

TOP LINE S 22

Προϊόν εξέλιξης



Μιλώντας για την Top Line είναι αδύνατον να μην αναφερθείς στους αγώνες των φουσκωτών σκαφών, πράγμα βεβαίως που έχουμε κάνει κατ' επανάληψη στο παρελθόν. Πάγια τακτική της εταιρείας είναι η εξέλιξη των σκαφών της μέσα από τις σκληρές συνθήκες των αγώνων, τακτική βεβαίως που εφαρμόζεται και από τις βιομηχανίες των αυτοκινήτων, μιας και δεν υπάρχει πιο καλός τρόπος για να γεννηθεί και να εξελιχθεί ένα προϊόν παρά σε ακραίες συνθήκες και μάλιστα δίπλα στα προϊόντα των ανταγωνιστών.



Μετά λοιπόν το γνωστό Max 5.70, παρουσιάζεται στους αγώνες το R 23 με το οποίο το ναυπηγείο καταπιάνεται με την τεχνολογία των steps, και βέβαια ένα χρόνο μετά εμφανίζεται στην παραγωγή το τουριστικό S 24, το οποίο έχει στη γάστρα μια σειρά αλλαγών που ήλθαν από την εμπειρία των αγώνων.

Επόμενη κίνηση του ναυπηγείου το μικρότερο R 21 το οποίο χρησιμοποιεί "συμβατική" γάστρα και εμφανίζεται στον τελευταίο αγώνα του 2000 "Δελφίνι 2000", και φέτος περνά στην παραγωγή με πλήρες deck για τουρισμό σαν S 22, ενώ παράλληλα εξελίσσεται και μικρότερο Max 500 που συμμετέχει στους αγώνες σαν R 5. Παρατηρώντας τη γάστρα, το πρώτο που βλέπουμε είναι ότι απουσιάζουν τα δύο steps του S 24, και δεν σας κρύβουμε ότι περιμέναμε να τα δούμε τόσο στο αγωνι-

στικό 21 όσο και στο ολοκαίνουργιο 22. Επειδή όμως το μικρότερο μήκος της γάστρας θα μειώνει το ποσοστό λειτουργίας τους, ακολουθήθηκε ο συμβατικός δρόμος.

Η γάστρα ακολουθεί τη φιλοσοφία του deep V όπως και στα υπόλοιπα σκάφη του ναυπηγείου, μόνο που εδώ έχουν μειωθεί ελαφρά οι μοίρες με ... στην πλήρη και στην πρύμη προκειμένου να χρειάζονται λιγότεροι ίπποι στον καθρέπτη, να βελτιωθεί η ευστάθεια και να αυξηθούν οι επιδόσεις και η οικονομία στα καύσιμα. Τα παρατροπιά είναι τρία σε κάθε πλευρά και διατηρούν την χαρακτηριστική αρνητική κλίση που συνθίβει το ναυπηγείο, με καμπυλωτή την εσωτερική τους επιφάνεια. Όπως και οι μοίρες του V όμως, έχει μειωθεί εδώ και η κλίση τους με στόχο τη μείωση της αντίωσης που πάντα δημιουρ-

γούν τα αρνητικά παρατροπιά, αυξάνοντας ελαφρά το βύθισμα στις υψηλές ταχύτητες που ούτως ή άλλως έχει μειωθεί από τον περιορισμό των μοιρών του V. Τα chines έχουν και αυτά αρνητική κλίση οδηγώντας θετικά τα νερά προς τα κάτω, ενώ οι αεροθάλαμοι δεν συμμετέχουν στην πλεύση και αγγίζουν το νερό μόνον όταν το σκάφος είναι σταματημένο. Η πλήρη έχει μέση κλίση προσπαθώντας να συνδυάσει τη μεγαλύτερη δυνατή ισάλο με τη δυνατότητα επιδόσεων στην αφρισμένη θάλασσα, ενώ στην πρύμη υπάρχει σταθεροποιητικό πέλμα, που βοηθά όχι μόνο την ευστάθεια αλλά και το ταχύτερο πλανάρισμα, και μικρό πολυεστερικό μπρακέτο ενιαίο με τη γάστρα. Κοπώντας την κατοχή του σκάφους βλέπουμε ότι έχει τριγωνικό σχήμα με χαρακτηριστικά στενή πλήρη για καλή απόσβε-



ση στον άσχημο καιρό και πλατιά πρύμη για ευστάθεια και επιδόσεις.

Στο κατάστρωμα ακολουθούνται οι καμπύλες φόρμες, που όσο κι αν δημιουργούν δυσκολίες στην κατασκευή των ξυλοτύπων, χαρίζουν πραγματικά στην αισθητική. Έτσι και στο κανούργιο Top Line ακολουθείται αυτή η σχεδιαστική τακτική, από την δελφινέρα και την κονσόλα, μέχρι το πολυεστερικό toll bar.

Στην πλώρη υπάρχει μεγάλη δελφινέρα με το στρίπσο στο εσωτερικό της και πρόβλεψη για ηλεκτρικό εργάτη, και δύο ανοξείδωτες δέσμες στις πλευρικές της επιφάνειες.

Πίσω της διαμορφώνεται η πλώριά πλατφόρμα, η οποία δεν θα μπορούσε να έχει άλλο σχήμα από το τριγωνικό, και βέβαια η στενή πλώρη επβάλλει μικρό πλάτος, αλλά παρ' όλα αυτά ο αποθηκευτικός χώρος που σχηματίζεται από κάτω είναι ικανοποιητικός.

