

✓ Πρώτη
Δοκιμή

TOP LINE

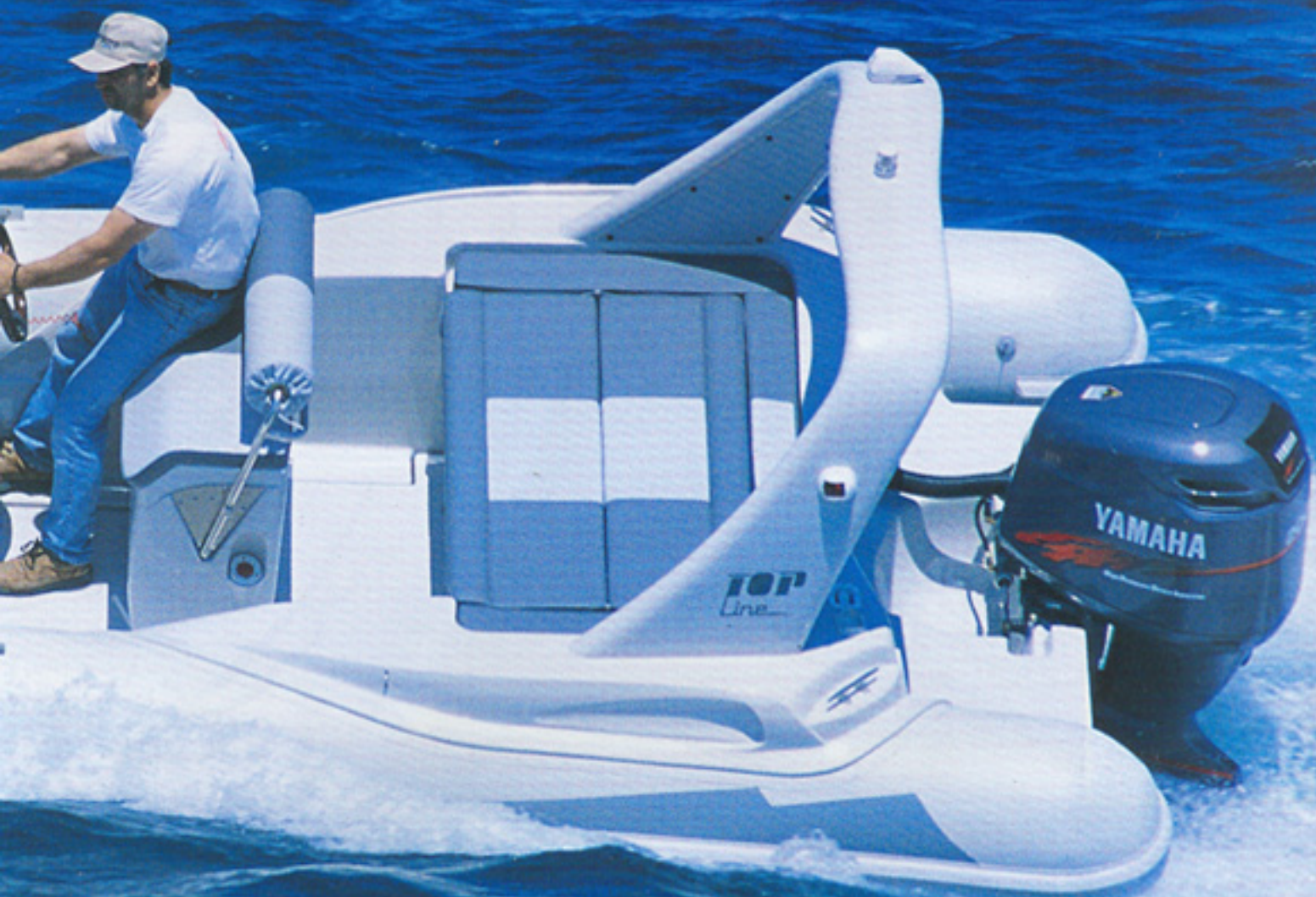
Κείμενο-Φωτ.
Γρηγόρης Κασωτάκης



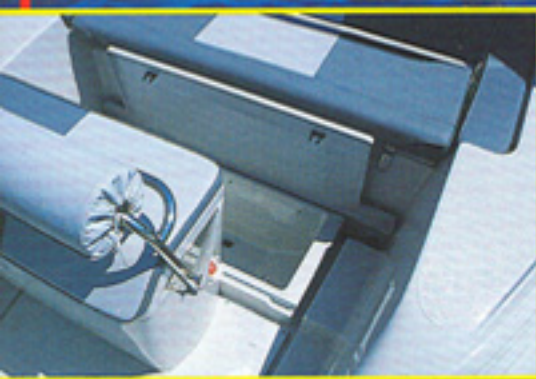
Όπως έχουμε γράψει και στο παρελθόν, αρκετοί Έλληνες κατασκευαστές επιλέγουν πλέον τον χώρο των αγώνων προκειμένου να δοκιμάσουν αλλά και να εξελίξουν τα νέα μοντέλα τους, πριν τα εντάξουν στην παραγωγή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η Top Line τού Πέτρου Καπλερά, που τα τελευταία χρόνια διαγράφει μία ανοδική πορεία, κάτι που κατά κύριο λόγο οφείλεται στην πολύ καλή ποιότητα κατασκευής, αλλά και στο επίπεδο πλεύσης των σκαφών της. Με την μεταφορά δε της εταιρείας σε νέες, σύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις, τα προβλήματα παραγωγής όσον αφορά τους χρόνους παράδοσης λύθηκαν, ενώ παράλληλα τα σχέδια νέων μοντέλων άρχισαν να παίρνουν σάρκα και οστά. Έτσι, μετά το εντυπωσιακό S 24 των 7.50 μέτρων το οποίο πραγματικά γεννήθηκε και εξελίχθηκε μέσα στους αγώνες φουσκωτών σκαφών και αποτελεί σήμερα την ναυαρχίδα της εταιρείας, ένα νέο μοντέλο στα 6.40 μέτρα με τον κωδικό S 22 ήρθε να γεφυρώσει το κενό στην γκάμα μεταξύ του γνωστού και δημοφιλούς 5.70 και τού κορυφαίου S 24.

LIVE 5 22

6.40



**ΣΤΑ ΧΝΑΡΙΑ ΤΟΥ
ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΔΕΛΦΟΥ...**



Στα "κράτια του μεγάλου αδελφού" το S 22 ξεκίνησε και αυτό την σταδιοδρομία του στους υδάτινους αγωνιστικούς στίβους. Και όσο το αγωνιστικό R 22 διακρινόταν στους αγώνες φουσκωτών, η "νορμάλ" έκδοση S 22 κινιόταν καθ' εικόνα του S 24. Οι ομοιότητες πολλές, αφού τόσο η εντυπωσιακή

