

TEST

Του
Δημήτρη Παπανδρέου
Φωτ.: Γ. Κασωτάκης

TOP LINE

-Ταξί, ταξί!

Αυτό κι αν είναι "Σκωτσέζικο ντους"! Τον ένα χρόνο να κερδίζεις ένα σκληρό αγώνα στην Ερυθρά θάλασσα απέναντι σε δυνατές συμμετοχές, και τον επόμενο χρόνο να μεταφέρεις επιβάτες Ουρανούπολη-Δάφνη-Άγιον Όρος!

-Ταξί, ταξί!

Πρώτη φορά βλέπουμε μετατροπή ενός αγωνιστικού καθαρόαιμου σκάφους σε επαγγελματικό, και όπως καταλαβαίνετε πρέπει πρώτα να προσαρμοστούμε στο γεγονός και κατόπιν να παραθέσουμε τις εντυπώσεις μας από την δοκιμή του! Γιατί, δεν υπάρχει



WORK

ούτε αμφιβολία ούτε παρατήρηση για την αξία και την συμπεριφορά αυτής της γάστρας στον καιρό, ενώ ο δημιουργός της Πέτρος Καπλερής είναι ο πρωτοπόρος αυτών των σχεδιάσεων (για τα Ελληνικά πράγματα τουλάχιστον) με το εξαιρετικό "στεπάτο" S 24 (που γνωρίζουμε καλά ότι αποτέλεσε την πηγή έμπνευσης για όλους τους κατασκευαστές, οι οποίοι στη συνέχεια ακολούθησαν δικούς τους δρόμους).

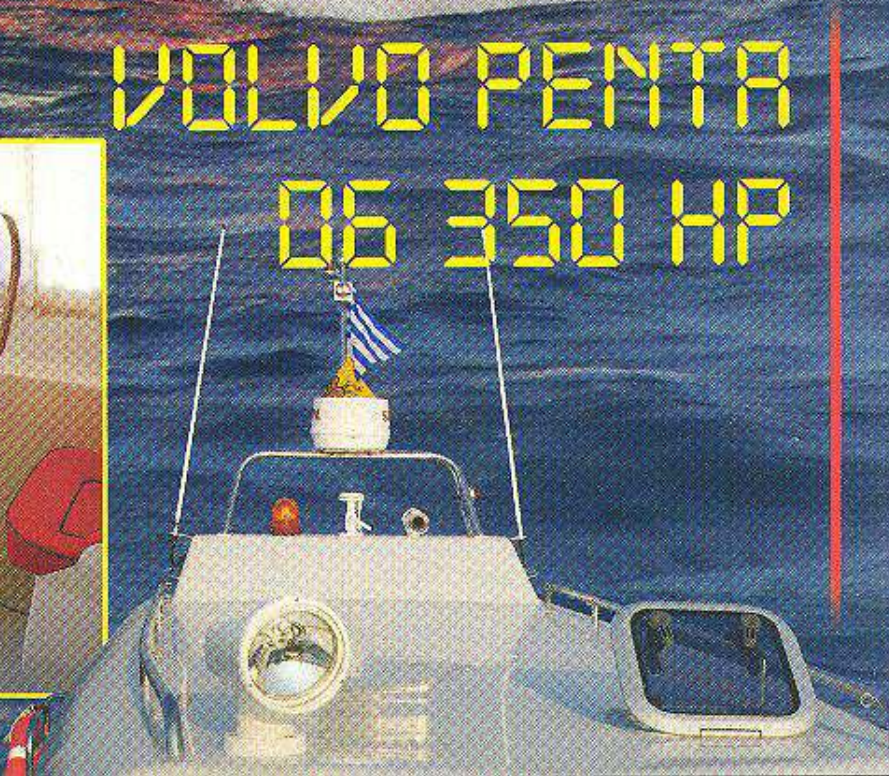
Δεν είναι απλό πράγμα το να σχεδιάζεις μιά γάστρα 10 μέτρων με δύο steps από λευκό χαρτί, χρησιμοποιώντας αποκλειστικά την προηγούμενη εμπειρία σου, χωρίς να υπάρχει ένα "πάτημα" στο οποίο θα μπορούσες να σταθείς, να κόψεις, να ράψεις, να επιμηκύνεις και να μετατρέψεις (ικατά την προσφιλή μέθοδο των περισσότερων, Ελλήνων και ξένων, κατασκευαστών φουσκωτών -στα πλαστικά είναι ο κανόνας!).

