

TOP LINE - CORSAIR 31

Το τουριστικό!



ΣΤΟ ΤΙΜΟΝΙ Ο ΘΩΔΩΡΗΣ ΜΑΥΡΟΜΜΑΤΗΣ

Είναι γνωστή στους περισσότερους η σχέση της Top Line με τους αγώνες, τόσο σε ελληνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, που έχει προκύψει από τη γενικότερη φιλοσοφία της εταιρείας: πιστεύει ότι τα σκάφη πρέπει να δοκιμάζονται σκληρά τόσο σε αντοχή, όσο σε ποιότητα πλεύσης, πριν φθάσουν στο καταναλωτικό κοινό.



ΠΑΛΛΑΣ ΔΟΗΛΑ



Ο Πέτρος Καπλερής, πιστός στη φιλοσοφία που αναφέραμε παραπάνω, πρωτοπαρουσίασε το Corsair 31 στην αγωνιστική του έκδοση, λίγο βιαστικά θα λέγαμε... Με το που τοποθετήθηκαν οι κινητήρες, χωρίς καν να έχουν στρωθεί, το σκάφος φορτώθηκε στο καράβι για να ξεκινήσει στον πρώτο αγώνα του Πανελληνίου Πρωταθλήματος, που πραγματοποιήθηκε στη Ρόδο τον Μάιο. Με αλληπάλληλες όμως ατυχίες από μηχανικές βλάβες, το σκάφος δεν μπόρεσε να πάρει τη θέση που του άξιζε. Πήρε όμως πολύ καλές κριτικές απ' όσους παρακολούθησαν το πρωτάθλημα, ειδικά σε όσες αγωνιστικές είχε ταραγμένη θάλασσα και για όσο βρίσκονταν στον υδάτινο στίβο που πραγματικά πρωταγωνιστούσε, πριν βγάλουν βλάβη τα μοτέρ. Το πρώτο τουριστικό μοντέλο, με μονή τοποθέτηση κινητήρα, έπεσε στο νερό στις αρχές Αυγούστου, έφυγε για διακοπές και ήρθε στα χέρια μας για την «πολυαναμενόμενη» δοκιμή τις πρώτες μέρες του Σεπτεμβρίου.

Πιθανολογώντας ότι το αναγνωστικό μας κοινό αντιμετωπίζει την κάθε δοκιμή σύμφωνα με τις ανάγκες του, είμαστε υποχρεωμένοι πολλές φορές να επαναλαμβάνουμε πράγματα που αφορούν στο προφίλ μιας εταιρείας ή στο γενικότερο τρόπο κατασκευής των σκαφών της, έστω κι αν είναι ήδη γνωστά σε πολλούς. Από το 1991 που ιδρύθηκε η εταιρεία και μέχρι σήμερα έχει σχεδιάσει και κατα-



σκευάσει 14 μοντέλα, συμπεριλαμβανομένου και του μικρού TL 330, σε τέσσερις σειρές: Τη MAX, με πέντε μοντέλα (450, 480, 500, 530 και 570), τη σειρά S με τρία μοντέλα (22, 24 και 24 Cabin), τη σειρά Pegasus με τρία μοντέλα (20, 23 και 27), και τη σειρά Corsair, με το 33 σε τέσσερις εκδόσεις (ακόμη και σε taxi) και το νέο Corsair 31, το σκάφος της δοκιμής μας, του οποίου ήδη γνωρίσαμε και την αγωνιστική του έκδοση.

Σε ό,τι αφορά το ναυπηγείο της Top Line, θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι έχει πρωτοπορήσει σε ελληνικό επίπεδο με καινοτομίες στις γάστρες των σκαφών του, όπως τοξοειδείς κυρτές, με αρνητικά ανεστραμμένα οβάλ παρατρο-

πίδια και αεριζόμενα steps, που με επιτυχία έχουν εφαρμοστεί.

Γενικά, όλα τα σκάφη της εταιρείας κατασκευάζονται με γνώμονα τη μέγιστη ταχύτητα με μικρή ιπποδύναμη, που έχει σαν αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη δυνατή οικονομία.

