

Πρώτο TEST

TOP LINE

ΚΕΙΜΕΝΟ-ΦΩΤ.
TestRiders

Το ότι ο σχεδιαστής του νέου Corsair 31 δεν έχει γίνει διεθνώς γνωστός και διάσημος, αποτελεί καθαρά προσωπική επιλογή του δημιουργού του Πέτρου Καπλερή. Του "δικού μας" Πέτρου, που συνειδητά επέλεξε να "φυλακίσει" το αποδεδειγμένο σχεδιαστικό ταλέντο αλλά και το πάθος του για την κατασκευή φουσκωτών, εντός των στενών ορίων αυτής της χώρας. Μιάς χώρας που διαθέτει, δυστυχώς, "ΜΙΚΡΟ" κράτος, το οποίο έχει "ειδικότητα" στο να ευνουχίζει κάθε αξιόλογη προσπάθεια, μη παρέχοντας υποστήριξη στους νευραλγικούς τομείς της επιστήμης και της παραγωγής.

Το ότι τα φουσκωτά της Top Line είναι ανάμεσα στα Ελληνικά RIBs που θα μπορούσαν να σταθούν δίπλα ή και πιο πάνω από πολλά επώνυμα σκάφη ξένων σχεδιαστών και κατασκευαστών, είναι κάτι που το γνωρίζουν πολύ καλά όσοι ασχολούνται με τον διεθνή ναυτικό χώρο. Όπως το έμαθε πριν τρία χρόνια και η παγκόσμια ναυτική κοινότητα, όταν το πρώτο Top Line που "έβγαλε διαβατήριο", το κορυφαίο Corsair 33, ταξίδεψε μέχρι την Ερυθρά Θάλασσα και κόνοντας κυριολεκτικά "βόλτα" στο Red Sea RIB Rally, στον δύσκολο αγώνα ανοικτής θαλάσσης στην Αίγυπτο, κατέκτησε άνετα και με διαφορά την πρώτη θέση Γενικής.

Επιχειρώντας να ιεραρχήσουμε τα δυνατά σημεία των σκαφών της Top Line, θα ξεκινήσουμε με τον σχεδιασμό των γαστρών τους, θα συνεχίσουμε με την ποιότητα κατασκευής




ΥΑΜΑΚΑ F 350

CORSAIR 31



τους και θα ολοκληρώσουμε με την ελκυστική εμφάνισή τους (έστω κι αν αυτή η τελευταία αποτελεί πρωτεύον κριτήριο για πολλούς πελάτες της). Αναμφισβήτητη η αποδοτικότητα των γαστρών της Top Line, με κορύφωση το Corsair 33 αλλά και το νέο Corsair 31 της παρουσιάσής μας (μια δεύτερη δοκιμή και με άλλους κινητήρες θα ακολουθήσει σε επόμενο τεύχος), οφείλεται καθαρά στην σχεδίαση και στον υπολογισμό του κέντρου βάρους, κάτι που ειδικά στις γάστρες με steps αποτελεί την αρχή και το τέλος της αρχικής μελέτης. Το μυστικό της επιτυχίας του Πέτρου Καπλήρη βρίσκεται σκονισμένο σε μία γωνιά του γραφείου του, όπου ένα κορνιζαρισμένο δίπλωμα σχεδίαστου αναγράφει το όνομά του. Χωρίς την χρήση ηλεκτρονικών υπολογιστών και εξελιγμένων προγραμμάτων 3D σχεδίασμού και υπολογισμού, απλά με το μολύβι του, τον καμπυλόγραμμο κανόνα και μία απλή αριθμομηχανή, ο Πέτρος με το ταλέντο και την μεγάλη πλέον εμπειρία του σχεδιάζει με λεπτομέρεια και ακρίβεια κάθε σικάφος, πριν αρχίσει την κατασκευή του ξυλοτύπου-πρωτό-





τυπου, την οποία επιμελείται προσωπικά. Εδώ και δέκα σχεδόν χρόνια έχει εστιάσει στις "στεπάτες" γάστρες, εισάγοντας μάλιστα και δικά του στοιχεία όπως τα πατενταρισμένα διπλά steps που πρωτοεφάρμοσε στο Corsair 33. Τελευταίο δημιούργημά του το Corsair 31, που εμφανίστηκε φέτος την άνοιξη σε αγωνιστική έκδοση συμμετέχοντας στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Φουσκωτών, και παρ' ότι δεν διακρίθηκε βαθμολογικά λόγω συνεχών αβηριών στους κινητήρες, απέδειξε ότι πρόκειται για ένα κορυφαίο σκάφος και μάλλον το ταχύτερο της διοργάνωσης, καταγράφοντας πολύ υψηλές ταχύτητες της τάξεως των 85 κόμβων!

