

114 | 100 ΜΙΛΙΑ

Για ψαροτούφεκο
στην Ύδρα με το
CORSAIR 33

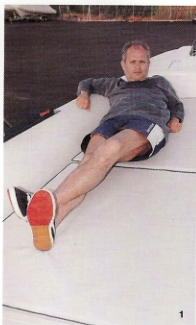


ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΙ Ο ΘΟΔΩΡΗΣ ΜΑΥΡΟΜΑΤΗΣ

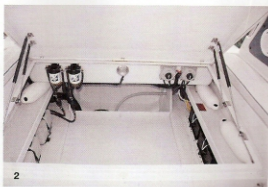
Η γάστρα του ελληνικού φουσκωτού που κέρδισε τον διεθνή αγώνα Red Sea Rib Rally, σχεδιάστηκε σαν μια καθαρά τουριστική γάστρα ενός σκάφους με μεγάλο βάρος που θα μπορούσε να ανταποκριθεί στις δύσκολες συνθήκες του Αιγαίου. Ήταν φυσικό λοιπόν στη γάστρα αυτή, του Corsair 33, να χτιστεί ένα τουριστικό deck, ολοκληρώνοντας το σκάφος που σήμερα φιγουράρει σαν ναυαρχίδα της εταιρίας Top Line.



Η γάστρα του Corsair είναι το επιστέγασμα των πειραματισμών του Πέτρου Καπληρή, του πρώτου Έλληνα κατασκευαστή που από το 1988 πειραματίζεται και σχεδιάζει σκάφη με αεριζόμενα steps. Δύο λοιπόν διπλά αεριζόμενα steps είναι το κύριο χαρακτηριστικό της. Ο αέρας που διοχετεύεται στο πρώτο τμήμα του κάθε step από τη διάυλο εισαγωγής περνάει στο δεύτερο χαμηλότερο τμήμα και συμπιέζεται δημιουργώντας μεγάλη υποπίεση, αυξάνοντας την άντωση. Αυτό είναι και το μυστικό, υπεύθυνο για το γεγονός ότι το βαρύ σκάφος έχει μικρές τριβές και αναπτύσσει μεγάλες ταχύτητες. Η γάστρα του Corsair 33, με είσοδο πλώρης 54ο και deadrise 24,5ο διαθέτει υψηλό chine σε όλο της το μήκος, ενώ τρία παρατροπιδια μικρού σχετικά όγκου διατρέχουν την κάθε πλευρά της διέδρου. Η διέδρος από το πρώτο σκαλοπάτι καταλήγει σε ένα ιδιόμορφο πέλμα με μικρό V στο κέντρο του. Το δέσμη της γά-



1



2



3

Η τουριστική έκδοση του Corsair 33

αναποκρίνεται απόλυτα στο ρόλο της, παρέχοντας απλόχερα

τις ανέσεις ναυτικού τουρισμού...

1. Δεύτερο sundeck στην πλώρη.
2. Ταμπούκι πρῶνης.
3. Μεγάλη ταμπούκι - καταπακτί, ανάμεσα από την πλώρη και την κονσόλα.
4. Sundeck στην πρῶνη και ανεξάρτητος καναπές.

στρας γίνεται με δύο διαμήκεις δοκοὺς που ξεκινούν από την πλώρη ἕως τον καθρέπτη και ἐπὶ ἐγκάρσιες φρακτές. Το κατὰστρωμα του Corsair είναι κλασικό και ἀπόλυτα λειτουργικό. Η πλώρη είναι πολυεστερική με κομψή δελφινίερα - πάτημα. Ο ἐργάτης καλύπτεται ἀπό πορτάκι το οποίο δίνει και ἀνοίγμα για το στρίτσο. Το υπερψυγμένο τραπέζοειδές ταμπούκι της πλώρης είναι ενιαίο. Διαθέτει ὁμως δύο ἀνοίγματα για καλύτερη πρόσβαση στο μεγάλο χώρο ἀποθήκευσης. Ἐνα ἄλλο μεγάλο ἀμφίρ - καταπακτί, ὑπάρχει μεταξύ κονσόλας και πλωρίδας υπερκατασκευής και είναι αυτοστραγγιζόμενο.