Η κονσόλα βρίσκεται ελαφρά πιο

εμπρός από το κέντρο του σκάφους και δεξιά έχει ειδικά διαμορφωμένο σχήμα, με το κάτω μέρος στενότερο για να εξασφαλίζει ικανοποιητικό διάδρομο ξεπερνώντας το μικρό πλάτος της πλώρης. Διαθέτει μόνο κάθισμα εμπρός με μικρό αποθηκευτικό χώρο από κάτω, όμορφο και εργονομικό πάνελ οργάνων και μικρό αποθηκευτικό χώρο στο εσωτερικό της λόγω μεγέθους.

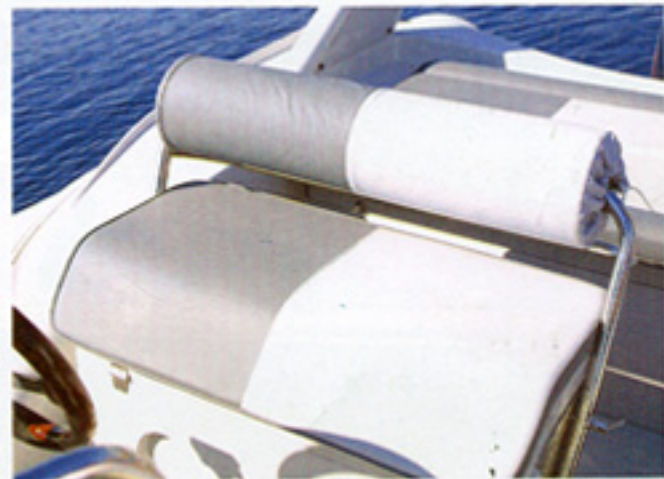
Το κάθισμα πλοήγησης είναι διπλό ημιόρθιο με κινητή κυλινδρική πλάτη και μεγάλο αποθηκευτικό χώρο στο εσωτερικό του, που εξασφαλίζει σωστή θέση οδήγησης και καλή στήριξη.

Ο πρυμναίος αποθηκευτικός χώρος, που αποτελεί και τον βασικό χώρο φόρτισης του σκάφους, είναι απολύτως ικανοποιητικός, και ο καναπές που διαμορφώνεται από πάνω του έχει πτυσσόμενη πλάτη με εύχρηστο μηχανισμό που τον μετατρέπει σε μικρό sundeck. Στην πρύμη δεξιά και αριστερά από τον



Κινητήρα διαμορφώνονται οι πλατφόρμες, με τη σκάλα στην αριστερή και στη δεξιά τη βάση του βοηθητικού κινητήρα, που είναι πολυεστερική και ενσωματωμένη στο deck. Το πολυεστερικό roll bar στηρίζεται σε κουπαστές που διευκολύνουν το πέρασμα στην πρύμη και αβήγουν χαμηλά στις πλευρικές κουπαστές του εσωτερικού του καταστρώματος.

Δυστυχώς, όπως συμβαίνει πολύ συχνά στις δοκιμές και πολύ σπάνια στις αυγουσιώτικες διακοπές, η μπουνάτσα ήταν απόλυτη, σε τέτοιο βαθμό που να μην μπορούν να γίνουν ασφαλείς εκτιμήσεις για την απόσβεση της γάστρας. Το 22άρι πάντως, με την ολοκαίνουργια Yamaha 150 HP DI στο μπρακέτο του, πλάναρε ταχύτατα και ήταν απόλυτα ευσταθές μέχρι και την τελική του ταχύτητα των 45 κόμβων. Και βέβαια, επιδιώξαμε να έχουμε μια έστω και επισφαλής εικόνα για την απόσβεση της γάστρας, χρησιμοποιώντας τα περαστικά απόνερα, όπου το επίπεδο της απόσβεσης ήταν





υψηλό, με το σκάφος να χρησιμοποιεί περισσότερο την πλώρη του παρά τα μεσαία τμήματα της γάστρας του. Σης στροφές η συμπεριφορά είναι πολύ καλή και το σκάφος ακολουθεί πιστά το χέρι του κυβερνήτη, επιτρέποντας να γίνει με ασφάλεια κάθε είδους ελιγμός. Με το 22άρι η Top Line κλείνει με πολύ σωστό τρόπο το κενό ανάμεσα στο 5.70 και 24άρι, προσφέροντας ένα σκάφος με απόλυτα τουριστικό χαρακτήρα, καλά

χαρακτηριστικά απόσβεσης και πλεύσης, και προσεγμένη ποιότητα κατασκευής και φινιρίσματος. Οι συνθήκες της δοκιμής, όπως είπαμε, αλλά και ο ολοκλήρωτος κινητήρας δεν επέτρεψαν μετρήσεις και ασφαλείς εκτιμήσεις, γι' αυτό και θα επανέλθουμε σύντομα με μια πλήρη δοκιμή. Επί του παρόντος, αρκείστε σε μια πρώτη σύντομη παρουσίαση που οπωσδήποτε εμφανίζει τον χαρακτήρα του σκάφους.



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

TOP LINE S 22

Χώρα προέλευσης:	Ελλάδα
Ολικό μήκος:	6.60 μ.
Ολικό πλάτος:	2.76 μ.
Εσωτ. μήκος:	5.90 μ.
Εσωτ. πλάτος:	1.60 μ.
Διάμετρος αερόθ:	0.55 μ.
Υλικό αερόθαλ:	Η/Ν Ρ / F 1670 dtex
Διαμερίσματα:	5
Γωνία πλώρης:	60°
Γωνία καθρέπτη:	24°
Κινητήρας:	150-225 HP
Ρεζερβουάρ:	150+180 λίτρα
Βάρος:	710 κιλά

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ:
ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΠΛΕΡΗΣ
 Περιφερειακός Στάσιων
 (πάρκος Χρήστου Μπέκα),
 Τηλ. 6025515, 6025535

