



# TOP LINE Pegasus 27

Με όνομα εύστοχα ερμηνευμένο από την ελληνική μυθολογία, τα φουσκωτά της σειράς ΠΗΓΑΣΟΣ χαρακτηρίζονται για τις υψηλές επιδόσεις με μικρή κατανάλωση, την πολύ καλή συμπεριφορά στον καιρό, το εξαιρετικό φινίρισμα και τη στιβαρή κατασκευή τους.



**ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

ΘΑΛΟΣ ΜΗΚΟΣ	8.20m
ΘΑΛΟΣ ΠΛΑΤΟΣ	2.75m
ΑΤΟΜΑ	10
ΜΑΧ ΗΡ	250hp
ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ	230+250l
ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΝΕΡΟΥ	100lt

TOP LINE - ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΠΛΕΡΗΣ  
ΠΑΡ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΜΠΕΚΑ, ΣΠΑΤΑ  
ΤΗΛ 210 6025 515







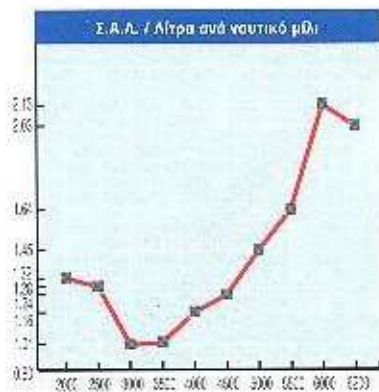
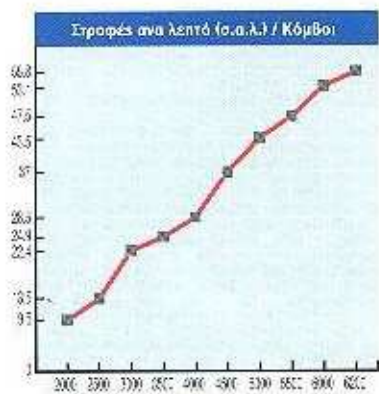
Σ.Α.Α.	ΚΟΜΒΟΙ	lt/lt	lt/μ
2000	9,5	12,5	1,32
2500	13,5	17,3	1,28
3000	22,4	22,7	1,01
3500	24,9	25,5	1,02
4000	28,5	33,2	1,16
4500	37	46	1,24
5000	43,5	63	1,45
5500	47,5	78	1,64
6000	53,1	113	2,13
6200	55,8	113	2,03

**Π**ρόκειται για ιδιαίτερα γρήγορα σκάφη που προορίζονται για δυνατές συγκινήσεις, χωρίς όμως να στερούνται από τις τουριστικές δυνατότητες. Είναι ελαφρώς πιο στενά από τα αντίστοιχα της σειράς S, που στοχεύουν καθαρά στο ναυτικό τουρισμό, ενώ και η διάμετρος των μπαλονιών είναι αρκετά πιο στενή δίνοντας εκτός των επιδόσεων και μια οπτικά όμορφη γραμμή. Το P27, μήκους 8,2 μέτρων, είναι η ναυαρχίδα της σειράς και έχει πλέον κερδίσει «δάφνες» τόσο στους αγώνες φουσκωτών κατηγορίας τουρισμού 250 ίππων, όσο και των απλών χειριστών που απολαμβάνουν το γρήγορο και οικονομικό ταξίδι που προσφέρει. Το ναυπηγείο Top Line του Δημήτρη Καπλερή, θεωρείται από τα πρώτα ελληνικά ναυπηγεία φουσκωτών R.I.B. που ασχολήθηκαν έντονα με τα steps στη γάστρα, πραγματοποιώντας πολλές δοκιμές, αποκτώντας την απαραίτητη τεχνογνωσία για την αξιοποίησή της στα μοντέλα του. Έχουμε αναφερθεί ξανά στο τι σημαίνει η τοποθέτηση step (αναβαθμίδες) στη γάστρα, και επειδή υπάρχει στο τεύχος που έχετε στα χέρια σας ρεπορτάζ γι' αυτά τα «σκαλοπάτια» που διαμορφώνονται κατά τον εγκάρσιο άξονα της γάστρας και δίνουν ουσιαστικά μεγαλύτερη ταχύτη-