αλλά και ευμεγέθης δελφινιέρα όπως και η διαμόρφωση του ντεκ στο σημείο της πρύμνης, προέρχονται από το μεγάλο μοντέλο. Λειτουργία από το S 24 έρχεται και η όμορφη κονσόλα με το αφαιρούμενο και σε απομίμηση ξύλου πάνελ οργάνων, τον επαρκή χώρο για ηλεκτρονικά και τα δύο λειτουργικά εξωτερικά ράφια. Το κάθισμα κυβερνήτη-συγκυβερνήτη ευνοεί την ηρκαθιστή και όρθια θέση πλοήγησης και έχει ρεθμιζόμενη πλάτη, ενώ διαθέτει ικανό αποθηκευτικό χώρο στην βάση του.

Μεγάλη έμφραση έχει δοθεί από τον κατασκευαστή στο θέμα των αποθηκευτικών χώρων, αφού πέραν των πολλών αποσκευών που συνηθίζουν οι περισσότεροι ιδιοκτήτες να μεταφέρουν στα ταξίδια τους, πρέπει κάπου να χωρέσει και ο μεγάλος όγκος σωστικών που προέκυψε από τον νέο Γ.Κ.Λ. Έτσι λοιπόν, το μέτριας χωρητικότητας ταρπούκι της πλήρης όπως και το ντουλάπι του καθίσματος της κονσόλας, έρχεται να αντισταθμίσει το τεράστιο ταρπούκι στην πρύμνη με τα δύο πρακτικά ράφια. Υπερφωμένο, με μεγάλες διαστάσεις, δημιουργεί φυσικά και ένα άνετο sundeck το οποίο με δύο μεντεσέδες μετατρέπεται σε καναπέ για τους πίσω καθήμε-



νοες. Προκειμένου δε να αντιμετωπισθεί το μεγάλο ύψος τού καναπέ, το πάτωμα από το κάθισμα του κυβερνήτη και πίσω υπερυψώνεται, δημιουργώντας ένα δεύτερο επίπεδο αλλά και έναν επιπλέον αποθηκευτικό χώρο περίπου 80 lt.