Και μπορεί οι αγώνες ταχυπολοίας για τον Πέτρο Καπλερή να αποτελούν πεδίο εξέ-

λιξης αλλά και προβολής για τα σκάφη του, ο ίδιος όμως προτάσσει τον τουριστικό χαρακτήρα των μοντέλων του, όπου οι υψηλές επιδόσεις και η αποδοτικότητα των γαστρών μεταφράζονται σε μειωμένη ανάγκη ισχύος και χαμηλή κατανάλωση καυσίμων για οικονομικότερη χρήση. Η αλήθεια όμως είναι ότι οι περισσότεροι ιδιοκτήτες Top Line προσπαθούν να εξαντλήσουν τα όρια ισχύος που δέχονται τα σκάφη τους, απολαμβάνοντας τις υψηλές επιδόσεις και την πολύ καλή πλεύση τους.

Το νέο Corsair 31 θα μπορούσε να χαρακτηριστεί σαν η "οικονομική" έκδοση



TOP LINE CORSAIR 31



του μεγαλύτερου 33.

Παρ' ότι μόλις 0,40 μ. μικρότερο, έχει αρκετά μειωμένο όγκο, διαθέτοντας παραπήσεις ναυπηγικές γραμμές και εμφάνιση, με βασικότερη διαφορά την δυνατότητα κίνησης με μονή εξωλέμβια, διατηρώντας και πάλι υψηλές επιδόσεις.

Η μικρότερη σε όγκο γάστρα έχει βαθύ V πλώρης 55°, και δύο αεριζόμενα διπλά steps (το κάθε step δημιουργεί και ένα επίπεδο της γάστρας). Ένα σταθεροποιητικό πέλμα με την μορφή μικρών παρατροπιδίων καλύπτει την αιχμή των δύο πρυμναίων τμημάτων, ενώ το μεταβαλλόμενο κατά μήκος αλλά και καθ' ύψος της γάστρας V, καταλήγει σε μέση τιμή 24° στο transom, όπου διαμορφώνεται ενσωματωμένο, μη ενεργό, μπρακέτο 0,40 μ. περίπου.

Για την κατασκευή της γάστρας αλλά και των εντυπωσιακών ενισχύσεων της (που αποτελούνται από δύο μεγάλα stringers GRP, επτά φρακτές, επιπλέον οριζόντιους νομείς αλλά και πολλαπλά δεσμάτα των stringers με τα chine), χρησιμοποιούνται σύγχρονα υλικά υψηλών προδιαγραφών όπως ισοφθαλικές ρητίνες και υφάσματα τύπου biaxial, triaxial κλπ. που εξασφαλίζουν υψηλή αντοχή και ακαμψία, μειώνοντας το βάρος. Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι η Top Line εφαρμόζει την χρονοβόρο διαδικασία τοποθέτησης εδρών πολλαπλού πάκους που παρεμβάλλονται στα σημεία επαφής των φρακτών με την γάστρα.

Τέλος, μεγάλη προσοχή δίνεται στο "ράψιμο" με GRP του ντεκ με την γάστρα και τα stringers, ώστε να αποτελούν ένα ενιαίο, συμπαγές και άκαμπτο σύνολο.

Οι αεροθάλαμοι έχουν διάμετρο 0,57 μ. στην πρύμνη, όπου προοδευτικά μειώνεται στα 0,43 μ. καταλήγοντας εσωτερικά της πολυεστερικής πλώρης. Όσον αφορά το ντεκ, αυτό "φωνάζει" Top Line, και εννοούμε την συγκεκριμένη ταυτότητα που δίνει στα σκάφη του ο Έλληνας κατασκευαστής, με τον κοινό σχεδιαστικό χαρακτήρα που φέρουν όλα τα μοντέλα της φίρμας. Στην πλήρη παραμάνη η πρακτική αεροδυναμική δελφινιέρα με τον εσωτερικά τοποθετημένο εργάτη, και στην συνέχεια σχηματίζεται πρακτικό διπλό ταμπούκι-sundeck. Αρκετά πιο πίσω, αφού παρεμβάλλεται ένα μεγάλο αιμάρι με καπάκι, η νέας σχεδίασης κόνσόλα με το εμπρός κάθισμα αποσκοπεί στην λειτουργικότητα, παρ' ότι θα περιμέναμε μία πιο αεροδυναμική σχεδίαση του εμπρόσθιου τμήμα-



Ο κ. Π. Καπλερής.