- 1:** Το ήδη μεγάλο κρεβάτι πλιοθεραπείας της πλώρης μπορεί να γίνει τεράστιο με την ειδική προσθήκη και με την τέντα πλευσας να δημιουργήσουμε ένα δωμάτιο για διασκέυτηρευση
- 2:** Η πολυεστερική δελφινιέρα αποτελεί ενιαία κατασκευή με το deck ώστε να μην επηρεάζεται η σταθερότητα της με το αν τα μπαλόνια είναι καλά φουσκωμένα
- 3:** Στη δελφινιέρα έχει προβλεφθεί η τοποθέτηση ηλεκτρικού εργάτη, ενώ ανοίγοντας το καπάκι του στρώσου θα δούμε το χώρο αποθήκευσης της άγκυρας και του εκιάματός της







Το τιμόνι της πλώρης είναι ένας μεγάλος εργαζόμενος με δύο εμπόδια.

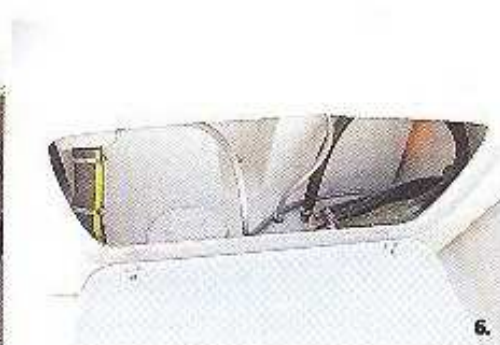
τά και οικονομία, θα σταθούμε μόνο επιγραμματικά. Η βασική αρχή λειτουργίας τους είναι η μείωση τριβής με τον αέρα που εγκλωβίζεται σε εκείνο το σημείο μειώνοντας τα βρεχάμενα. Βέβαια μεγάλη σημασία έχει το σημείο που θα τοποθετηθούν και χρειάζεται πολύ ψάξιμο και αμέτρητες δοκιμές για τη σωστή λειτουργία τους. Ο Πήγασος είναι ένα «ζωντανό» παράδειγμα των πλεονεκτημάτων που προσφέρουν αφού οι επιδόσεις ταχύτητας και οικονομίας καυσίμου σε σύγκριση με το βάρος, το μήκος του και την ιπποδύναμη που χρειάζεται για να κινηθεί είναι πραγματικά εντυπωσιακές.

Βλέποντας τη στενή και deep-V γάστρα εκτός των δύο αναβαθμιδών που προαναφέραμε, παρατηρούμε τρία ανεστραμμένα οβάλ αρνητικά παρατροπίδια που τρέχουν μέχρι το transom και δίνουν προσευτική απόσβεση και στεγνή πλεύση στο πλήρωμα. Μόνο το εσωτερικό διακόπτεται στο πρώτο step, διαμορφώνοντας μέχρι το transom ένα κυρτό πέλιμα που προσφέρει άμεσο πλανίασμα και σταθερότητα στην πλεύση στις υψηλές ταχύτητες όταν η κάρινα αποθαλασσώνει. Το χίπς όσο πλοιάζει στην πρύμνη του σκάφους αυξάνεται απομακρύνοντας κι άλλο τα μπαλόνια από τη θάλασσα που μόνο σε έντονους ελιγμούς και θάλασσα αρκετά κυματώδη συμβάλουν και οριοθετούν την πλεύση.

Μεγάλη εμμονή έχει το ναυπηγείο για τις πρώτες ύλες που χρησιμοποιεί επιλέγοντας μόνο υψηλής ποιότητας σύγχρονα υλικά υψηλών προδιαγραφών, όπως ισοφθαλμικούς πολυεστέρες







βιαχία - τριαχία και δυνατή επιλογή κεντρών για μεγαλύτερη αντοχή, ενώ εξαιρετικής ποιότητας είναι και το ύφασμα κατασκευής αεροθαλάμων Hyralon Neoprene ORCA του Γαλλικού σίκου Pennel et Flirrho. Η εγγύηση εφ' όρου ζωής της γάστρας και 5 χρόνων για τα μπαλόνια μαρτυρά την εμπιστοσύνη που δίνει η Top Line για την κατασκευή των σκαφών της.