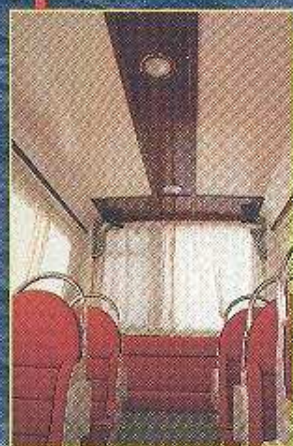
Η "μοναξιά" του Πέτρου Καπλερή φαίνεται στον σχεδιασμό, στην κατασκευή, στο φινιρίσμα και στον "εξοπλισμό" των σκαφών του,

TOPLINE CORSAIR 33

VOLVO PENTA

06 350 HP







που όντως έχουν ξεχωριστή ποιότητα χωρίς να είναι πιά και τόσο ακριβότερα από τον πίο συμβατικό ανταγωνισμό τους. Και ο άνθρωπος, τολμά: Συμμετέχει στους αγώνες, έστειλε δύο φορές πληρώματα στην Αίγυπτο παίρνοντας τις πρώτες θέσεις και στα δύσκολα ('06) και στα εύκολα ('07), επιμένει στην Sport πλευρά της φουσκωτής αναψυχής χωρίς να ενδίδει σε εύκολες και οικονομικές λύσεις, και τέλος "σοκάρει" τους αγοραστές του κορυφαίου Corsair 33, θέλοντας να αξιοποιήσει την, περίπου απaráμιλλη, συμπεριφορά του στον κυματισμό, στον επαγγελματικό τομέα. Τι πρέπει να σκεφτούμε τώρα εμείς, και τι

είναι αυτό που μας απασχολεί;

Δεν ειμαστε αίγιουροι αν θέλουμε να μοιραζόμαστε αυτό το "τουριστικό καθαρόαιμο" RIB (που θα το συγκρίναμε με την BMW M5 αν θέλαμε να ταυτίσουμε στεριά και θάλασσα) με τους "ταξιτζήδες των Σπετσών" (και όχι μόνο), ίσως γιατί για κάποιον ανεξήγητο λόγο όλοι οι επαγγελματίες έχουν αιχρuxκτο πόλεμο με τους ιδιώτες, και στους χερσαίους και στους θαλάσσιους δρόμους! Ας είναι, μπορεί το όνομα να είναι το ίδιο, δηλαδή Corsair 33, όμως η προσθήκη του Pilot και βέβαια το λευκό