Η κονσόλα του σκάφους είναι κεντρικά τοποθετημένη, φουτουριστικής σχεδίασης και ἰδιαίτερα αεροδυναμική παρά το μεγάλο ὄγκο της, που φιλοξενεῖ το W.C. του σκάφους. Η είσοδος στο εσωτερικό του γίνεται ἀπό μεγάλη πόρτα που ἀνοίγει πρὸς την πλώρη, κατεβαίνοντας δύο σκαλοπάτια κάτω ἀπὸ το ἐπίπεδο του κατὰστρωματος. Στο W.C. ὅπου ἕνα ἀπομύσσο ὕψους μπόρει να σταθεῖ ὀρ-



TOP LINE CORSAIR 33

θιο, εκτός από τουαλέτα ναυτικού τύπου, φιλοξενείται νιπτήρας και ντουζιέρα, με μια σενίνα να αναλαμβάνει το έργο της απομάκρυνσης των νερών. Διάφορα ανοίγματα, που βρίσκονται στο εσωτερικό του WC, δίνουν πρόσβαση στα ηλεκτρονικά του σκάφους. Η κοσάλα, στην πλευρά του χώρου διακυβέρνησης είναι πανέμορφη και λειτουργικότητα, με μεγάλους χώρους για τοποθέτηση οργάνων και ηλεκτρονικών βοηθημάτων. Όμως ο ανοξείδωτος βραχίονας στην κορυφή της, αν έχει μπει για στήριξη, σίγουρα δεν βοηθάει, ενώ πρέπει οπωσδήποτε να τοποθετηθούν κάποιες ίπox χειρολαβές, σε χαμηλότερο από το βολάν ύψος, για την ασφαλή στήριξη των δυο ατόμων που θα σταθούν πίσω της. Η θέση διακυβέρνησης, σε συνδυασμό

με «ναυακτική πρότυξη». Στην πρύμνη του σκάφους, μια υπερκατασκευή που αγκαλιάζει τους αεροθαλάμους διαμορφώνει ένα μεγάλο sundeck, αφήνοντας άνετους διαδρόμους δεξιά και αριστερά. Στην ίδια υπερκατασκευή είναι τοποθετημένο και το πανέμορφο πολυεστερικό roll bar. Το sundeck ανοίγει μονοκόμματα και αποκαλύπτεται ένας τεράστιος αποθηκευτικός χώρος, με πατάκια στην κάθε πλευρά, που θα εξυπηρετήσουν στην τακτοποίηση του εξοπλισμού. Στην πλάτη του sundeck, προς τον καθρέφτη του σκάφους, δύο ξεχωριστά ανοίγματα αποκαλύπτουν τον πολύ πρακτικό ενιαίο χώρο, όπου βρίσκουν τη θέση τους η ντουζιέρα, η πρυμνιά άγκυρα, τα σκονιά κ.λπ. Ο καναπές της πρύμνης, στον οποίο θα ταξιδέψουν άνετα 3-4 άτο-

μώους αποθήκευσης, το W.C. και την άνετη κινήσεων που εξασφαλίζει το κατάστρωμα, το Corsair 33, χωρίς κομιά προσθήκη, προσφέρει δυο πολύ άνετους χώρους ύπνου για τέσσερα άτομα σε πρύμνη και πλώρη, που θα αξιοποιηθούν ακόμη καλύτερα με την προσθήκη τεντών. Θα πρέπει να προσθέσουμε ότι το σκάφος διαθέτει δεξαμενή λυμάτων 70 λίτρων, ρεζερβουάρ νερού 150 λίτρα και δύο δεξαμενές καυσίμου των 300 λίτρων η καθεμία. Η αυτονομία του σκάφους είναι, όπως θα δείτε και στη συνέχεια, κομμένη στα 300 ν.μ. ανάλογα βέβαια με την οδήγηση, τον καιρό και τα φορτία.

ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Προκειμένου να αξιολογήσουμε την πλέυση του Corsair 33 σε συνθήκες «αντικειμενικότερες», η Top Line μας

Το Corsair ανεβάζει την αδrenalίνη



με το υποπόδιο που υπάρχει στην κοσάλα και τη μετακινούμενη πλάτη, δίνει δυνατότητα για όρθια, ημιόρθια και καθιστή οδήγηση, κρίνεται όμως κάπως ψηλά για άτομα μέσου ύψους. Πιστεύουμε ότι στο χαρακτήρα του σκάφους θα ταίριαζαν καλύτερα τα μπάκετ καθίσματα για κυβερνήτη - συγκυβερνήτη, τα οποία διατίθενται από το ναυπηγείο σαν