Πριν ξεκινήσουμε να ανοίγουμε ταμπούκια και να περιγράψουμε τους χώρους του καλό θα ήταν να σταθούμε λίγο στην χρήση που το προορίζει ο κατασκευαστής, που θα μας βοηθήσει να το εκτιμήσουμε καλύτερα και πάντα ανάλογα με αυτό που προορίζεται να κάνει. Ο Πήγασος 27, όπως και τα δύο μικρότερα σκάφη της σειράς, διαθέτουν στενή και γρήγορη γάστρα χωρίς όμως να βγάζουν ιδιαίτερα στενό κατάστρωμα, κάτι που μάλλον επιτεύχθηκε λόγω της κυρτής γάστρας που ανοίγει αρκετά δίνοντας εσωτερικό πλάτος 1.65 μέτρα. Φυσικά σε αυτό συμβάλλουν και τα μικρής διαμέτρου μπαλόνια. Έχουμε λοιπόν ένα σκάφος που μπορεί (και έχει άλλωστε) να πρωταγωνιστεί σε αγώνες ταχυπλοίας χωρίς όμως να έχουν γίνει στο κατάστρωμα ιδιαίτερες θυσίες από άποψη άνεσης χώρων, κάτι που θα το διαπιστώσετε κι εσείς.

### Η πλώρη

Μπαίνοντας στο σκάφος από τη μαρίνα θα προσέξουμε την πολυεστερική δελφινιέρα που αποτελεί ενιαία κατασκευή με το deck ώστε να μην επηρεάζεται η σταθερότητά της με το αν τα μπαλόνια είναι καλά φουσκωμένα. Οι δέστρες για τα σχοινιά είναι τοποθετημένες από την εξωτερική πλευρά ενώ υποδομή υπάρχει για τον ηλεκτρικό εργάτη. Στις άκρες της διαμορφώνεται χείλος ώστε να αποτρέπεται κάποιο γλιστρήμα. Ανοίγοντας το καπάκι θα δούμε το χώρο για την άγκυρα και το έκταμά της. Το καπάκι δένει με τους δύο ήχο μεντεσέδες με περαστές βίδες όπως άλλωστε και τα υπόλοιπα των ταμπουκιών και αμπαριών για περισσότερη αντοχή. Κλειστά, ασφαλίζει για να μην ανοίγει στο ταξίδι. Ακολουθεί το μεγάλο κρεβάτι ηλιοθεραπείας που κρύβει ένα τεράστιο ενιαίο χώρο αποθήκευσης με δύο καπάκια που διαθέτουν και αμορτισέρ υποβοήθησης για να στέκονται ανοικτά. Η υδρορραφή που διαμορφώνεται περιμετρικά από τα ανοίγματα αποτρέπει τα νερά να εισχωρήσουν στο εσωτερικό. Άλλο ένα μεγάλο αμπαρί θα βρούμε στο πάτωμα, ανάμεσα στην υπερκατασκευή της πλώρης και του καθίσματος που σχηματίζεται μπροστά από την κονσόλα.

### Η κονσόλα

Τοποθετώντας την κονσόλα και τα καθίσματα κυβερνήτη - συγκυβερνήτη δεξιά διαμορφώνεται από την αριστερή μπάντα ένας μεγάλος διάδρομος. Το καθίσμα μπροστά από την κονσόλα ουσιαστικά αποτελεί την επιμήκυνση της βάσης που στηρίζεται και μας δίνει άλλη μία χρήσιμη αποθήκη. Το αεροδυναμικό σχήμα της κονσόλας εντυπωσιάζει ενώ προσφέρει χώρο τόσο για τα όργανα του κινητήρα όσο

4: Ο βοηθητικός χώρος της πρύμνης για σχοινιά και άλλα παρελκόμενα

5: Μεγάλο το αμπαρί της πρύμνης και περιποιημένο

6: Στην πίσω πλευρά των καθισμάτων κυβερνήτη-συγκυβερνήτη βρίσκεται ένα στεγανό ντουλάπι, δίνοντας άλλη μία αποθήκη