Η αποστράγγιση τού ντεκ γίνεται από διπλό σύστημα τεσσάρων υδρορροών που επιτρέπουν την κατ' επιλογήν έξοδο των νερών απ' ευθείας στην θάλασσα ή στην σεντίνα τού σκάφους.

Πολύ καλή δουλειά έχει γίνει και στα ηλεκτρικά, με τακτοποιημένες κα-

λωδιώσεις και πολύ καλής ποιότητας στεγανά κουτιά διακλωδώσεων.

Βεβαίως (και ευτυχώς), οι ομοιότητες του νέου S 22 με το S 24 δεν περιορίζονται μόνο στην σχεδίαση και την αισθητική. Η θηριώδης κατασκευή τού μεγάλου Top Line έχει περάσει και στον μικρότερο αδελφό. Με την ίδια ακριβώς μεθοδολογία γίνεται η ενίσχυση τής γάστρας, με τα δύο διαμήκη πολεοστατικά stringers που φέρουν πλευρικές ενισχύσεις μέχρι τα χίνες αλλά και έδρες από μπάλα σ' όλες τις φρακτές. Στο σημείο αυτό θα τονίσουμε ότι το S 22 και το S 24 είναι τα πιο ενισχυμένα σκάφη που έχουμε δει. (Σημείωση: Από όσα έχουμε παρακολουθήσει και φωτογραφίσει στην διάρκεια τής κατασκευής τους).

Εκεί που σε κάποια σημεία διαφέρει ουσιαστικά το S 22 από το μεγαλύτερο μοντέλο, είναι η γάστρα του. Βασικά η σχεδίασή της στηρίζεται στις ίδιες ναυπηγικές γραμμές: Πολύ βαθύ V 60° στην πλώρη που καταλήγει στις 24° στο transom, και τέσσερα αρνητικής κλίσης (μαζί με αυτό τού chine) παρατροπιδία να τρέχουν καθ' όλο το μήκος, εκτός τού χαμηλότερου πλοίου της καρίνας, που σβάνει 1,5 μέτρο πριν το transom. Η μεγαλύτερη διαφορά βέβαια, είναι η απουσία των δύο χαρακτηριστικών steps του S 24. Εδώ, στα πίσω τμήματα τής καρίνας υπάρχει σταθεροποιητικό πέλας που σβάνει στο μέσον τού μήκους τής. Τέλος το ενωματωμένο μπρακέτο στην γάστρα διατηρείται, τοποθετώντας τον κινητήρα 37 cm πίσω από το transom και χαρίζοντας καλύτερες επιδόσεις στις υψη-

λές ταχύτητες.

Χρειάστηκε να περιμένουμε περισσότερο από τρεις μήνες για να έχουμε στην διάθεσή μας ένα S 22 για δοκιμή. Ο λόγος ήταν ότι η παραγωγή του μέχρι και τον Αύγουστο τού 2001 είχε προωληθεί, από τα σχέδια (!) τού σκάφους. Επί πλέον, τα πρώτα σκάφη θα παραδίδοντο σε ιδιοκτήτες εκτός Αττικής. Κατά την διαδικασία μιάς τέτοιας παράδοσης στα νερά τής Ραφήνας και πριν το σκάφος φορτωθεί στο πλοίο για τον τελικό προορισμό του, καταφέραμε να έχουμε μιά σύντομη γνωριμία μαζί του, που δεν ήταν ολοκληρωμένη γιατί α) ο κινητήρας είχε μηδενώρες και β) η θάλασσα ήταν απ' αυτές που θέλεις να την πιεις στο ποτήρι. Έτσι περιοριστήκαμε σε απόνερα καρβιτών και σε στιγμιαίες τελικές. Σε κάθε περίπτωση πάντως ο σκάφος όχι μόνο δεν έκρυψε τον χαρακτήρα του αλλά μάλιστα αποκάλυψε και αρκετές από τις χάρες του.

