

RIB TEST

ΦΟΥΚΑΤΟ
29

TOP LINE

S 24



Εντυπωσιακό σε εμφάνιση, το μεγάλο Top - Line επιβάλλεται με τον όγκο του και τις έντονες γραμμές σε γάστρα και ντεκ. Η μοντέρνα σχεδίαση των μεγάλων πολυεστερικών επιφανειών συμβαδίζει με τον δυναμικό χαρακτήρα, ενώ η αεροδυναμικά σχεδιασμένη οβάλ κονσόλα και το διπλό μπάκετ του κυβερνήτη και συγκυβερνήτη, προσπαθούν να συμβιώσουν αρμονικά με την σχεδίαση του ντεκ στην πρόμνη. Η χρωματική ταύτιση αεροθαλάμων και πολυεστερικών τμημάτων το ανεβάζει αισθητικά, όμως η όχι και τόσο καλόγουστη επιλογή στο χρώμα και στο σχήμα των διακοσμητικών και της ταπεσαρίας, αφαιρεί κάτι από την αισθητική του συνόλου.

Το S 24 είναι ένα αμιγώς Ελληνικό σκάφος, αφού η σχεδίαση και η κατασκευή του έχουν γίνει εξ' ολοκλήρου από τον Πέτρο Καπλερί. Με 68° είσοδο πλώρης, το σκάφος διαθέτει απόλυτα "μαχαιρωτή" γάστρα στο σημείο εκείνο. Στην συνέχεια και προς την πρόμνη, το V της γάστρας ανοίγει σταδιακά ενώ δύο μέτρα πριν από το transom δημιουργείται το πρώτο step που έχει μήκος 0,7 μ. και αμέσως μετά το δεύτερο με μήκος 1,30 μ. μέχρι την απόληξή του. Και τα δύο steps έχουν αρνητική κλίση ενώ ο αερισμός τους γίνεται σε αντίστοιχα σημεία από ευμεγέθη ανοίγματα και στις δύο πλευρές του chine. Τρία παρατροπίδια χαρακτηριστικής σχεδίασης, πλήρως ανεστραμμένα συν ένα του chine, τρέχουν κατά μήκος της γάστρας σε κάθε πλευρά της διέδρου σχηματίζοντας απόλυτες ακμές στο τελειώμά τους. Η συγκεκριμένη τοποθέτηση και το σχήμα των παρατροπίδιων σχηματίζουν αλληλέλληλα κανάλια (τούνελ) κατά μήκος της γάστρας, καθοδηγώντας την ροή του νερού αλλά και του αέρα και συμβάλλοντας στην πρώτη περίπτωση στην κατευθυντικότητα και στο lift της γάστρας, ενώ στην δεύτερη συμπληρώνουν τον αερισμό των steps, ενώ το deadrise στο transom

φτάνει τις 24,5°.

Αλλαγή υπήρξε και στο σημείο τοποθέτησης του κινητήρα, αφού το πολυεστερικό μπρακέτο που αποτελεί μέρος της γάστρας (χωρίς όμως να συμμετέχει στην πλεύση), τοποθετεί τον κινητήρα 60 cm πίσω από τον καθρέφτη.

Τα 950 κιλά βάρους για σκάφος επτά μέτρων ακούγονται ίσως υπερβολικά, όπως επίσης και το εντυπωσιακό φάρδος των... τριών μέτρων, έστω κι αν αυτό περιορίζεται στο σημείο της πρόμνης με τις τεράστιες πολυεστερικές επιφάνειες. Στην περίπτωση του Top - Line S 24, αυτά τα μεγέθη είναι πραγματικότητα, όπως επίσης και η ενισχυμένη έως υπερβολής κατασκευή του συνόλου. Είχαμε την ευκαιρία να παρακολουθήσουμε εξ' αρχής την κατασκευή ενός S 24, διαπιστώνοντας το εντυπωσιακό δέσιμο του σκάφους καθώς και την χρήση εγκεκριμένων πρώτων υλών. Παράλληλα ο συνδυασμός ισοφθαλικών και βινυλικών ρητινών και η χρήση εξελεγμένων υαλοούφρασματων προσφέρουν αντοχή χωρίς να επιβαρύνουν με κιλά το σύνολο της κατασκευής.

