΗΓΑΣΟΣ

TOP LINE 27

τος Johnson 225 High Output μπορεί σήμερα να μην βρίσκεται στην γραμμή παραγωγής της Bombardier (έχει αντικατασταθεί από την άμεσα ψεκαζόμενη Evinrude 225 H/O), εξακολουθεί όμως να είναι ένας από τους ταχύτερους εξωλέμβιους κινητήρες ονομαστικής ισχύος 225 HP (η πραγματική βρίσκεται αρκετά υψηλότερα).

Παρά τον спор χαρακτήρα του Πήγασος 27', ιδιαίτερη εντύπωση προκαλεί η άνεση των εσωτερικών χώρων. Το μεγάλο sundeck της πλώρης και οι υπόλοιποι αποθηκευτικοί χώροι, στο σύνολό τους δίνουν χωρητικότητα ίσως μεγαλύτερη από σκάφη καθαρά τουριστικού χαρακτήρα. Μικρή παραχώρηση έχει γίνει στο μέγεθος του καναπέ της πρύ-

μνης, που δίνει όμως ασφαλές κάθισμα στους επιβαίνοντες, ειδικά στις υψηλές ταχύτητες.

Για την πολύ καλή απόδοση σε πλεύση και επιδόσεις, η τοποθέτηση του power lift είναι μάλλον απαραίτητη. Στις χαμηλές και μεσαίες ταχύτητες ο κινητήρας πρέπει να βρίσκεται χαμηλότερα γύρω τον περιορισμό της ολίσθησης στην εκκίνηση (στο απότομο κάθισμα της μανέτας), ενώ πάνω από τους 45 κόμβους ο κινητήρας πρέπει να ανυψωθεί, ώστε η γάστρα να πατήσει καλύτερα για αύξηση της ευστάθειας. Παράλληλα, ο κινητήρας θα μπορέσει να ανεβάσει στροφές με την μεγάλη βήματος προπέλλα, χωρίς να χρειαστεί να τριμαρισθεί υπερβολικά.

Το σταθερό ύψος τοποθέτησης που έχει επιλεγεί για την συνολικά καλή μέση απόδοση χωρίς power lift, δημιουργεί μικρό αλλά υπαρκτό φαινόμενο αερισμού στην απότομη εκκίνηση, στην συ-

νέχεια όμως το σκάφος συμπεριφέρεται θαυμά-

σια μέχρι την τελική των "εύ-

κολων" 56 knots, ενώ

με μέτριο τριμάρ-

ισμα είδαμε 58, και

με full trim 60

knots, ταχύτητα

που βρίσκεται στα

πρόθυρα των αγωνι-

στικών επιδόσεων.

Αρχίζοντας την περιγρ-

φή του σκάφους από την

γάστρα (που αλλού;), βλέπουμε

λογική τιμή V στην πλώρη με 50"

και offshore deadrise στο transom με

24°. Τρία παρατροπίδια (συν chine) τρέ-

χουν στο μήκος της γάστρας, με τα δύο χα-

λότερα που φτάνουν μέχρι το transom να σχη-

ματίζουν ένα είδος "πέλματος" στην καρίνα. Ο σχ-

διασμός της γάστρας είναι τοξοειδής κατά τον διαμήκη άξονα

και τα steps δημιουργούν τρία επίπεδα, ενώ ο κινητήρας τοποθε-

τείται σε ενσωματωμένο πολυεστερικό μπρακέτο που δεν συμ-

τέχει στην πλεύση.

Οι αεροθάλαμοι (από H/N Orca) έχουν έξη διαμερίσματα και με-

ταβαλλόμενη διάμετρο 0,35/0,55/0,48 μ. Όπως τα steps της γά-

στρας, έτσι και αυτή η διαμόρφωση των αεροθαλάμων συνεπάγ-

ται κατασκευαστική δυσκολία και

κόστος, αυτό όμως είναι κάτι

που συναντάμε σε όλα τα σημεία

των Top Line, όπως τις άφογες

πολυεστερικές επιφάνειες, τα δ-

σίματα των ντεκ, τα ε-



TOP LINE 27

ΠΗΓΑΣΟΣ



δικά κανάλια των ηλεκτρικών, κτλ., που είναι τόσο προσεγμένα και μελετημένα ώστε είναι απορίας άξιον πως καταφέρνει ο Π. Καπληρής να διατηρεί ανταγωνιστικές τιμές!