Η Top Line είναι ένα από τα ελάχιστα ναυπηγεία που λειτουργεί σαν κάθετη μονάδα παραγωγής, κατασκευάζοντας εξ ολοκλήρου τα σκάφη της με όλα τα περιφερειακά τους (κονσόλες, πολυεστερικά rollbar, καθίσματα, δελφινιέρες κ.λπ). Στα σκάφη της εταιρείας, που σχεδιάζονται βάσει των διεθνών κανονισμών του Ελληνικού, Αγγλικού & Νορβηγικού Νοηγώμονα και της Κοινοτικής Οδηγίας για την



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

Εξωτερικό μήκος:	9.60 μ.
Εξωτερικό πλάτος:	2.99 μ.
Εσωτερικό μήκος:	9 μ.
Εσωτερικό πλάτος:	1.85 μ.
Τύπος γάστρας:	Deer-V
Υλικό κατασκευής:	GRP
Είσοδος πλώρης:	55°
Γωνία deadrise:	24°
Αριθμός αεροθαλάμων:	8
Διάμετρος αεροθαλάμων:	57-43 cm
Ύψος αεροθαλάμων:	Orca H/N Pennel Flipro
Συνιστώμενη ιπποδύναμη:	2x250 Hp - 350 Hp
Ελάχιστη ιπποδύναμη:	2x150 Hp - 225 Hp
Ρεζερβουάρ καυσίμου:	2 x (250 lt+275 lt)
Ρεζερβουάρ νερού:	120 lt
Βάρος:	1.500 kg
Άτομα:	10 (κατ. C) - 8 (κατ. B)
Πιστοποίηση CE:	Κατηγορία C-B

αυτοπιστοποίηση ποιότητας, παρέχεται πενταετής εγγύηση στους αεροθαλάμους και ισόβια εγγύηση στη γάστρα.

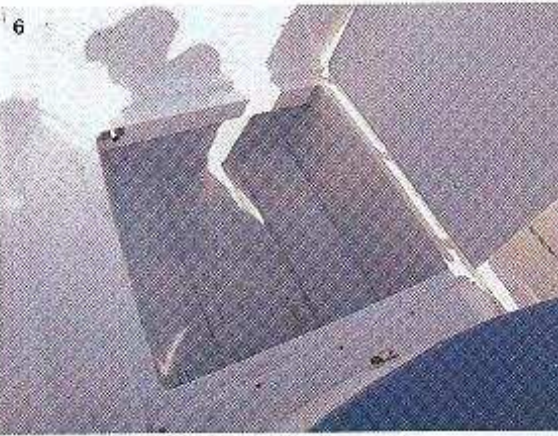
ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

Η γάστρα του Corsair 31, σχεδιασμένη από την αρχή, ακολουθεί πιστά τις γραμμές και τη φιλοσοφία του πολύ επιτυχημένου Corsair 33: Είσοδος πλώρης 55° και deadrise 24°, δύο διπλά αεριζόμενα steps, τρία παρατροπιά ανά πλευρά και chine μεταβλητό που δια-

τρέχει τη γάστρα σε όλο το μήκος της. Το πέλμα έχει ιδιαίτερο σχεδιασμό στην κατάληξη της διέδρου, πανομοιότυπο σε όλα τα στεπάτα μοντέλα του ναυπηγείου. Η πλώρη είναι παλυσστερική και σχηματίζει δελφινιέρα, που προσφέρει άνετο πάτημα για την είσοδο και την έξοδο, καθώς επίσης και στρίτσο που επιτρέπει την τοποθέτηση εργάτη για την άγκυρα. Η μεγάλη υπερκατασκευή που ακολουθεί στο πλωριό μέρος διαθέτει δύο ανοίγματα για το μεγάλο ενιαίο χώρο αποθήκευσης που φιλοξενεί στο εσωτερικό της. Ένα άνετο sundeck καλύπτει άνετα δύο ενήλικες για χαλάρωση ή ύπνο, στην περίπτωση τοποθέτησης τέντας. Στο κάτω μέρος του πλωριού αμπαριού υπάρχει standard δεξαμενή νερού 120 λίτρων.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ

TOP LINE - ΚΑΠΛΕΡΗΣ ΠΕΤΡΟΣ
Πάροδος Χρήστου Μπέκα
- Περιφερειακός Σπύτων,
190 04 Σπάτα Αττικής
Τηλ. 210-6025515
E-mail: topline@topline.gr
www.topline.gr



1. Ευελιξία και ασφάλεια, χαρακτηριστικό της πλεύσης του Corsair 31.
2. Το μεγάλο εσωτερικό φάρδος επιτρέπει άνεση στο ταξίδι.
3. Το sundeck της πλώρης.
4. Αποθηκευτικοί χώροι πλώρης.
5. Η κονσόλα διαθέτει ενσωματωμένο κάθισμα με μεγάλο χώρο αποθήκευσης.
6. Το ταμπούκι στο πάτωμα.