7-8: Φωτογραφικό και αεροδυναμικό το σχέδιο της κονσόλας

9: Τα ταμπούκι κάτω από το καθίσμα που βρίσκεται μπροστά απ' την κονσόλα

10: Βολικό το αμπαρί που βρίσκεται στο πάτωμα της πλώρης





**11:** Έξυπνα σχεδιασμένη η κονσόλα, προσφέρει δύο βοηθητικούς χώρους για μικροσυντηκίμενα ενώ δύο στεγανά ντουλάπια θα σας φανούν χρήσιμα

**12:** Τα bucket καθίσματα κυβερνήτη συγκυβερνήτη αποτελούν μία ενιαία πολυεστερική κατασκευή και θα τους προσφέρουν άνεση και ασφάλεια.



και ηλεκτρονικά ναυτιλιακά όργανα. Δύο βοηθητικοί χώροι υπάρχουν για να ακουμπήσετε πρόχειρα κάποια μικροσυντηκίμενα και δύο στεγανά ντουλάπια, ένα μικρό ψηλά και ένα μεγαλύτερο χαμηλά. Το παρμπρίζ χαμηλού προφίλ ακολουθεί τη γραμμή της κονσόλας δένοντας απόλυτα με το σύνολό της. Γύρω της το ανοξείδωτο roll bar που την περιβάλλει και στηρίζεται πάνω της με 4 σημεία στήριξης δίνει κράτημα στο πλήρωμα που βρίσκεται ή περνά από δίπλα της όταν το σκάφος αναπτύσσει ταχύτητα. Τέλος σημαντική είναι και η ύπαρξη inox χειρολαβής για το συγκυβερνήτη που παρά το μπάκετ κάθισμα σε περίπτωση υψηλών ταχυτήτων θα κριθεί απαραίτητη.

#### **Κάθισμα κυβερνήτη - συγκυβερνήτη**

Αναπαυτικά και όμορφα τα καθίσματα τύπου μπάκετ που σχηματίζονται στην ενιαία πολυεστερική κατασκευή σχεδιασμού της Top Line. Τοποθετημένα στη δεξιά πλευρά, όπως άλλωστε και η κονσόλα, αφήνουν διάδρομο αριστερά, μικρότερο βέβαια από αυτόν της κονσόλας λόγω άγκυς αλλά αρκετό για την άνετη μετακίνηση στο κατάστρωμα. Η διαμόρφωσή τους παρέχει ασφάλεια τόσο στο χειριστή όσο και στο συγκυβερνήτη όταν ταξιδεύετε σε άσχημο καιρό με υψηλές ταχύτητες. Σπκώνοντας τα καθίσματα μπορείτε να σταθείτε σε ημιόρθια θέση ενώ σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι όπως και αν στέκεστε (ακόμα και όρθιος) θα αισθανθείτε άνετα λόγω της σωστής απόστασης της πολυεστερικής κατασκευής από την κονσόλα. Η πίσω πλευρά του καθίσματος κρύβει ένα στενόμακρο ταμπούκι χρήσιμο για διάφορα παρελκόμενα όπως σχοινιά κλπ.





### **Η πρύμνη**

Ο καναπές της πρύμνης μπορεί να φιλοξενήσει 4 άτομα που θα στηρικτούν από την ανοξείδωτη χειρολαβή που βρίσκεται στερεωμένη στην πλάτη των καθισμάτων κυβερνήτη-συγκυβερνήτη. Στη βάση του βλέπουμε τις υδραρροές που θα οδηγήσουν τα νερά του καταστρώματος στη θάλασσα. Οι κουπαστές γύρω από τον καναπέ και μέχρι τη λεκάνη είναι πολυεστερικές αφού η υπερκατασκευή καβαλάει το μπαλόνι δίνοντας πάτημα για τη μετακίνηση προς τη σκάλα μπάνιου ή τη βάση της βοηθητικής μηχανής, αλλά και θέση για την τοποθέτηση του πολυεστερικού roll bar. Το αμπάρι διαθέτει άπλετο χώρο για τις αποσκευές σας ενώ στην πλάτη του καναπέ θα βρείτε άλλη μια αποθήκη για σκονιιά και άλλα παρελκόμενα που θα πρέπει να έχετε εύκολη πρόσβαση.