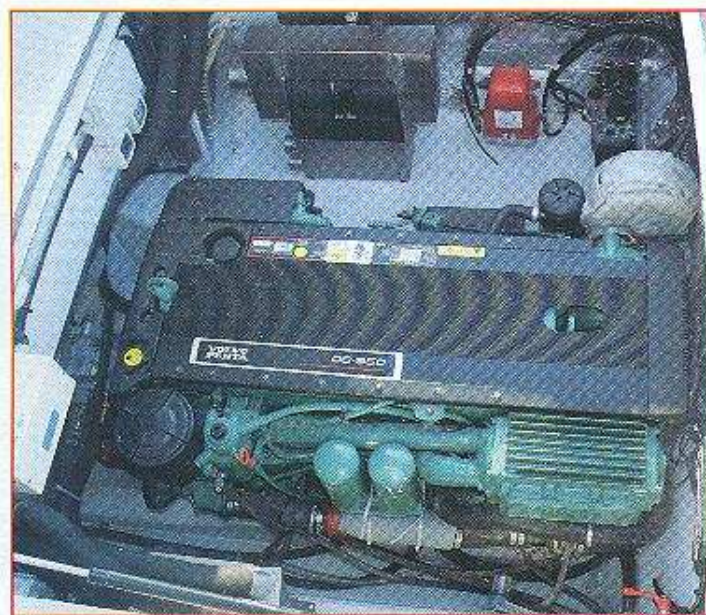
κουβούκλιο και οι πορτοκαλί αεροθάλαμοι, είναι αρκετοί για σαφή διαχωρισμό. Στη συνέχεια, έρχονται οι κινητήρες, που είναι έσω/έξω diesel αντί των εξωλεμβίων. Αλλά πάνω απ' όλα, πρέπει να εξάρουμε την πρωτοβουλία και πρωτοτυπία της Top Line, για ένα φουσκωτό σκάφος που θα προσπαθήσει να φέρει νέα επίπεδα πλεύσης και ασφάλειας στην "κλειστή" κοινωνία των επαγγελματικών σκαφών παράκτιων πλώων.

Έχετε προσέξει ότι αυτά τα βαθύγαστρα "ταξί των Σπετσών" πηγαίνουν σφαιρα, ανοίγουν ένα αυλάκι τόσο βαθύ που αν πέσει μέσα φουσκωτό του ξεφουσκώνουν τα μπαλόνια, και πηγαioέρχονται χωρίς πρόβλημα σε καιρούς που αντίστοιχου μήκους RIB "τρώνε ξύλο"; Οι λόγοι αυτής της συμπεριφοράς είναι δύο: Πρώτον οι πολύ βαθιές γάστρες, και δεύτερον το μεγάλο εκτόπισμα σε συνδυασμό με την κατανομή βάρους που "επιβάλλουν" οι μεγάλες diesel.

Ας δούμε τώρα το Top Line 33 Pilot, που πέραν της γάστρας των 9.98 μέτρων με τα δύο steps, την είσοδο πλώρης 54" και το deadrise των 24°,5, δεν έχει άλλα κοινά με το "πολιτικό" μοντέλο. Ναι, οι ολόκληροι αεροθάλαμοι των 0,35-0,60 μ. παραμένουν, αλλά η "καμπίνα" έχει αλλάξει εντελώς την όψη του, έτσι ώστε να πρέπει να



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ-ΤΕΧΝΙΚΑ



πλησιάζει κάποιος πολύ κοντά για να δει τη φήμη στο πίσω μέρος, και βέβαια να καταλάβει ότι πρόκειται για RIB.

Η προσοχή στη λεπτομέρεια που χαρακτηρίζει την Top Line βρίσκεται εδώ την... αποθέωσή της! Σε σημείο που μακαρίζουμε τους επαγγελματίες που θα αγοράσουν το Pilot, γιατί θα βρεθούν, μαζί με τους επιβάτες τους, σ' ένα πραγματικά ποιοτικό, ασφαλές, ευχάριστο και εργονομικό περιβάλλον! Η Top Line κατασκεύασε ειδικό καλούπι για το ντεκ του Pilot, ενώ υπάρχουν πολλές δυνατότητες εξοπλισμού, κατόπιν παραγγελίας.