Δύο μεγάλα πολυεστερικά stringers σχήματος Π τρέχουν κατά μήκος της γάστρας, ενώ ένας πολυεστερικός διαμήκης νομέας φιξάρεται επάνω από την καρίνα δημιουργώντας από το κάτω μέρος του κανάλι αποστράγγισης των νερών, ενώ στην επάνω του πλευρά τοποθετούνται (οι από plywood) βάσεις στήριξης των δεξαμενών. Στην εξωτερική μεριά των stringers φιξάρονται κάθετες ενισχύσεις (έξη σε κάθε πλευρά), οι οποίες τα γεφυρώνουν με το chine. Από τις έξη συνοδικά κάθετες φρακτές που τοποθετούνται στο S 24, οι πέντε φιξάρονται πρώτα στο ντεκ, ενώ στο σημείο που έρχονται σε επαφή με την γάστρα παρεμβάλλονται έδρες από μπόλσα.

Οι αεροθάλαμοι είναι κατασκευασμένοι από H/N 1670 dtex της



Pennel Flipro, έχουν μεταβλητή διάμετρο από 60 cm πίσω μέχρι 50 στην πλώρη, διαθέτουν έξι διαμερίσματα και έχουν τέσσερις χειρολαβές, ενώ συμπληρώνονται από τον κλασικό σχοινοφόρο.

Η μεγάλη πολυεστερική δελφινέρα της πλώρης αποτελεί ενιαίο σύνολο με την γάστρα και το ντεκ, στο δε εσωτερικό της σχηματίζεται το στρίτσο με πρόσβαση από το κωνευτό καπάκι στο επάνω μέρος. Αμέσως μετά, βρίσκεται το κλασικό, τριγωνικό και μεσαίων διαστάσεων ταμπούκι, που με την τοποθέτηση των προσηπικών που συμπεριλαμβάνονται στον βασικό εξοπλισμό, μετατρέπεται σε sundeck - κρεβάτι μήκους 2,02 μ. και μέσου πλάτους 1,30 μ.

Από τον μπουλμέ του εμπρός ταμπουκιού μέχρι τον καναπέ της πρύμνης, το πλάτος του ντεκ αυξάνεται σταδιακά, δημιουργώντας έναν κφέλιμο χώρο μήκους 2,80 μέτρων. Το πάτωμα βρίσκεται ψηλότερα από την ίσαλο και είναι αυτοαποστραγγιζόμενο μέσω δύο μεγάλων υδρορροών, κατά το μήκος του δε χωρίζεται σε τρία καπάκια κάτω από τα οποία φιλοξενούνται, σε ισάριθμους χώρους ανάμεσα στα stringers, οι ίπox δεξαμενές καυσίμου και νερού. Από τη μέση περίπου του σκάφους και προς τα πίσω, το ντεκ αγκαλιάζει τους αεροθαλάμους σχημα-

τίζοντας δύο μεγάλα, πρακτικά αλλά συγχρόνως διακριτικά σε όγκο και σχήμα, πατήματα. Το ταμπούκι της πρύμνης είναι υπερυψωμένο, και στο επάνω μέρος του βρίσκεται το δεύτερο sundeck του σκάφους, διαστάσεων 1,90x1,00 μ. Ιδιαίτερα άνετη είναι και η πλατφόρμα μπάνιου, η οποία εκτείνεται πίσω από το transom και πάνω από το μπρακέτο του κινητήρα.

Εμπρός από τον μπουλμέ του πρυμνιού ταμπουκιού βρίσκεται ο τετραπλός καναπές της πρύμνης με ανεξάρτητο έδρανο. Το ενιαίο σώμα-βάση με τα δύο ανεξάρτητα μπάκει καθίσματα, προσφέρει την απόλυτα ιδανική θέση καθιστής οδήγησης, ενώ εξ' ίσου ασφαλής και άνετη είναι η οδήγηση και από την όρθια θέση. Σε περίπτωση όμως που κάποιος δεν θέλει την συγκεκριμένη πρόταση, υπάρχει η δυνατότητα τοποθέτησης κλασικής κονσόλας και απλού καναπέ οδήγησης.

Επίσης υπάρχει μία δεύτερη έκδοση του ντεκ του S 24, με μικρότερο ταμπούκι πρύμνης και περισσότερο ελεύθερο χώρο. Στην συγκεκριμένη περίπτωση μπορεί να τοποθετηθεί και μία τρίτη σειρά καθισμάτων, έτσι ώστε οι θέσεις καθημένων να φτάνουν τις δέκα.