Και στο σημείο αυτό, μια που αναφερθήκαμε σε ρεζερβουάρ, θα πρέπει να τονίσουμε ότι εκτός από τα δύο standard ρεζερβουάρ καυσίμου 250 και 275 λίτρων, υπάρχει η δυνατότητα για δύο extra, χωρητικότητας 275 και 300 λίτρων, καθώς επίσης και για την τοποθέτηση βόθρου λυμάτων. Σε γενικές γραμμές δηλαδή, ανάλογα με τη χρήση και την επιθυμία του ιδιοκτήτη, μπορούν να αξιοποιηθούν όλοι οι χώροι που σχηματίζονται μεταξύ γάστρας, φρακτών και deck. Στην περίπτωση μας, το σκάφος αξιοποιούσε το χώρο μεταξύ υπερκατασκευής πλώρης και κονσόλας, στο πάτωμα, σαν αμπάρι.

Η κονσόλα, τοποθετημένη στο κέντρο,

- 7. Το τεράστιο ηρυμνιό αμπάρι.
- 8-9. Το διπλό κάθισμα διακυβέρνησης και οι χώροι του.
- 10. Ένας extra αποθηκευτικός χώρος του ηρυμνιού καναπέ.
- 11-12. Χαρακτηριστικά της γάστρας τα διπλά αεριζόμενα steps και το ιδιαίτερο πέλαμα.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

Μοντέλο:	Yamaha F 350
Τύπος κινητήρα:	4χρονος
Κυλινδρόι:	8 V 60° 32 βαλβ.
	2 ΕΕΚ, μεταβλητός χρονισμός
Κυβισμός:	5.300 κ.εκ.
Διάμετρος x Διαδρομή:	94x96 χιλ.
Ισχύς:	261 kW, 350 Hp/5.500 σ.α.λ.
Περιοχή στροφών:	5.000-6.000 σ.α.λ.
Τροφοδοσία:	Διαδοκικός Η/Ν ψεκασμός πολλαπλών σημείων
Λίπανση:	Υγρό κάρτερ
Ανάφλεξη:	TCI
Alternator:	12 V/50 Amp.
Χωρητικότητα δοχείου λαδιού:	8 λίτρα
Σχέση μείωσης:	1,73:1
Αξονες:	XL - 637 χιλ., UL - 764 χιλ.
Βάρος:	XL - 365 κιλά, UL - 373 κιλά με ηροπέλες και χωρίς λάδια

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

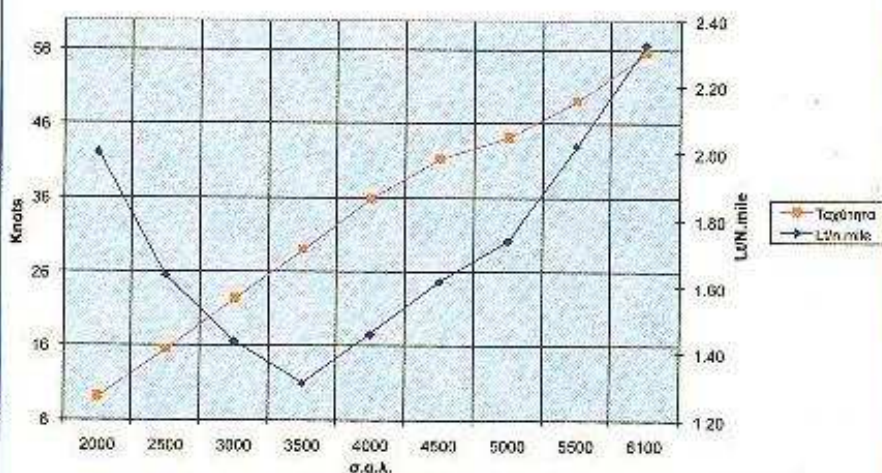
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.

Βέση Κύριλλος, 19 300 Ασπρόπυργος

Τηλ. 210-6293500, Fax. 210-6293503

www.motodynamics-boats.gr

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ / ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: YAMAHA F 350

ΠΡΟΠΕΛΑ: SALTWATER 23"

(ΔΙΑΜΕΤΡΟΥ 15 1/4)

Σ.Α.Λ.	ΚΟΜΒΟΙ	ΛΙΤΡΑ/ΩΡΑ	ΛΙΤΡΑ/Ν.Μ.
2000	9	18	2.00
2500	15.3	25	1.63
3000	22.3	32	1.43
3500	29	38	1.31
4000	35.7	52	1.46
4500	41.2	66.6	1.62
5000	44	76.5	1.74
5500	49	99	2.02
6100	55.5	129	2.32

Σημείωση:

Οι παραπάνω μετρήσεις ήταν αυτές που έγιναν με ένα συνολικό φορτίο 2600 κιλών περίπου: πλήρωμα δύο ατόμων, καύσιμα 500 λίτρα και καθόλου αποσκευές.