Στο εσωτερικό, η πολυεστερική δελφινιέρα στην πλώρη που εδράζεται στο ντεκ (δεν αποτελεί ενιαίο σύνολο), προέρχεται σχεδιαστικά από τα S 22 και S

24. Το μεγάλο sundeck πλώρης έχει μήκος περίπου 1,95 μ., ενώ η κονσόλα και το διπλό μπάκετ διακυβέρνησης είναι ίδια με του S 24, και ίσως για πρώτη φορά βρήκαν "την θέση" τους στον Πήγασο 27'. Απόλυτα συμβατή πρόταση αισθητικά αλλά και λειτουργικά, χωρίς να περιορίζει τον ωφέλιμο χώρο. Πίσω τοποθετείται ένας απλός και σχετικά ρηχός καναπές, χωρίς την δυνατότητα μετατροπής σε sundeck. Προσφέρει ασφαλές κάθισμα στους πίσω επιβαίνοντες, ενώ πολύ πρακτική είναι η διαμόρφωση της πρύμνης, με άνετες πλατφόρμες και αρκετό χώρο γύρω από τον κινητήρα. Οι αποθηκευτικοί χώροι είναι πολλοί, πρακτικοί και με μεγάλη χωρητικότητα. Το εσωτερικό της δελφινιέρας λειτουργεί ως στρίτσο, και το πλωριό ταμπούκι διαθέτει δύο καπάκια και μεγάλο ενιαίο αποθηκευτικό χώρο (Πολύ καλός ο σχεδιασμός των νεροχυτών). Υπάρχει μεγάλο ημιστεγανός αποθηκευτικός χώρος κάτω από το ντεκ,



και μέτριος χώρος κάτω από το εμπρός κάθισμα της κονσόλας, ενώ τα μικροαντικείμενα τοποθετούνται σε θήκη με πρόσβαση από πλαστικό πορτάκι στο πάνελ της κονσόλας. Ικανοποιητικός κρίνεται ο χώρος του πίσω ταμπουκιού, και πολύ πρακτικός αυτός πίσω από την πλάτη του καναπέ της πρύμνης, με μεγάλο άνοιγμα.

Η σχεδίαση του Πήγασος 27' είναι "επιθετική" και όμορφη, διαθέτοντας υψηλή αισθητική ανεξάρτητα από τις χρωματικές επιλογές του αγοραστή (αεροθάλαμοι -ταπετσαρίες). Όπως είπαμε, το σχήμα της κονσόλας και των δύο μπάκετ ταιριάζουν απόλυτα με τον χαρακτήρα και την εμφάνιση του σκάφους, δημιουργώντας ταυτόχρονα μία από τις καλύτερες θέσεις διακυβέρνησης που έχουμε συναντήσει σε RIB παραγωγής, τόσο όρθια όσο και καθιστή. Το roll bar είναι



TOP LINE 27

ΠΗΓΑΣΟΣ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

TOP LINE ΠΗΓΑΣΟΣ 27

Ολικό μήκος:	8,25 μ.
Ολικό πλάτος:	2,75 μ.
Εσωτερικό μήκος:	7,50 μ.
Εσωτερικό πλάτος:	1,65 μ.
Διάμετρος αεροθαλάμων:	0,35/0,55/0,48 μ.
Αριθμός αεροθαλάμων:	6
Υλικό κατασκευής:	Hyalalon Neopren Orca 1860
Είσοδος πλήρης:	50°
Deadrise στο transom:	24°
Μέγιστη ισχύς:	250 HP
Συνιστώμενη ισχύς:	225 HP
Ελάχιστη ισχύς:	200 HP
Δεξαμενή καυσίμου:	230 λίτρα (Extra 250 λίτρα)
Δεξαμενή νερού:	100 λίτρα
Οφέλιμο φορτίο:	1.720 κιλά
Άτομα:	10
Βάρος:	850 κιλά (κενό)
Κατηγορία σχεδιασμού:	C

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ

Top Line, Π. Καπλερής
Πάροδος Περιφ. Σπάτων (Χρ. Μπέκα)
Τηλ.: 2106025515 - 2106025535



καμηλό, διακριτικό και απόλυτα ταιριαστό με το σύνολο, ενώ ίσως θα μπορούσαν να τοποθετηθούν πιά σύγχρονοι σκαιοφόροι.

