

TOP LINE

S 24

Έχει ήδη περάσει ένας και παραπάνω χρόνος από τότε που πρωτοπαρουσιάστηκε το εντυπωσιακό, πρωτότυπο R 23 από την Top Line.

Το σκάφος έκανε την εμφάνισή του φυσικά στους αγώνες, και αμέσως τράβηξε επάνω του όλα τα βλέμματα, όχι τόσο γιατί από την πρώτη στιγμή άρχισαν οι διακρίσεις, αλλά γιατί είχε πολλά πραγματικά πρωτοποριακά στοιχεία να επιδείξει.

Τα μεγάλα πολυεστερικά bucket καθίσματα, η οβάλ αεροδυναμική κονσόλα, τα διπλά steps της γάστρας, το βαθύ V των 27°, τα αρνητικά κοίλα παρατροπίδια, όλα μαζί συνέθεταν ένα εντυπωσιακό σκάφος, τα οποία υπογραμμίζονται κι από το εντυπωσιακό λευκό - κόκκινο χρώμα αλλά και την ημιαγωνιστική Mercury Pro Max 200.

Φυσικά, ο ρόλος του πρωτότυπου R 23 ήταν να δημιουργήσει ένα πειραματικό μοντέλο που πάνω του θα εξελισσόταν μία γάστρα για μια σειρά σπορ μοντέλων παραγωγής.

Έτσι λοιπόν και έγινε. Σήμερα, μετά από έναν ολόκληρο χρόνο δοκιμών, κατασκευάστηκε το S 23 (S= sport αντί του R = racing) και φυσικά υιοθετήθηκε και μία σειρά αλλαγών που ήλθαν από την αγωνιστική εμπειρία.

Η γωνία Deadrise λοιπόν μειώθηκε από τις 27° στις 25°, τα παρατροπίδια έγιναν πιο κοντά και τα steps πιο ρηχά, όλα προς χάρη της ευστάθειας που είναι αναγκαία στα σκάφη παραγωγής.

Η αρνητική κλίση των παρατροπίδων με την κοίλη μορφή για αυξημένη μηχανική αντοχή αλλά και μαλακότερη πλεύση, παρέμεινε να χαρακτηρίζει και το S 24 όπως και τα υπόλοιπα μοντέλα της εταιρείας. Η πλήρη παρέμεινε αρκετά γεμάτη για να διατηρεί τη μεγάλη ίσαλο, χωρίς ωστόσο να έχει μεγάλο πλάτος, αλλά είσοδο 52° για να διευκολύνει την απόσβεση. Το μπρακέτο ενσωματώθηκε πλέον στη γάστρα και κατέβηκε χαμηλότερα, αποκτώντας κατά κάποιο τρόπο το σχήμα της γάστρας και αποτρέποντας τις όποιες τάσεις ορθοπλωρίσματος που μπορούν να προκύψουν σε πολύ δύσκολους καιρούς. Το deck ουσιαστικά αποκτά -σάρκα και οστά- στο S 24, γιατί το R 23 δεν είχε παρά ένα εντελώς επίπεδο δάπεδο που κάλυπτε μόνο τις αγωνιστικές ανάγκες.

Εδώ λοιπόν έχουμε ένα ολοκαίνουριο deck, που όμως και πάλι δεν είναι ακριβώς αυτό που θα βγει στην παραγωγή. Η εσωτερική διαρρύθμιση ξεκινά από τη μεγάλη δελφινέρα, που έχει άφθονο χώρο όχι μόνο για αλυσίδες, άγκυρες, σχοινιά κ.λπ., αλλά και για ηλεκτρικό εργάτη. Πιο πίσω τα πράγματα ακολουθούν την πεπατημένη με το τριγωνικό καναπέ που μετατρέπεται σε κρεβάτι και κρύβει από κάτω του το πλωριό ταμπούκι. Η κονσόλα είναι έντονα επηρεασμένη από εκείνη των μεγάλων Stingher, με όχι απλώς οβάλ αλλά σφαιρικό σχεδόν σχήμα.