διαθέτει ενσωματωμένο κάθισμα και μεγάλο χώρο αποθήκευσης, με πρόσβαση από το μέρος της πλώρης (με χώρο υπολογισμένο για τοποθέτηση τουαλέτας ναυτικού τύπου), καθώς επίσης και από διπλό πορτάκι στην πλευρά διακυβέρνησης. Καλοσχεδιασμένη και με επάρκεια χώρων για τοποθέτηση οργάνων, η κονσόλα προστατεύει αποτελεσματικά, σε συνδυασμό με το ψηλό αλεξήνεμο. Το κάθισμα διακυβέρνησης είναι διπλό, με ανακλινόμενη πλάτη «μπομπάρν». Εξυπηρετεί όρθια, ημιόρθια αλλά και καθιστή οδήγηση στην περίπτωση που τοποθετηθεί ένα σπαστό υποπόδιο στη βάση του καθίσματος. Το κάθισμα, λόγω ύψους, παρέχει μεγάλο χώρο αποθήκευσης, που θα ήταν όμως πιο λειτουργικός αν χωριζόταν σε δύο τμήματα, για την καλύτερη ταξινόμηση των πραγμάτων. Σε συζήτηση που είχαμε με τον κατασκευαστή,



στη μιά ανέφερε ότι προβλέπεται η κατασκευή πιο «τουριστικού» καθίσματος, που θα έχει τη δυνατότητα να φιλοξενεί ηλεκτρικό ψυγείο, νεροχύτη και εστία. Ο καναπές στην πρύμνη είναι τετραθέσιος, με δικό του αποθηκευτικό χώρο. Η μεγάλη υπερκατασκευή στην πρύμνη, που αγκαλιάζει μέχρι τη μέση τους αεροθαλάμους, σχηματίζει διπλό sundeck, άνετα περάσματα προς τη λεκάνη, δεξιά και αριστερά του rollbar, αλλά κυρίως δημιουργεί ένα ακανές αμπάρι. Το αμπάρι αυτό έχει μεγάλο βάθος και διαθέτει πατόρια στην κάθε πλευρά του, που εξυπηρετούν στην τακτοποίηση του εξοπλισμού.



Αυτά που δεν φαίνονται!

Για την κατασκευή του Corsair 31 χρησιμοποιήθηκαν υαλοϋφάσματα με ισοφθαλικό πολυεστέρα, διάχιαϊ και τριαχιαϊ, καθώς επίσης και αϊρεχ για τις εγκάρσιες φραχτές. Στο εσωτερικό της γάστρας, για την απόλυτη ακαμψία, τοποθετείται προκατασκευασμένη ενίσχυση (δύο stringers) από καλούπι που διατρέχει τη γάστρα σε όλο της το μήκος και δένει στον καθρέφτη. Οι 7 εγκάρσιες φραχτές τοποθετούνται σε έδρα, προκειμένου να μην υφίσταται καταπόνηση το πέτωμα. Ένα τούνελ διατρέχει εσωτερικά την ακμή της γάστρας προκειμένου να αποστραγγίζουν τα νερά από τις απορροές που υπάρχουν σε κάθε χώρο στη σεντίνα της πρύμνης. Κατόπιν παραγγελίας, παρέχεται η δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί Kevlar με βυνιλική ρητίνη για την κατασκευή, που μειώνει το βάρος των 1.500 κιλών κατά 10% και αυξάνει την αντοχή σε κρούση κατά 20%.





13



14



15



16

13. Sundeck πρύμνης.

14. 33,3 κόμβοι στο GPS με κατανάλωση 53,5 λ./ώρα, συνεπάγονται 1,6 λίτρα/ν.μ. με 7 επιβαίνοντες!!!

15. Αποθηκευτικός χώρος στην κονσόλα.

16. Λίγο πριν καταγράψουμε την τελική των 55,5 κόμβων.