Με την "καθαρή" Yamaha Z 200 HPDI να παίρνει ζωή κυριολεκτικά για πρώτη φορά στα χέρια μας, καθήσαμε ή πιο σωστά στηριχθήκαμε στο κάθισμα, απολαμβάνοντας με μεσαίες ταχύτητες την γλυκεριά και απόλυτα ευθύγραμμη πλεύση τού νεότευκτου Top Line. Σταθερότατο, σε κάθε διασταύρωση με κάποιο απόνερο, η μαχαιρωτή του πλώρη έσκιζε το κύμα. Το δε σκάφος ανασπκωνόταν όλο μαζί μένοντας ευθυγραμμισμένο μέχρι να συναντήσει το επόμενο. Η standard προπέλα των 19" στον ψηλά τοποθετημένο λόγω μπρακέτου διακοοάρη τής Yamaha, έδειχνε να μην τα καταφέρνει τόσο καλά στις κλειστές στροφές, αφού "έχανε" κάποια νερά, οπότε η λύση τής ανοξείδωτης είναι επιβεβλημένη. Το πλανάρισμα ερχόταν εύκολα στις 2.600 σ.α.λ. όπου το S 22 τα-



TOP LINE
S 22

TOP LINE

S 22



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

TOP LINE S 22

Ολικό μήκος: 6.60 μ. (6.40 μ. χωρίς δελφινέ-ρα)
 Ολικό πλάτος: 2.76 μ.
 Εσωτερικό μήκος: 5.80 μ.
 Εσωτερικό πλάτος: 1.58 μ.
 Διάμετρος αεροθαλάμων: 55 ~ 48 cm
 Αριθμός αεροθαλάμων: 5
 Υλικά αεροθαλάμων: H/N 1670 Dtex
 Μέγιστη ιπποδύναμη: 225 HP
 Ελάχιστη ιπποδύναμη: 150 HP
 Δεξαμενή καυσίμων: 330 lt (1x150 lt + 1x180 lt)
 Δεξαμενή νερού: 80 lt (extra)
 Βάρος: 750 κιλά (κενό)
 Είσοδος πλώρης: 60°
 Deadrise στο transom: 24°
 Άτομα: 10
 Οφέλιμο φορτίο: 1.340 κιλά
 Κατηγορία σχεδιασμού: C
 Τιμή: Δ.Α.
 Κατασκευαστής: TOP LINE
 Π. Καπλερής, Πάροδος περιφ. Σπατών (Χρ. Μπέκα), τηλ.: 6025515, 6025535.

Ξίδε με 10 κόμβους, ενώ στην οικονομική περιοχή λειτουργίας από 3.500 έως 4.000 σ.α.λ. τα όργανά μας κατέγραψαν 24 και 30 knots αντίστοιχα, και 500 στροφές πιο πάνω ήρθαν οι 36 κόμβοι. Με αισθήματα ενοχής ασφαλήσαμε στιγμιαία στον σφικτό ακόμα HPDI 200, τερματίζοντας την μανέτα του γκαζιού. Οι 5.700 σ.α.λ. ήρθαν σχεδόν αμέσως όπως και οι 46 κόμβοι, χωρίς να αρχίσουμε να στραγγίζουμε στροφές και κόμβους με το trim.

Όπως αντιλαμβάνεστε, θα επανέλθουμε σύντομα με στραωμένο κινητήρα και αντάξεις

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Σ.Α.Λ.	Knots
600	2.6
1.500	5.6
2.000	6.6
2.500	9.5
3.000	20
3.500	24
4.000	30
4.500	35.8
5.000	39.6
5.500	44
W.O.T. 5.700	46

Ελάχιστη ταχύτητα πλαναρίσματος: 9,7 knots στις 2.600 σ.α.λ.