Το Corsair 33 Pilot έχει άδεια παράκτιων πλώων έως 25 ν.μ., και χρησιμοποιεί μονό κινητήρα diesel 350 Hp της Volvo Penta (για πλώες πέραν των 25 ν.μ. απαιτούνται δύο diesel). Η μέγιστη ισχύς που μπορεί να δεχτεί είναι 500 Hp σε μονό κινητήρα, ή 2x350 Hp! (Ας μην ξεχνάμε ότι πρόκειται για ένα πολύ μεγάλο σκάφος, με ολικό πλάτος 3,05 μ. και εσωτερικό 1,80 μ.). Έτσι, το συνολικό βάρος του σκάφους της δοκιμής φτάνει τα 4.200 κιλά, και σ' αυτά πρέπει να προστεθούν οι επιβαίνοντες (έχει άδεια κλειστού τύπου για 8 άτομα, όπως προβλέπει ο Γ.Κ.Α. για επαγγελματικό σκάφη έως 12 μέτρων), και τα 600 lt καύσιμα του ρεζερβουάρ.

Το εσωτερικό της καμπίνας είναι εξαιρετικά ευρύχωρο, με ύψος 2 μέτρων και έξη μπάκετ καθίσματα, συν τέσσερις θέσεις στον πίσω καναπέ. Κάθε κάθισμα έχει δική του ίnox χειρολαβή, και ο κυβερνήτης κάθεται εμπρός δεξιά, έχοντας άριστη ορατότητα σε όλες τις συνθήκες. Η πόρτα εισόδου βρίσκεται στην πλώρη, και τα μεγάλα παράθυρα καλύπτονται με λευκές κουρτίνες. Υπάρχει σύστημα ψύξης-θέρμανσης του χώρου (από τον κινητήρα και από την θάλασσα με δύο χωριστές "σερπαντίνες") ενώ το φινιρίσμα είναι πολύ καλά, με ξύλινες διακοσμήσεις, όμορφους χρωματισμούς κτλ., που θυμίζουν σκάφος αναψυχής και όχι επαγγελματικό.

Εξ' ίσου εντυπωσιακός είναι και ο μηχανικός-ηλεκτρονικός εξοπλισμός, καθώς στο μεγάλο μηχανοστάσιο η D6 350 έχει άνετη πρόσβαση για service, και δίνει κίνηση στο υδραυλικό bow thruster,

που μπορεί έτσι να λειτουργεί συνεχώς για προσωρινή πλαιοδέτηση ή στη διάρκεια της επιβίβασης-αποβίβασης. Η μετάδοση γίνεται με το νέο πόδι DPR της Volvo Penta, που όπως έχουμε αναφέρει είναι ιδιαίτερα ενισχυμένο για να "αντέχει" τους ίππους και την ροπή της μεγάλης D6.

Στα ηλεκτρονικά, εκτός των οργάνων του κινητήρα, το GPS-Plotter κτλ., βρίσκουμε ραντάρ 24 ν.μ. καθώς και δύο VHF. Όλα αυτά έχουν τοποθετηθεί με τάξη στο λειτουργικό ταμπλώ.

αποδεικνύοντας ότι η αγωνιστική εμπειρία (όπου ο πιλότος θέλει να έχει τα πάντα στις άκρες των δακτύλων του) αποδεικνύεται ανεκτίμητη και σε άλλες χρήσεις. Μόνο το ηλεκτρονικό χειριστήριο βρίσκεται λίγο δεξιότερα και πιο ψηλά, αλλά όπως διαπιστώσαμε στη δοκιμή, η ακλόνητη πλεύση του σκάφους δεν απαιτεί συχνή χρησιμοποίησή του για αντιμετώπιση του καιρού.

Η Volvo Penta D6 350 μπορεί να δώσει τελική ταχύτητα 35 κόμβων στις 3.450 σ.α.λ. με 600 lt καύσιμα και 10 επιβαίνοντες (8 επιβάτες συν δύο πλήρωμα).