Το τεράστιο σε διαστάσεις ταμπούκι της πρύμνης αποτελεί τον βασικό αποθηκευτικό χώρο του S 24. Με όγκο 1500 λίτρων περίπου, χωράει τα

TOP LINE S 24



πάντα (και το εννοούμε!). Εύχρηστος είναι και ο χώρος κάτω από τον καναπέ της πρόμνης, διαστάσεων 1,60x0,35x0,30 μ. Κάτω δε από τα μπάνια, με πρόσβαση από το πίσω μέρος της βόθρας τους, δημιουργείται ένας ακόμη χώρος για περιορισμένου όγκου αντικείμενα, ενώ υπάρχει και ο σχετικά ρηχός χώρος στο κάτω μέρος της κονσόλας.

Στον εξοπλισμό κάποια βασικά πράγματα εκτιμώνται ιδιαίτερα όπως π.χ. η μεγάλη χωρητικότητα των 450 lt. καυσίμου σε δύο ανεξάρτητες δεξαμενές ή η inox δεξαμενή νερού των 100 lt. με πλήρη εγκατάσταση και ντουζιέρα. Πάρα πολύ καλή η ηλεκτρολογική εγκατάσταση, με σωληνώσεις και διακλαδωτήρες, όπως και οι παροχές καυσίμων. Όλες οι βίδες είναι παξιμάδια ασφαλείας ενώ ιδιαίτερη εντύπωση μας έκανε το σφώνι κατασκευής Top-Line όπου τοποθετείται η αντλία σεντίνας. Επίσης, όλες οι δεξαμενές στηρίζονται σε ελαστικές βάσεις και είναι φεραρισμένες με αφρό πολυουρεθάνης.

Η Mercury 225 Optimax που ήταν τοποθετημένη στο μπρακέτο του S 24 μας έδωσε μία πλήρη εκόνα για την χρήση αναψυχής του S 24, κάτι που φυσικά ήταν και το ζητούμενο αφού το σκάφος των 950 κιλών με τα μεγάλα sundeck και τα επτά μέτρα μήκους, δείχνει να αγαπά τα μακρινά και πολυήμερα ταξίδια.

Με αυτή την λογική, η τελική ταχύτητά των 49,3 knots που καταγράψαμε στις 5.600 σ.α.λ. με προπέλλα Tempest 21", είναι η υψηλότερη τελική που έχουμε μετρήσει σε σκάφος ανάλογου μήκους και βάρους με Mercury Optimax 225 Hp. Επίσης, σε όλο το φάσμα των στροφών οι επιδόσεις κυμάνθηκαν σε υψηλές τιμές και με τις δύο προπέλλες που δοκιμάσαμε. Η Tempest 21" απέδιδε καλύτερα όπως ήταν αναμενόμενο από τις 3.500 σ.α.λ. και άνω, ενώ μέχρι τις 3.000 σ.α.λ. παρουσίαζε πατινάρισμα, ανεβάζοντας συγχρόνως και την κατανάλωση σε λίτρα ανά μίλι. Αντίθετα, η Mirage Plus 19" δούληψε πολύ καλύτερα χαμηλά (έως τις 3.500 σ.α.λ.) ενώ ψηλότερα ήταν σχετικά κοντά στις επιδόσεις της Tempest 21".

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

TOP-LINE S 24

Ολικό μήκος: 6,98 μ. (7,28 μ. με την δελεφνέρα)

Ολικό πλάτος: 3,00 μ.

Εσωτ. μήκος: 6,40 μ.

Εσωτ. πλάτος: 1,80 μ.

Διάμετρος αεροθαλάμων: Μεταβλητή, 60 έως 50 cm.

Αριθμός αεροθαλάμων: 6

Υλικό αεροθαλάμων: Pennel Filpro 1670 atex

Είσοδος πλώρης: 68"

Deadrise στο transom: 24"

Μεγίστη ισχύς: 250 HP

Ελάχιστη ισχύς: 175 HP

Δεξαμενές: Καυσίμου δύο (1x200 lt. και 1x250 lt.) inox

Νερού 1x100 lt. inox

Βάρος σκάφους: 950 κιλά

Οφέλιμο φορτίο: 2077 κιλά

Άτομα: 10

Κατηγορία CE: Γ

Τιμή: Δ.Α.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: Top-Line Πέτρος Καπλιερής
Πάροδος περιφ. Σπάτων (Χρ. Μπέκα) τηλ. 60.25.515

Αξίζει να σημειωθεί ότι η χαμηλότερη κατανάλωση με την Tempest 21 ήρθε στις 4.000 σ.α.λ. όπου το S 24 ταξίδευε με 34 κόμβους καταναλώνοντας μόλις 1,17 λίτρα ανά μίλι. Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζει και η συμπεριφορά της γάστρας με τα steps, αφού όσο αυξάνει η ταχύτητα μειώνεται η αντίσταση λόγω τριβής με το νερό, αφού και με τις δύο προπέλλες, από τους 30 κόμβους και άνω η ταχύτητα αυξάνεται με σταθερό σχεδόν λόγο ανά 500 σ.α.λ. και μέχρι το όριο των στροφών, χωρίς μάλιστα να εξαντλήσουμε το trim του κινητήρα.