Φορτία Δοκιμής
 Άτομα: 3
 Καύσιμα: 180 lt
 Εξοπλισμός: 80 κιλά

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

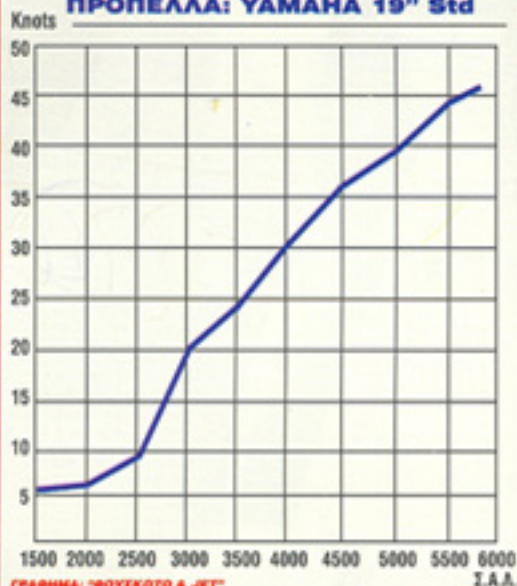
YAMAHA Z 200 HPDI

Τύπος: Δίχρονος, υδρόψυκτος, εξακύλινδρος V6 76°
 Διαστάσεις: 90x68mm
 Κυβισμός: 2596 c.c.
 Ανάφλεξη: TCI (ελεγχόμενη από computer)
 Τροφοδοσία: HPDI - Άμεσος ψεκασμός καυσίμου με 6 injectors και αντλία υψηλής πίεσης (50 kg/cm²) με κίνηση με μάντα.
 Ισχύς: 200 ίπποι (147,1 KW) στις 5000 σ.α.λ.
 Περιοχή λειτουργίας: 4500 - 5500 σ.α.λ.
 Ρελαντί: 600 - 700 σ.α.λ.
 Αλτερνέιτορ: 45 Amps στις 5500 σ.α.λ.
 30 Amps στις 1000 σ.α.λ. (Σύστημα φόρτισης δύο μπαταριών).
 Μείωση: 1.86:1 (14:26)
 Άξονες: L 508 mm, XL 635 mm.
 Βάρος: L 216 κιλά, XL 222 κιλά
Αντιπρόσωπος: ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε., 14ο χλμ. Ε.Ο. Αθ.-Λαμίας, 14510 Κηφισιά, Τηλ. 6293400, Fax: 6201745

των επιδόσεων του σκάφους προπέλλης. Ακόμα, θα δοκιμάσουμε το ίδιο σκάφος με Yamaha V-Max 150 HPDI, μια και οι πρώτες δοκιμές έδειξαν ότι πετάει με 45 κόμβους! Όσον αφορά την σύντομη πρώτη επαφή μας, σε καμία περίπτωση δεν μας φάνηκαν υπερβολικοί οι 200 ίπποι. Το σκάφος έδει-

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ

TOP LINE S 22
 YAMAHA Z 200 HPDI
 ΠΡΟΠΕΛΛΑ: YAMAHA 19" Std



ΓΡΑΦΗΜΑ: "ΦΟΥΣΚΛΟΤΟ & JET"

Σ.Α.Λ.

χνε να τούς "κονεύει" εύκολα θυμίζοντας πολύ τον μεγάλο αδελφό S 24, που κάνει το ίδιο πράγμα, αλλά με περισσότερους. Άρα το θέμα των επιδόσεων κλείνει προσωρινά εδώ, αφού σε τελευταία ανάλυση δεν θυμόμαστε και πολλά σκάφη των 6.50 μέτρων μήκους και 750 κιλών βάρους, με 3 επιβαίνοντες, 180 lt καύσιμα, άστρωτο κινητήρα και όχι ιδανικά προπέλλη να κτυπάνε 46 κόμβους.

Στο θέμα της πλευσης λοιπόν, θα τα πούμε προσεχώς. Το pedigree όμως του S 22 και το απόνερα του... Blue Star, μάς κάνουν να πιστεύουμε ότι απλώς θα επαληθεύσουμε τις εκτιμήσεις μας.

Από πλευρά κατασκευής; (βλέπε S 24).
 Αισθητικής; Ναι μας αρέσει.
 Θα το αγοράζαμε; Ναι αμέεε...