μα, είναι ανεξάρτητος από το sundeck: ανοίγει ανάποδα και διαθέτει και αυτός ξεχωριστό χώρο αποθήκευσης. Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, η τουριστική έκδοση του Corsair 33 ανταποκρίνεται απόλυτα στο ρόλο της, παρέχοντας απλόχερα τις ανέσεις ναυτικού τουρισμού που θα απαιτήσουν οι χρήστες της. Εκτός από τη μεγάλη επάρκεια σε

διέθεσε το σκάφος για μια ολόκληρη μέρα, σε μεγάλη δοκιμή 100 ναυτικών μιλίων. Η παρέα πενταμελής, δυστυχώς αμιγώς αντρική. Με δεδομένο ότι θα ρίκναμε και κάποια βουτιά για ψαροντούφεκο, έπρεπε να διαλέξουμε κάποιο υπνέμο μέρος. Με ένα 7άρι ΒΑ στο νότιο Ευβοϊκό και 5-6 στο Σαρωνικό... η νότια πλευρά της Ύδρας



5-6. Αποθηκευτικοί χώροι στον καναπέ και στο κάθισμα διακυβέρνησης.

7. Χώρος αποθήκευσης στην πρύμνη, για άγκυρα και τα συναφή.

8. Πλαϊρό ταμπόκι.

9. Η ιδιαίτερα δυναμική κονσόλα.

έξεδνε να 'ναι μια καλή επιλογή.

Φορτώσαμε λοιπόν το Corsair με ψυγεία, εξοπλισμό, κάμερες και τρόφιμα και το ρίξαμε στο Λαύριο. Ο καιρός μάς έδειξε τα δόντια του από την πρώτη στιγμή. Κύματα 2 μέτρων στο στενό της Μακρονήσου δεν ήταν και ό,τι καλύτερο.

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι στο σκάφος ήταν τοποθετημένοι οι κινητήρες που κέρδισαν τον αγώνα της Ερυθράς, δύο OptiMax 200 με πόδια long sportmaster, ενώ οι τετράπτερες προπέλες Bravo 24" αποδείχτηκαν απόλυτα σωστές, όπως φάνηκε και στη συνέχεια.

Το ταξίδι στα πρώτα ήθελε ιδιαίτερη προσοχή μια που τα αγωνιστικά πόδια sportmaster αδικούσαν το τουριστικό σκάφος, αφού το trim ήταν περιορισμένο, με #.τι σημαίνει αυτό για ένα ταξίδεμα με 6B στα πρύμνα. Ο Γρηγόρης βέβαια στο τιμόνι έδανε ρεαλιστά οδηγίες.

Το πρώτο κάρφωμα ήρθε σαν δυνατή κούραση στο στήθος, γιατί μας βρήκε απροετοίμαστους. Τα δύο τρία επόμενα όμως τα διασκεδάσαμε, μια που το σκάφος είναι τόσο μακρύ που προλαβαίνει να σκύψει. Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε κάτι για

να μην παρεξηγηθούμε. Κάτω από τέτοιο ύψος κύματος, με ταχύτητα 30+ knots και με κοντά αγωνιστικά πόδια που δεν επέτρεπαν τριμάρισμα, τα κάρφωμα ήταν απόλυτα φυσιολογικά (όποιος ισχυρίζεται ότι δεν καρφώνει κάτω από τέτοιες συνθήκες με οποιoδήποτε σκάφος είναι «υποκριτής»). Σημαντικό όμως είναι το πώς αντιδρά το κάθε σκάφος σε αυτήν την περίπτωση, πόσο γρήγορα αυτοστραγγίζονται τα νερά, τι αίσθηση αποκομίζουν οι επιβαίνοντες και τι ζημιές μπορούν να προκληθούν στο σκάφος. Στο Corsair δεν είχαμε τίποτε να φοβηθούμε κι αν ελαττώσαμε την ταχύτητά μας στους 25 knots το κάναμε για να στεγνώσουμε.

δη ότι κάποιο πελαγίσιο, όπως και στο παρελθόν, θα καρφωνόταν στη βέργα μας. Μάταια όμως. Και εμείς κουρασθήκαμε από τα απανωτά καρτέρια, και μάλιστα με δυνατά ρέμα, αλλά και ο Γρηγόρης με το Λουκά «τα είδαν όλα» στη βάρκα από το πολύ κούνημα. Η επόμενη στάση μας θα ήταν το λιμάνι της Ύδρας, παραπλέοντας το νησί από τα νότια και ανεβαίνοντας με κατεύθυνση ΒΑ μετά τον κόβο Μπίστη. Ο καιρός ήταν πλέον στα όρτσα και το Corsair έδειξε τα δόντια του. Υποδειγματική πλεύση με ταχύτητα μέχρι εκεί που μπορούσαμε να στηριχτούμε. Εδώ θα κάνω άλλη μια παρένθεση: Σε σκάφη σαν το Corsair 33, που έχουν δυ-

Το Corsair 33, χωρίς καμιά προσθήκη,

προσφέρει δυο πολύ άνετους χώρους ύπνου

για τέσσερα άτομα σε πρύμνη και πλώρη...