Στην πλάτη του πρυμνίου sundeck, προς τον καθρέπτη, υπάρχει ένας πρακτικός ενταίος χώρος με δύο ανοίγματα, όπου βρίσκουν θέση η ντουζιέρα, η άγκυρα με τα σχοινιά κ.λπ. Ο καθρέπτης του σκάφους και η λεκάνη είναι μελετημένα για τοποθέτηση δύο κινητήρων, με το χώρο που απομένει για την τοποθέτηση της σκάλας ανόδου να είναι μικρός για το συγκεκριμένο σκάφος. Σε μονή τοποθέτηση κινητήρα, ιδανική λύση θα ήταν η διαμόρφωση πασαρέλας στην πρύμνη, επιτρέποντας έτσι να τοποθετηθεί μια μεγαλύτερη σκάλα ανόδου, αλλά και βήση βοηθητικής.

Το κατάστρωμα αυτοστραγγίζει ενστάσει από δύο διπλές απορροές υδάτων, δύο των Φ50 προς τον καθρέπτη και δύο Φ25 προς τη σεντίνα. Για να πάρει την κατηγορία Β, τοποθετούνται άλλες δύο μεγαλύτερες απορροές στη μέση του μπουλμέ του sundeck, καταλήγοντας στον καθρέπτη.

ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Στον καθρέπτη του σκάφους ήταν τοποθετημένος ο F350 της Yamaha (που φορούσε προπέλα saltwater 23" με διάμετρο 15 1/4), με τον οποίο είχαμε την ευ-

καιρία να διαπιστώσουμε τις επιδόσεις ενός σκάφους 1.500 κιλών (κενό φορτίων, όπως δηλώνει ο κατασκευαστής) με εξωτερικό μήκος 9,60 μέτρα. Η δοκιμή πραγματοποιήθηκε σε δύο στάδια:

Με ένα συνολικό φορτίο 2600 κιλών περίπου στο πρώτο (με καύσιμα κοντά στα 500 λίτρα, δύο άτομα και καθόλου αποσκευές), και με μεγαλύτερο φορτίο (επτά άτομα και καύσιμα 20-25 λίτρα λιγότερα) στο δεύτερο.

Στις μετρήσεις που καταγράψαμε στο δεύτερο στάδιο αξίζει να αναφερθούμε στην τελική, η οποία έφτασε στους 49 κόμβους στις 5.850 σ.α.λ., και στην κατανάλωση που καταγράψαμε στην ταχύτητα κρουαζιέρας, η οποία ήταν 1,6 λίτ./ν.μ. στους 33,3 κόμβους. Μπορούμε να πούμε ότι με αυτά τα φορτία είχαμε την αίσθηση ότι το σκάφος υστερούσε λίγο σε «άρπαγμα», κάτι απόλυτα λογικό, αφού η συγκεκριμένη προπέλα είχε επιλεγεί προκειμένου να καταγράψουμε τις μέγιστες επιδόσεις (η αλήθεια είναι πως δεν υπάρχουν και πολλές επιλογές προπέλας προς το παρόν).

Κατά το πρώτο στάδιο, με τα λιγότερα φορτία, δεν υπήρξε καμιά υστέρηση σε «άρπαγμα», το σκάφος παρέμενε πλαναρρισμένο στους 11-12 κόμβους και μέχρι την τελική των 55,5 κόμβων που αναπτύξαμε στις 6.100 σ.α.λ. είχαμε μια γραμμική απόδοση στροφών, ταχύτητας και κατανάλωσης. Η ιδανική κατανάλωση σημειώνονταν στους 29 κόμβους, με μόλις 1,3 λίτ./ν.μ. Μέχρι και τους 38 κόμβους δεν καταναλώναμε πάνω από 1,5 λίτ./ν.μ., τιμές πραγματικά εντυπωσιακές.

Όσον αφορά στον κινητήρα, μας εντυπωσίασε η αθόρυβη λειτουργία του και η γραμμική απόδοσή του, επιβεβαιώνοντας αυτό που είχαμε τονίσει: Ότι θα προσφέρει αξιόλογες επιδόσεις σε σκάφη που μέχρι σήμερα είχαμε συνηθίσει να τα βλέπουμε διμότερα, αρκεί η γάστρα τους να είναι αποδοτική... Όσον αφορά στο σκάφος, παρόλο που δε αντιμετωπίσαμε ταραγμένη θάλασσα, μπορούμε με βεβαιότητα να πούμε ότι ακολουθεί πιστά την επιτυχημένη συνταγή του ναυπηγείου: στιβαρότητα, ασφάλεια, σωστή-ανάλαφρη πλεύση, ευελιξία, ταχύτητα και οικονομία. Ο συνδυασμός ήταν πραγματικά εξαιρετικός. ■