

ΦΟΥΣΚΑΤΟ
43

Τα “χνάρια του μεγάλου αδελφού” του κορυφαίου S 24, το S 22 ξεκίνησε και αυτό την σταδιοδρομία του στους υδάτινους αγωνιστικούς στίβους. Και όσο το αγωνιστικό R 22 διακρινόταν στους αγώνες φουσκωτών, η “νορμάλ” έκδοση S 22 κτιζόταν καθ’ εικόνα του S 24. Οι ομοιότητες πολλές, αφού τόσο η εντυπωσιακή αλλά και ευμεγέθης δελφινιέρα όπως και η διαμόρφωση του ντεκ στο σημείο της πρυμνης, προέρχονται από το μεγάλο μοντέλο. Αυτούσια από το S 24 έρχεται και η όμορφη κονσόλα με το αφαιρούμενο και σε απομίμηση ξύλου πάνελ οργάνων, τον επαρκή χώρο για ηλεκτρονικά και τα δύο λειτουργικά εξωτερικά ράφια. Το κάθισμα κυβερνήτη-συγκυβερνήτη ευνοεί την ημικαθιστή και όρθια θέση πλοήγησης και έχει ρυθμιζόμενη πλάτη, ενώ διαθέτει ικανό αποθηκευτικό χώρο στην βάση του.

Μεγάλη έμφαση έχει δοθεί από τον κατασκευαστή στο θέμα των αποθηκευτικών χώρων, αφού πέραν των πολλών αποσκευών που συνηθίζουν οι περισσότεροι ιδιοκτήτες να μεταφέρουν στα ταξίδια τους, πρέπει κάπου να χωρέσει και ο μεγάλος όγκος των υποχρεωτικών σωστικών. Έτσι λοιπόν, το μέτριας χωρητικότητας ταμπούκι της πλώρης όπως και το ντουλάπι του καθίσματος της κονσόλας, συμπληρώνεται από το τεράστιο ταμπούκι στην πρύμνη με τα δύο πρακτικά ράφια. Υπερυψωμένο, με μεγάλες διαστάσεις, δημιουργεί φυσικά και ένα άνετο sundeck το οποίο με δύο μεντεσέδες μετατρέπεται σε καναπέ για τους πίσω καθήμενους. Προκειμένου δε να αντιμετωπισθεί το μεγάλο ύψος του καναπέ, το πάτωμα από το κάθισμα του κυβερνήτη και πίσω υπερυψούται, δημιουργώντας ένα δεύτερο επίπεδο αλλά και έναν επιπλέον αποθηκευτικό χώρο περίπου 80 lt.

Η αποστράγγιση του ντεκ γίνεται από διπλό σύστημα τεσσάρων υδρορροών που επιτρέπουν την κατ’ επιλογήν έξοδο των νερών απ’ ευθείας στην θάλασσα ή στην σεντίνα του σκάφους.

Η θηριώδης κατασκευή του μεγάλου Top Line έχει περάσει και στον μικρότερο αδελφό. Με την ίδια ακριβώς μεθοδολογία γίνεται η ενί-



σχυση της γάστρας, με τα δύο διαμήκη πολυεστερικά stringers που φέρουν πλευρικές ενισχύσεις μέχρι τα chines αλλά και έδρες από μπάλα σ’ όλες τις φρακτές. Στο σημείο αυτό θα τονίσουμε ότι το S 22 και το S 24 είναι τα πιο ενισχυμένα σκάφη που έχουμε δει. (Σημείωση: Από όσα έχουμε παρακολουθήσει και φωτογραφίσει στην διάρκεια της κατασκευής τους).

Εκεί που σε κάποια σημεία διαφέρει ουσιαστικά το S 22 από το μεγαλύτερο μοντέλο, είναι η γάστρα του. Βασικά η σχεδίασή της στηρίζεται στις ίδιες ναυπηγικές γραμμές: Πολύ βαθύ V 60° στην πλώρη που καταλήγει στις 24° στο transom, και τέσσερα αρνητικής κλίσης (μαζί με αυτό του chine) παρατροπίδια να τρέχουν καθ’ όλο το μήκος, εκτός του

χαμηλότερου πλησίον της καρίνας, που σβήνει 1,5 μέτρο πριν το transom. Η μεγαλύτερη διαφορά βέβαια, είναι η απουσία των δύο χαρακτηριστικών steps του S 24. Εδώ, στο πίσω τμήματα της καρίνας υπάρχει σταθεροποιητικό πέλμα που σβήνει στο μέσον του μήκους της. Τέλος το ενσωματωμένο μπρακέτο στην γάστρα διατηρείται, τοποθετώντας τον κινητήρα 37 cm πίσω από το transom.