Σε 1 ώρα και 10 λεπτά προσεράσαμε τον κόβο Ζούρβα της Ύδρας και, προσπερνώντας τον κόβο Ρήγα στο κέντρο του νησιού, ρίξαμε άγκυρα. Τα περί ψυροντούφεκου όμως είναι έργο άλλου «ποιητή». εγώ απλά θα αναφέρω ότι συλλέξαμε ένα ροφό 5 κιλών και τρεις μικρούς σαργούς. Κατεβαίνοντας στη συνέχεια στο Σταυρονήσι, νότια της Ύδρας, βουτήξαμε στον ύφαλο του Σταυρού 0,7 του μιλίου ΝΑ με την ελι-

νατότητα για γρήγορη πλεύση σε ταραμένη θάλασσα, οι επιβαίνοντες θα πρέπει να στηρίζονται καλά! Καθίσματα τύπου jockey ή bucket, δέστες στο τα χέρια και επαρκή σημεία στήριξης για τα χέρια είναι άκρως αναγκαία. Αν λοιπόν σκοπεύετε να χρησιμοποιήσετε τις δυνατότητες του Corsair 33 μέχρι τα όριά του, κάτι που δεν είναι απαραίτητο βέβαια, μηνθείτε τον Αντρέα Χαλκιάπουλο, ο οποίος, γνωρίζοντας ότι ακόμα και



στις διακοπές του κινείται σε ακροείς ταχύτητες, το εφοδίασε με καθίσματα bucket και ποδόγκαζο!

Στην Ύδρα, κατεβάσαμε το Λουκά στο λιμάνι με κάμερα και φωτογραφικά για να πάρει τα απαραίτητα πλάνο του σκάφους σε πλεύση και βγαίνοντας από την μπούκα του λιμανιού αρξάσαμε το παιχνίδι με τα κύματα.

Το σκάφος απόλυτα ελεγμένο μετέδιδε σε όλους μια αίσθηση απόλυτης ασφάλειας. Στις απότομες στροφές και με μεγάλο κυματισμό η γάστρα δεν έχανε στιγμή την επαφή της με το νερό και η πλήρη ακολουθούσε τις επιταγές του κυβερνήτη. Στις απογευματινές το σκάφος ξανάβρισκε την υδάτινη μάζα, απόλυτα ζυγισμένο και χωρίς ίχνος κτυπήματος.

Και μια άλλη ματιά

«Δεν σας κρύβω πως το πρωί της δοκιμής μας, όταν αντίκρισα τα κύματα στη γλίστρα του Λαυρίου, ένιωσα έναν κόμπο στο στομάχι. Ναι μεν ήταν μεγάλο το σκάφος, όμως ο καιρός ήταν ήδη ένα γεμάτο δάρι, ενώ όπως είχε προβλέψει η ΕΜΥ θα δυνάμωνε, φτάνοντας τοπικά και τα 7 μποφόρ! Κάθε διαταγή και αμφιβολία εξαφανίστηκαν δια μαγείας με το που ξεκινήσαμε το ταξίδι μας προς την Ύδρα. Με τον καιρό στα πρύμα, ταξιδεύαμε καθισμένοι στον καναπέ της πρύμνης συζητώντας κανονικά, χωρίς να χρειάζεται να κρατιόμαστε από κάπου κι όλα αυτά με ένα δάρι και 30 κόμβους ταχύτητα ταξιδιού!! Πραγματικά η εμπειρία για εμένα ήταν πρωτόγνωρη. Έχοντας ταξιδέψει με αρκετά σκάφη της τάξης των 5, 6 και 7 μέτρων, σε καμία περίπτωση δεν μπορούσα να συγκρίνω την πλεύση τους με αυτή του 10μετρου Top Line. Φτάνοντας στην Ύδρα, τρία άτομα ετοιμαστήκαμε πολύ άνετα για την βουτιά μας, χωρίς να εννοεί ο ένας τον άλλο, ενώ κατά την επιστροφή λύθηκε και η απορία που είχα σχετικά με τη συμπεριφορά του σκάφους με το δάρι όρτσα. Με τέτοιες συνθήκες το Corsair 33 πετούχαινε εύκολα ομαλή και γρήγορη πλεύση».