Με λιγότερα φορτία, στη δοκιμή μας φτάσαμε μέχρι τον "κόφτη" των 3.600 σ.α.λ., για ταχύτητα 38,5 κόμβων, που οπωσδήποτε θεωρείται υψηλή για σκάφος 4.200 κιλών (κενό, με τον κινητήρα). Η υπηρεσιακή ταχύτητα βρίσκεται, ανάλογα με τον καιρό, μεταξύ 21 και 31 κόμβων στις 2.500-3.000 σ.α.λ., όπου ο κινητήρας διαθέτει την μέγιστη τιμή ροπής αλλά δίνει και την μεγαλύτερη οικονομία. Λόγω βάρους του σκάφους, το πλανόρισμα ήταν "κανονικό" (δηλαδή προσδετικό και όχι γρήγορο), αλλά στη συνέχεια ο κινητήρας είχε καλή απόκριση, δηλαδή η δύναμη γινόταν πάντα αισθητή σε κάθε κίνηση της μανέτας. Ακριβώς αυτό όμως, δηλαδή το μεγάλο εκτόπισμα, δίνει στο Corsair 33 Pilot μία συμπεριφορά πλεύσης που είναι "άγνωστη" στον κόσμο των φουσκωτών, συνδυάζοντας την άριστη απόσβεση με το "άνοιγμα του κύματος". Το σκάφος ταξιδεύει, θα έλεγε κανείς, στον "δικό του δρόμο" και η βαθεία πλώρη διαλύει τα μεγάλα κύματα χωρίς να γίνεται αισθητό κτύπημα (χρησιμοποιούμε συνειδητά τη λέξη διαλύει, αντί "ανοίγει", "κόβει", κτλ.). Στην δοκιμή μας ο καιρός ήταν ένα γεμάτο πεντάρι, και κλεισμένοι στην καμπίνα, χωρίς άνεμο και χωρίς σπραίϊ, μπορούσαμε να ταξιδεύουμε προς όλες τις κατευθύνσεις χωρίς ίχνος κτυπήματος ή ταλαιπωρίας, ούτε για τον "προωθημένο" κυβερνήτη, ούτε για τους επιβαίνοντες. Στο εσωτερικό, και στον συγκεκριμένο καιρό, υπήρχαν "αντηχήσεις" λόγω του ύψους της καμπίνας (προσερχόμενες κυρίως από τα παρατροπίδια), ενώ ο θόρυβος του κινητήρα έμενε σε πολύ χαμηλή στάθμη, λόγω του εξωτερικού μηχανοστασίου.

Η Top Line και ο Πέτρος Καπλερής παρουσίασαν ένα απρόσμενο σκάφος, που συνδυάζει μία πραγματική offshore γάστρα αγωνιστικών προδιαγραφών, με πλήρως εξοπλισμένο επαγγελματικό ντεκ. Το τελικό αποτέλεσμα, λόγω της ποιότητας κατασκευής και της προσοχής στη λεπτομέρεια που διακρίνει όλα τα προϊόντα της φίρμας, είναι πραγματικά μοναδικό στον τομέα των επαγγελματικών, γιατί δεν πρέπει ούτε στιγμή να ξεχνάμε ότι πέραν της πολύ καλής πλεύσης, δίνει και την υπέρτατη ασφάλεια του πραγματικά αβύθιστου, ένα πλεονέκτημα που μόνο τα φουσκωτά RIB διαθέτουν.

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

TOP LINE CORSAIR 33 PILOT VOLVO PENTA D6 350

Σ.Α.Λ.	KNOTS
1500	8
2000	16
2500	21
3000	31
3600	38,5

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

TOP LINE CORSAIR 33

Ολικό μήκος: 9.98 μ.
Ολικό πλάτος: 3.05 μ.
Είσοδος πλώρης: 54"
Deadrise στο transom: 24".5
Αεροθάλαμοι: 0.35-0.60 μ.
Κινητήρες: Έσω-έξω diesel έως 500 Hp ή 2x350 Hp
Ρεζερβουάρ καυσίμων: 600 lt
Βάρος (με κινητήρα): 4.200 κιλά

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: TOP LINE, Πέτρος Καπλερής, Πάρδος Περιφερειακού Σπατών (Χρ. Μπέκα), Σπάτα, Τηλ. 210 6025515, 6025535.