Με την Yamaha Z 200 HPDI να παίρνει ζωή για πρώτη φορά στα χέρια μας, καθήσαμε ή πιο σωστά στηριχθήκαμε στο κάθισμα, απολαμβάνοντας με μεσαίες ταχύτητες την γλυκειά και απόλυτα ευθυγραμμιά πλεύση του Top Line. Σταθερότατο, σε κάθε διασταύρωση με κάποιο απόνερο, η μαχαιρωτή του πλώρη έσκαζε το κύμα, το δε σκάφος αναστηκωνόταν όλο μαζί μένοντας ευθυγραμμισμένο μέχρι να συναντήσει το επόμενο. Η standard προπέλλα των 19” στον ψηλά τοποθετημένο, λόγω μπρακέτου, διακοσάρη της Yamaha, έδειχνε να μην τα καταφέρνει τόσο καλά στις κλειστές στροφές, αφού “έκανε” κάποια νερά. Το πλανάρισμα έρχόταν εύκολα στις 2.600 σ.α.λ. όπου το S 22 ταξίδευε με 10 κόμβους, ενώ στην οικονομική περιοχή λειτουργίας από 3.500 έως 4.000 σ.α.λ. η ταχύτητα ήταν 24 και 30 κόμets αντίστοιχα, και 500



S 22

“ΣΤΑ ΧΝΑΡΙΑ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΔΕΛΦΟΥ”

στραφές πιο πάνω ήρθαν οι 36 κόμβοι. Στο W.O.T. οι 5.700 σ.α.λ. ήρθαν σχεδόν αμεσώς όπως και οι 46 κόμβοι, χωρίς να αρχίσουμε να στραγγίζουμε στροφές και κόμβους με το trim.

Σ' αυτή την πρώτη επαφή μας, σε καμία περίπτωση δεν μας φάνηκαν υπερβολικοί οι 200 ίπποι. Το σκάφος έδειχνε να τούς “κωνεύει” εύκολα θυμίζοντας πολύ το S 24, που κάνει το ίδιο πράγμα, αλλά με περισσότερους. Άρα το θέμα των επιδόσεων κλείνει προσωρινά εδώ, αφού σε τελευταία ανάλυση δεν θυμόμαστε και πολλά σκάφη των 6.50 μέτρων μήκους και 750 κιλών βάρους, με 3 επιβαίνοντες, 180 lt καύσιμα, άστρωτο κινητήρα και όχι ιδανική προπέλα, να φτάνουν τους 46 κόμβους. ☒



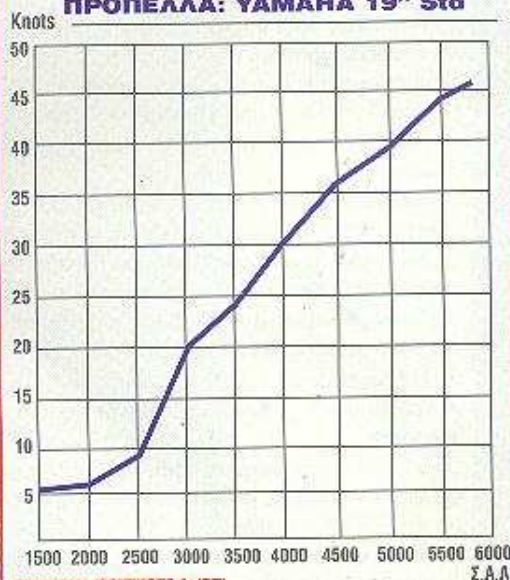
TOP LINE S 22

Ολικό μήκος: 6.60 μ. (6.40 μ. χωρίς δελφινιέρα)
 Ολικό πλάτος: 2.76 μ.
 Εσωτερικό μήκος: 5.80 μ.
 Εσωτερικό πλάτος: 1.58 μ.
 Διάμετρος αεροθαλάμων: 55 ~ 48 cm
 Αριθμός αεροθαλάμων: 5
 Υλικό αεροθαλάμων: H/N 1670 Dtex
 Μεγίστη ιπποδύναμη: 225 HP
 Ελάχιστη ιπποδύναμη: 150 HP
 Δεξαμενή καυσίμων: 330 lt (1x150 lt + 1x180 lt)
 Δεξαμενή νερού: 80 lt (extra)
 Βάρος: 750 κιλά (κενό)
 Είσοδος πλώρης: 60"
 Deadrise στο transom: 24"
 Άτομα: 10
 Οφέλιμο φορτίο: 1.340 κιλά
 Κατηγορία σχεδιασμού: C
 Τιμή: Δ.Α.

Κατασκευαστής: TOP LINE
 Π. Καπλερής, Πάροδος περιφ. Σπατών (Χρ. Μπέκα), τηλ.: 6025515, 6025535.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ

TOP LINE S 22
 YAMAHA Z 200 HPDI
 ΠΡΟΠΕΛΛΑ: YAMAHA 19" Std



ΓΡΑΦΗΜΑ: "ΦΟΥΧΚΙΤΟ & JET" Σ.Α.Α.

Ελάχιστη ταχύτητα πλαναρισματος: 9,7 knots στις 2.600 σ.α.λ.

Φορτία Δοκιμής
 Άτομα: 3
 Καύσιμα: 180 lt
 Εξοπλισμός: 80 κιλά

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Σ.Α.Λ.	Knots
600	2.6
1.500	5.6
2.000	6.6
2.500	9.5
3.000	20
3.500	24
4.000	30
4.500	35.8
5.000	39.6
5.500	44
W.O.T. 5.700	46