Σπύρος Μαρίνης





10. Το σκάφος είναι απόλυτα ελέγξιμο. 11. Η τουαλέτα στο εσωτερικό της κονσόλας.

Κυρίως αυτό το τελευταίο ήταν που μας εντυπωσίασε και κατά την επιστροφή. Μια επιστροφή, όπου είχαμε να διανύσουμε 40 ν.μ. με τον καιρό στα όρτια. Η δύναμη του αέρα και το ύψος του κύματος που ξεπερνούσε πολλές φορές τα 2,5 μέτρα έκαναν το ταξίδι πολύ... «ενδιαφέρον». Κινοῦμασαν με ταχύτητες μεταξύ 18 και 25 κόμβων σε όλη τη διαδρομή και σε καμιά περίπτωση δεν γνώσαμε χτύπημα ή κούραση. Σίγουρα το σκάφος μπορεί να ταξιδέψει με αρκετά μεγαλύτερη ταχύτητα σε αυτές τις συνθήκες, αλλά κάτω από τις προϋποθέσεις που προαναφέραμε. Στο λιμάνι του Λαυρίου φτάσαμε σε μιάμιση ώρα περίπου, αλατισμένοι και κατακόκκινοι. Ήταν μια ευχάριστη εμπειρία με ένα σπουδαίο σκάφος που πραγματικά ζηλεύσαμε.

Στα 98 μίλια ταξιδιού καταναλώσαμε 203 λίτρα καυσίμου με μέση κατανάλωση 2,07 λίτρα/ν.μ. Στο σκάφος επέβαιναν πέντε άτομα με μπλόκιο εξοπλισμό, τα ρεζερβουάρ ήταν γεμάτα με 600 λίτρα καύσιμα, 100 λίτρα νερού και φυσικά η μονάτα έπαιζε συνεχώς λόγω καιρού. Τι καλύτερο!

Είναι σίγουρο ότι το Corsair 33 θα σας ταξιδέψει όπου επιθυμείτε, ακόμη και κάτω από πολύ δύσκολες συνθήκες, με οικονομία και ασφάλεια. Για τουριστική χρήση κρίνεται λειτουργικότητα, αφού με την τοποθέτηση τεντών θα γίνει ένα πλωτό... τροχόσπιτο 4 ατόμων. Η τιμή του κρίνεται λογική αν συγκριθεί με σκάφη ξένων εταιριών, που στον αγώνα της Αιγύπτου πραγματικά τα ισοπέδωσε. ■

Η αυτονομία του σκάφους είναι κοντά στα 300 ν.μ. ανάλογα βέβαια με την οδήγηση, τον καιρό και τα φορτία...



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ:	2xMercury Optimax 200 hp		
ΠΡΟΠΕΛΕΣ:	Bravo 24" - τετράφτερες		
σ.α.λ.	κόμβοι	λίτρα/ώρα	λίτρα/ν.μ.
2500	10	21	2,1
3000	20,5	35,5	1,73
3500	30	48	1,6
4000	38	63	1,65
4500	44	82	1,86
5000	47	104	2,21
5800	57	126	2,21

Σημείωση: Οι μετρήσεις έγιναν με φορτία 2 ατόμων και 300 λίτρα καυσίμου περίπου.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Εξωτερικές διαστάσεις:	9,98 x 3,05m
Εσωτερικές διαστάσεις:	9,00 x 1,85 m
Είσοδος πλήρους:	55"
Αριθμός αεροθαλάμων:	8
Διάμετρος αεροθαλάμων:	0,35 - 0,60 m
Ίπποδύναμη:	2x150 hp - 2x300 hp
Συνιστώμενη:	2x200 hp
Ρεζερβουάρ καυσίμου:	2 x 300 lt
Ρεζερβουάρ νερού:	150 lt
Βάρος:	1700 kg
Άτομα:	12
Πιστοποίηση CE:	Κατηγορία B

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ:

TOP LINE - ΚΑΠΛΗΡΗΣ ΠΕΤΡΟΣ
 Πάροδος Χρίστου Μπέκα - Περιφερειακός Στάθων. 190 04 Σπάτα Αττικής
 Τηλ. 210-6025515
 E-mail. topline@topline.gr
www.topline.gr