TOP LINE CORSAIR 31



τός της. Από την πλευρά όμως του κυβερνήτη έχει εντυπωσιακή εμφάνιση, άπλετο χώρο για όργανα και ηλεκτρονικά, θήκη για μικροαντικείμενα και πολύ καλή θέση βολάν αριστερά του χειριστηρίου που βρίσκεται στο κέντρο. Επίσης, διαθέτει άφθονο χώρο εσωτερικά, με άνετες προσαβάσεις από διπλή πόρτα πίσω και το καπάκι του καθίσματος εμπρός.

Μας άρεσε και το διπλό κάθισμα, όπου κυβερνήτης και συγκυβερνήτης βρίσκονται σε σωστή απόσταση, το μαξιλάρι διαθέτει ανατομική πλευρική στήριξη του ισχίου, έχει ως ιδανική την ημιόρθια θέση οδήγησης αλλά σε ήρεμες πλεύσεις είναι αναπαυτικό και για καθιστή. Φυσικά, για τους πιο ενθουσιώδεις κυβερνήτες υπάρχουν και τα εντυπωσιακά bolster, που τοποθετούνται στο μεγαλύτερο Corsair 33. Κάτω από το κάθισμα αναπτύσσεται επιπλέον αποθηκευτικός χώρος ενώ στο πλάι του φιλοξενούνται οι τάπες πλήρωσης καυσίμου και ο διακόπτης επιλογής των δύο standard inox ρεζερβουάρ καυσίμου των 250 και 275 λίτρων (σύνολο 525 lt, ενώ υπάρχει δυνατότητα τοποθέτησης και έξτρα δεξαμενής). Στο κόκπιτ διαμορφώνεται, όπως και στο 33 ένα μεγάλο sundeck με χωροταξική έκμεταλλευση του ταμπουκιού από κάτω με πλευρικά ράφια, ενώ ο μεγάλος καναπές πρύμνης διαθέτει ανεξάρτητο ταμπουκί. Τέλος, η διαμόρφωση στην πρύμνη είναι απλή, με την λεκάνη να μπορεί να φιλοξενήσει δύο κινητήρες. Υπάρχουν πρακτικά ντουλάπια για σχοινιά, απουσίαζαν όμως οι πολυεστερικές πλατφόρμες, που θα είναι διαφορετικές για μονό και για ζεύγος κινητήρων.

Επιθετικό σε όψη αλλά με εντυπωσιακή εμφάνιση, ειδικά στην λευκή χρωματική επιλογή, το Corsair 31 ήρθε στο ραντεβού μας έχοντας στην πρύμνη του την μεγάλη Yamaha F 350. Με ολικό μήκος 9.60 μ., το στιβαρό 31 ζυγίζει κενό 1500 κιλά, που σημαίνει ότι συνολικά ξεπερνά κατά πολύ τους 2 τόννους με κινητήρες και εξοπλισμό, ενώ πλήρες καυσίμου και νερού (525+150 lt) και με 4 επιβάτες, θα αγγίζει τους 3 τόννους. Όσο δυνατός λοιπόν κι αν είναι ένας κινητήρας όπως η F 350, είναι καθαρά θέμα αποδοτικότητας της

γάστρας η τελική των 55,4 κόμβων που κατέγραψε το GPS στις 5.800 σ.α.λ., με την κατανάλωση να βρίσκεται μόλις στα 2.25 lt/n.mile και το σκάφος να έχει αρκετά καύσιμα και τρεις επιβαίνοντες (2.500 κιλά περίπου). Σ' αυτή την πολύ υψηλή, για μονομήχανο φουσκωτό 9.60 μ., ταχύτητα, θεωρούμε άσκοπο να μιλήσουμε για την σταθερότητα του Corsair 31, όταν η ίδια γάστρα διατηρεί την ευστάθειά της στους 85 κόμβους (αγωνιστική έκδοση). Απλά θα πούμε ότι σε ελαφρύ κυματισμό 3 περίπου μποφώρ, δεν τιμονεύαμε καθόλου στην τελική. Όσον αφορά την απόσβεση και την ποιότητα πλεύσης μέχρι το τεσσάρι που συναντήσαμε, ήταν όμοια μ' αυτή των performance σκαφών, όπου απουσιάζει το κύττημα και ο γερός κραδασμός, η πλεύση όμως μπορεί να χαρακτηριστεί ελαφρώς "θουρωδής", από τον χαρακτηριστικό ήχο από το δούλεμα των παρατροπιδίων. Αυτά με τη σειρά όμως, σε συνδυασμό με τον αερισμό των steps ελέγχουν απόλυτα την γωνία και το ύψος πλεύσης, με μικρές δυνατότητες ρύθμισης από το trim του/των κινητήρων. Ίσως θα ήταν για κάποιους πιο κατανοητό να συγκρίνουμε την γάστρα με τις σφικτές sport αναρτήσεις των αυτοκινήτων, που όσο αυξάνεται η ταχύτητα τόσο αποσβένονται καλύτερα, διατηρώντας την ευστάθειά τους.