Πριν περάσουμε στις εντυπώσεις μας από την πλεύση και τις επιδόσεις, πρέπει να σταθούμε στις διαστάσεις του Πήγασος 27', που

είναι απόλυτα υδροδυναμικές με ολικό μήκος 8,25 μ. και πλάτος 2,75 μ. (οι λεπτοί αεροθάλαμοι εξασφαλίζουν εσωτερικό πλάτος 1,65 μ., ενώ το εσωτερικό μήκος είναι 7,50 μ., δίνοντας όλους αυτούς τους αποθηκευτικούς χώρους και εξασφαλίζοντας άνετη μετακίνηση των επιβαλλόντων σε

κάθε σημείο του ντεκ). Το βάρος φτάνει τα 850 κιλά κενό (με ωφέλιμο φορτίο 1.720 κιλών -10 άτομα) και στον στάνταρντ εξοπλισμό περιλαμβάνεται ρεζερβουάρ βενζίνης 230 λίτρων (συν 250 extra) και νερού 100 λίτρων. Η μέγιστη ισχύς ορίζεται στους 250 ίππους, με ελάχιστη τους 200 HP και συνιστώμενη τους 225. Η Johnson 225 H/O ήταν όπως είπαμε κινητήρας δοκιμών, και η μακριά μείωση μαζί με το μεγάλο βήμα της προπέλλας έδιναν γραμμική επιτάχυνση, ενώ στις εκκινήσεις από στάση χρειαζόταν προοδευτικό κατέβασμα της μανέτας για την αποφυγή του αερισμού.

Παρά την ήρεμη θάλασσα της δοκιμής, η ελαφρά ρευστία που επικρατούσε την μέρα εκείνη, αλλά και οι υψηλές ταχύτητες που καταγράφο-

με, μας έδωσαν μία σαφή εικόνα της εντυπωσιακής απόδοσης της γάστρας. Το σκάφος είναι απόλυτα σταθερό μέχρι τους 50 κόμβους, και πλέει πάντα ευθύγραμμο χωρίς ανάγκη διορθώσεων, έτσι ώστε να μπορεί να κυβερνηθεί και από άτομα χωρίς μεγάλη πείρα σ' αυτές τις σεβαστές ταχύτητες. Οι αεροθάλαμοι δεν συμμετέχουν στην πλεύση και δεν αγγίζουν το νερό ούτε εν στάσει, παρ' όλα αυτά όμως η στατική ευστάθεια είναι μεγάλη, ενώ η απόσβεση πάντα σε υψηλά επίπεδα, βελτιώνεται περαιτέρω όσο αυξάνεται η ταχύτητα.

Στις πολύ υψηλές ταχύτητες (άνω των 50 κόμβων), η γάστρα φαίνεται να "αυτοελέγχεται" και να ισορροπεί "αυτόματα", γι' αυτό και οι διορθώσεις που απαιτούνται είναι μικρές και απαλές, βασικά για την τήρηση της επιλεγμένης πορείας. Στις αποθαλασσώσεις το ζύγισμα είναι απόλυτο, και στις στροφές διατηρείται σταθερή τροχιά, χωρίς ξαφνικά "αρπάγματα" της γάστρας (απ' αυτό που τρομάζουν ακόμα και τους έμπειρους). Η γωνία πλεύσης παραμένει σταθερή και στις χαμηλές ταχύτητες, και οι σωστές αναλογίες του σκάφους το κάνουν να πλανάει γρήγορα, χωρίς ορθοπλώρισμα. Ακόμα, παρά την ύπαρξη των steps διατηρείται η υποκοπή της πλήρης σ' όλο το εύρος του trim, με ιδανική θέση την "ουδέτερη" τόσο στις χαμηλές όσο και στις υψηλές ταχύτητες. Τέλος, για την επίτευξη της τελικής των 60 κόμβων, η γωνία trim έμεινε στο "0" και χρησιμοποιήθηκε μόνο το power lift σηκώνοντας τον κινητήρα. Αν σ' αυτή τη φάση επιχειρηθεί υπερβολικό τριμάριασμα, η ταχύτητα μειώνεται και εμφανίζονται δείγματα αστάθειας.

Η "νέα γενιά Πήγασος" είναι λοιπόν γεγονός, και εξελίσσεται τόσο γρήγορα ώστε δεν μπορεί να την προλάβει η παραγωγή (χαρακτηριστικό είναι ότι η διαφήμιση της φίρμας αναγγέλλει το 26', ενώ το σκάφος -δικαίως- ονομάστηκε 27', νούμερο που και πάλι υπολείπεται του ολικού του μήκους). Προσφέροντας έναν πρωτόγνωρο συνδυασμό χώρων, επιδόσεων και σύγχρονης ναυπηγικής, το Top Line Pegasus 27 ήδη φόρεσε και την τελευταία λέξη της τεχνολογίας των τετράχρονων κινητήρων, την νέα Mercury Verado, αλλά... για περισσότερα, θα πρέπει να περιμένετε το επόμενο τεύχος! 