Για' όλα αυτά το design συνδυάζεται και με τη λειτουργικότητα, και εμπρός



από την κονσόλα υπάρχει μονό κάθισμα με αποθηκευτικό χώρο από κάτω, ενώ το πάνελ των οργάνων είναι άνετο και πραγματικά όμορφο, όπως μας έχει συνηθίσει η Top line.

Η όλη κατασκευή τοποθετείται στη δεξιά πλευρά, όχι μόνο για να εξασφαλίζει άνετο διάδρομο προς την πλώρη, αλλά και για να βοηθά την κατανομή των βαρών, αντισταθμίζοντας τη ροπή της προπέλας, που τείνει να στρέψει το σκάφος αριστερά.

Η πλοήγηση γίνεται από διπλό κάθισμα τύπου basket, που αγκαλιάζει και στηρίζει σωστά τους κυβερνήτη και συγκυβερνήτη. Πίσω από το κάθισμα αυτό υπάρχει ένας τριπλός και πιο πίσω ένας τετραπλός καναπές, και εδώ είναι που θα διαφοροποιηθεί το σκάφος της παραγωγής, όπου στη θέση των δύο καναπέδων θα υπάρχει ένα τεράστιο sundeck και ένα εξίσου τεράστιο ταμπούκι από κάτω.

Στην πρύμη, η πάνω πλευρά του μπρακέτου προεκτείνεται δεξιά και αριστερά σχηματίζοντας δύο

άνετες πλατφόρμες, το roll bar είναι πολυεστερικό, σε λογικές διαστάσεις, και στους αεροθαλάμους υπάρχουν πολυεστερικές πλατφόρμες για εύκολο πέρασμα προς την πρύμη.

Η δοκιμή στη θάλασσα δεν μπόρεσε να εμφανίσει παρά ελάχιστα από τα στοιχεία του σκάφους, κυρίως λόγω του ότι ο κινητήρας παρουσιάζει κάποιο πρόβλημα και δεν μπορούσε να εμφανίσει τις δυνατότητες του σκάφους, αλλά και γιατί ήταν η πιο ήρεμη ημέρα του Σεπτεμβρίου που δεν επέτρεπε στη γάστρα να δείξει καμιά από τις αρετές της. Έτσι, ούτε αξιολόγηση πλεύσης μπορούσε να γίνει, ούτε αξιολόγηση επιδόσεων, ούτε αξιολόγηση ευστάθειας,



μπορούσε μόνο να αποκτηθεί μία απλή αίσθηση του σκάφους.

Με τις συνθήκες αυτές λοιπόν μπορούμε να πούμε ότι το σκάφος είχε στιβαρή αίσθηση και πλεύση που πρόδιδε σταθερότητα (παρ' ότι δεν πήγαινε πάνω από 45 m.p.h.). Η γάστρα έπλεε απόλυτα ευθυγραμμισμένη, και η πλώρη έμεινε χαμηλά, συγκρατούμενη από την άντωση του διπλού ster της πρύμνης.

Επειδή τα παραπάνω αίγουρα δεν είναι αρκετά για να έχετε μία πλήρη εικόνα του σκάφους, στο επόμενο τεύχος θα διαβάσετε πλήρες τεστ, και μάλιστα της έκδοσης με την τελική μορφή του deck.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Χώρα προέλευσης:	Ελλάδα
Ολικό μήκος:	7.25 μ.
Ολικό πλάτος:	3.00 μ.
Εσωτ. μήκος:	6.70 μ.
Εσωτ. πλάτος:	1.80 μ.
Διάμετρος αεροθ:	0.50-0.60 μ.
Υλικό αεροθαλ:	H/N 1670 atex
Διαμερίσματα:	6
Deadrise:	24°
Deadrise πλώρης:	68°
Ατομά:	12
Κινητήρες:	200-250 HP
Ρεζερβουάρ:	250 λίτρα
Δεξαμενή νερού:	100 λίτρα
Βάρος:	900 κλά
Προδιαγραφή:	CE(B)

Κατασκευαστής:
Πάρος Καπλήρης- Π. Κωνσταντίνου
1ο χλμ Σπάτων-Λούτσας Σπάτα
Τηλ. 6025515