### **Στη θάλασσα**

Είναι μια ευχάριστη εμπειρία να οδηγήσεις τον Πήγασο, ιδιαίτερα όταν αυτό συνδυάζεται με τη δοκιμή ενός νέου κινητήρα όπως είναι ο Verado 300 hp. Τον βρήκαμε στο Πόρτο Χέλι στην εκδήλωση της Ζώνης Ευσταθίου και ήταν ένα από τα σκάφη παρουσίας των δύο νέων κινητήρων της Mercury, 200 και 300 ίππων. Παρέα με τον Αντώνη Νηρίση ανοιχτήκαμε από την εκδήλωση και σε ελάχιστο χρόνο ήμασταν στα παράλια των Σπετσών. Με προπέλα την BRAVO με βήμα 22", 2 άτομα πλήρωμα και καύσιμα 250 λίτρων ξεκινήσαμε τις μετρήσεις και τα αποτελέσματα ήταν εντυπωσιακά τόσο από άποψη κατανάλωσης όσο και ταχύτητας. Στις μεσαίες (από 3.500 μέχρι 5.500 σ.α.λ) η κατανάλωση λίτρων ανά ώρα αυξανόταν πολύ πιο ομαλά και οικονομικά από την Verado 275 hp κάτι που σίγουρα κατεβάζει την μέση κατανάλωση. Όσο για τη δύναμή της, απλά απερίγραπτη!

Σε όλο το φάσμα στροφών το κατέβασμα της μανέτας δίνει την αίσθηση ωμής δύναμης κάτι που επαυξάνεται λόγω του ηλεκτρονικού χειριστηρίου και του γνώριμου πλέον γλυκού ήχου των Verado. Για ταχύτητα κρουαζιέρας θα υπολογίσετε στις 4.000 στροφές τους 28,5 κόμβους με μια κατανάλωση 1,16 λίτρων το ναυτικό μίλι ενώ στις 6.200 σ.α.λ είδαμε στο GPS 55,8 κόμβους ενώ στιγμιαία έδειξε και 56 κόμβους.

Ο P27 έδενε πολύ καλά με τον 300άρη χωρίς να βαραίνει την πρύμνη τόσο ώστε να ορθοπλωρίζει ή να καθυστερεί να πλανάει. Μπορεί σε αυτό να συμβάλει και η επιλογή τετράφτερης αφού έχει την τάση να σηκώνει την πρύμνη ευθυγραμμίζοντας το σκάφος, αλλά βέβαια και τα steps που η λειτουργία τους αποτρέπει το ορθοπλωρίσμο. Τόσο από τη θέση του κυβερνήτη όσο και σαν συνοδηγός τα μπάκετ καθίσματα προσφέρουν την αίσθηση ασφάλειας ακόμα και πάνω από τους 50 κόμβους. Το κάθισμα του συγκυβερνήτη μένει λίγο απροστάτευτο από τον αέρα στις υψηλές ταχύτητες σε σύγκριση με το χειριστή που είναι απόλυτα προστατευμένος. Μπορεί να μην βρήκαμε καιρό, όμως η δυνατότητα του Πήγασου να ταξιδεύει στον καιρό είναι γνωστή.

Η γρήγορη ανταπόκρισή του στο τιμόνεμα και διόρθωση πορείας είναι κάτι που θα εκτιμήσετε σε κοντρούς καιρούς ή απόνερα που ξαφνικά βλέπετε μπροστά σας. Αν λοιπόν ζητάτε από ένα φουσκωτό να συνδυάζει υψηλές ταχύτητες με χαμηλή κατανάλωση και θέλετε να ταξιδεύετε σε πραγματικά δύσκολες συνθήκες θάλασσας, τολμήστε να «καβαλήσετε» τον Πήγασο 27!