Στα πιο μεγάλα κύματα που συναντήσαμε, η γάστρα του Corsair 31 ξεδίπλωσε τις αρετές της, γλυκαίνοντας την πλεύση και παρασύροντάς μας να κρατάμε σαν υπνωτισμένοι την μανέτα στο W.O.T.

Η αλήθεια είναι ότι το Corsair 31 μπορεί να ταξιδέψει και τουριστικά (έως και "αργά") αφού πλανάει από τις 2.000+ σ.α.λ. και τους 10 κόμβους, και ταξιδεύει με 28 κόμβους στις 3.500 σ.α.λ. καταναλώνοντας μόλις 1,4 lt/n.mile. Το γρήγορο ταξίδι βρίσκεται στους 40 κόμβους στις 4.500 σ.α.λ., με 1.65 lt/n.mile

Όσον αφορά στρώσεις, κρατήματα, κατευθυντικότητα κλπ., όπως είπαμε τα όρια του σκάφους είναι πολύ ψηλότερα, και σίγουρα η F 350 δεν μπορούσε να το φέρει σε δύσκολη θέση. Σε κάθε περίπτω-



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ - ΤΕΧΝΙΚΑ

ση, η συμπεριφορά του είναι απολύτως προβλέψιμη, και το σκάφος μπορεί να κυβερνηθεί εύκολα με περιορισμένη εμπειρία, χωρίς να απαιτεί ιδιαίτερη εξοικείωση.

Ναι, το νέο Corsair 31 είναι πολύ καλό. Έχει σαφώς χαρακτήρα high performance, θα μπορούσαμε όμως να το χαρακτηρίσουμε και ως "χαμαιλέοντα", αφού ανάλογα με τον/τους κινητήρα/ες, προσαρμόζεται σε κάθε απαίτηση. Αυτό που για μας παραμένει ίσως το σημαντικότερο στοιχείο, είναι ότι και αυτό το σκάφος αποτελεί προϊόν σχεδιασμού και κατασκευής Ελληνικών κερμάτων!

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

TOP LINE CORSAIR 31 YAMAHA F 350

ΠΡΟΠΕΛΑΑ: SALTWATER 15 1/4x23"

Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	LT/MILE
1500	7.1	10.2	1.43
2000	9.2	18	1.95
2500	16.2	24	1.48
3000	22.5	31	1.37
3500	28	39.3	1.40
4000	35	53	1.51
4500	40.2	66.5	1.65
5000	45.3	84.5	1.86
5500	51.4	116	2.25
5800	55.4	125	2.25

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

TOP LINE CORSAIR 31 YAMAHA F 350

ΠΡΟΠΕΛΑΑ: SALTWATER 15 1/4x23"



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

CORSAIR 31

- Ολικό μήκος: 9.60 μ.
- Ολικό πλάτος: 2.97 μ.
- Εσωτερικό πλάτος: 1.85 μ.
- Διάμετρος αεροθαλάμων: 0,57-0,43 μ.
- ∇ πλήρης: 55°
- Deadrise στο transom: 24° (μ.ο.)
- Μέγιστη ισχύς: 2x250 Hp
- Συνιστώμενη ισχύς: 2x200 Hp ή 1x300 Hp
- Ρεζερβουάρ: 525 lt (250+275)
- Ρεζερβουάρ νερού: 150 lt (GRP)
- Βάρος: 1.500 κιλά
- Άτομα: 10
- Κατηγορία CE: C ή B

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: TOP LINE, Π.

Καπλήρης, Περιφερειακός Σπατών (Χρ. Μπέκα), Σπάτα, Τηλ.: 210 6025515, 210 6025535, E-mail: topline@topline.gr, www.topline.gr.