Το εντυπωσιακό πλάτος

των τριών μέτρων και η επαφή των αεροθαλάμων με την επιφάνεια εν στάσει προσδίδουν μία εκπληκτική στατική ευστάθεια στο S 24. Αν εξαιρέσουμε ένα στιγμιαίο κράτημα της γάστρας στο απότομο άνοιγμα της μανέτας, το πλανόρισμα έρχεται άμεσα χωρίς ορθοπλάνορισμα, ενώ από τους 17 κόμβους και μετά το S 24 πλέει απόλυτα ευθυγραμμισμένο, με την μοχαιρωτή του πλήρη κυριολεκτικά να σχίζει και να "καταπίνει" ό,τι βρεθεί μπροστά της. Το σκάφος παραμένει εντυπωσιακά σταθερό σε όλες τις πλεύσεις, με κορυφαία απόσβεση χάρις στην ευθυγραμμισμένη πλεύση του και φυσικά στο βαθύ V. Εντυπωσιακή είναι και η κατευθυντικότητα, που οφείλεται κατά κύριο λόγο στα ανεστραμμένα παρατροπιδία. Αμεση ήταν και η απόκριση στο στρίψιμο του τιμονιού αφού το S 24 πραγματικά "δαγκώνει" στις στροφές σε σημείο που καλό είναι να αποφεύγονται οι άσκοποι και απότομοι χειρισμοί, και ειδικά στις υψηλές ταχύτητες.

Η θαυμάσια απόσβεση στον κυματισμό, ακόμη και στην περίπτωση κάποιων αποθαλασσώσεων, μας επέτρεπε να οδηγούμε με άνεση καθιστοί, παρά την προωθημένη θέση διακυβέρνησης. Το βρέξιμο βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα και μόνο κάποιες φορές φτάνει νερό στους πίσω καθήμενους, και αυτό σε χαμηλές ταχύτητες και με τον καιρό στη μάσκα.

Ο συνδυασμός του άγριου αγωνιστικού offshore με την κορυφαία πλεύση στον καιρό, με το οικογενειακό σκάφος με τους άφθονους αποθηκευτικούς και λειτουργικούς χώρους και τα μεγάλα sundeck που μας χαρίζουν ξέγνοιαστες και όμορφες διακοπές, πέτυχε απόλυτα στο μεγάλο Top-Line, που σαν μοναδικό "ερωτηματικό" έχει την μεταφορά του σκάφους με τρέιλερ, λόγω του αυξημένου πλάτους των τριών μέτρων, εκτός και αν ξεφοουκώσουν τα πίσω τμήματα των αεροθαλάμων.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ

TOP-LINE S 24

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: MERCURY OPTIMAX 225 HP

ΠΡΟΠΕΛΛΑ: TEMPEST 21"

KNOTS

50

45

40

35

30

25

20

15

10

5

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

0

1000 1500 2000 2500 3000 3500 4000 4500 5000 5500 6000

ΓΡΑΦΗΜΑ: "ΦΟΥΚΟΤΟ & JET"

Σ.Α.Λ.

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

Σ.Α.Λ.	KNOTS	MPH	LT/HR	LT/MILE
1500	6,2	7,1	5	0,80
2000	7,2	8,3	20	2,70
2500	8,8	10,1	25	2,80
3000	17,8	20,4	30	1,68
3500	25,7	29,5	32	1,24
4000	34	39,1	40	1,17
4500	40	46	57	1,42
5000	45	51,7	70	1,55
5600 (WOT)	49,3	56,7	85	1,72

Ελάχιστη ταχύτητα πλαναρίσματος 13,5 κόμβοι στις 2700 σ.α.λ.

Άτομα: 3/ Καύσιμα: 200 lt / Εξοπλισμός 50 kg.

Οι μετρήσεις ταχύτητας έγιναν με GPS Transpak II της Trimble και καταναλώσεως με Flo Scan