

TOP LINE S 22



Απ' όλα είχε το ταξίδι. Δοκιμές σκαφών στο Θερμαϊκό, ουζάκια στην Περαία, συναντήσεις με φίλους και συνεργάτες, ακόμα και ένα υπέροχο ηλιοβασίλεμα, ψηλά, από τον περιφερειακό της Θεσσαλονίκης, λίγο πριν την άφιξή μου στη συμπρωτεύουσα.

Σε λίγο σταματούσα μπροστά στο κατάστημα του αντιπροσώπου της Stingher, Γιάννη Δεληπούλιου, ενώ οι επόμενες τρεις μέρες ήταν γεμάτες θάλασσα και δοκιμές φουσκωτών, που θα δημοσιευτούν και στα επόμενα τεύχη μας.

Εκτός από το καινούργιο Stingher 620, στη Θεσσαλονίκη βρήκα και δύο μοντέλα της Solemar, στο βορειοελλαδίτη αντιπρόσωπό τους, Γιάννη Τσιρώνη, καθώς και τα δύο Top Line, το S 22 και το S 24, στον επίσης βορειοελλαδίτη αντιπρόσωπο του Καπλερή, Στέλιο Μαυρουδή.



Κάπου δυσκολεύομαι να θυμηθώ, αν ο Πέτρος Καπλερής ξεκίνησε να φτιάχνει φουσκωτά για αγώνες ή αν τα αγωνιστικά του σκάφη έχουν ίδια χαρακτηριστικά με τα Top Line παραγωγής, που τα κάνουν να ξεχωρίζουν από μίλια μακριά.

Του Μπάμπη Κωνσταντάτου



1. Τα πολλά επίπεδα της γάστρας ανοίγουν το δικό τους δρόμο στην υγρή επιφάνεια.
2. Μεγάλη ίσαλος και σταθερό «πάτημα».
3. Ο χειριστής επιλέγει την ιδανική του θέση, ανάλογα με το ταξίδι.
4. Το transom.

Στη μάντρα του Στέλιου Μαυρουδή υπήρχε ένα ολοκαίνουργιο Top Line S 22, έτσι, χωρίς πολλή σκέψη το ρίξαμε στο Θερμαϊκό. Κύριο χαρακτηριστικό αυτού του RIB είναι η βαθιά του γάστρα με τα πολλά παρατροπίδια, τα οποία δείχνουν σαν παρατροπίδια, αλλά, στην ουσία, είναι αλλαγές επιπέδων της διέδρου με μικρές κοιλάττες. Σίγουρα, κάθε σχεδιαστής ταχύπλοης γάστρας, όταν δεν αντιγράφει «κατ' εικόνα και καθ' ομοίωση», βάζει πολλή από τη γνώση, την εμπειρία και, γιατί όχι, τη φαντασία του, ώστε το τελικό προϊόν όχι μόνο να ξεχωρίζει, αλλά να είναι και λειτουργικό. Ο Πέτρος Καπλερής τα διαθέτει όλα αυτά και το έχει αποδείξει. Έπρεπε, όμως, να πάω στη Θεσσαλονίκη για να δοκιμάσω σκάφη του.

Αν και κάποιος θα περίμενε ένα κάπως λιτό κατάστρωμα, σ' ένα RIB που δείχνει τα... δόντια του στις υγρές πίστες, το Top Line 22 σε εκπλήσσει με την εργονομία των χώρων του. Η μεγάλη δελφινιέρα κλείνει μέσα της ένα ευρύχωρο στρίτσο, ενώ δέχεται και ηλεκτρικό εργάτη. Η υπερκατασκευή της πλώρης ξεκινάει με το κλασικό τα-



- 5. Τα εξυπηρετικότερα ράφια στο αμπάρι της πρύμης.
- 6. Η αποθήκη της πρύμης.
- 7. Η καθιστική δυνατότητα της πρύμης.
- 8. Το sundeck της πλώρης.
- 9. Η γάστρα.



μπούκι, όπου όταν τοποθετηθεί και η ξύλινη προσθήκη στο άνοιγμα μεταξύ του καθίσματος της κονσόλας, αλλά και στην αριστερή μπάντα της, διαμορφώνεται ένα μεγάλο sundeck που μπορεί να βολεψει άνετα δύο άτομα για ύπνο.

Άλλο ένα, ίδιου περίπου μεγέθους sundeck στήνεται και στην πρύμη, έτσι προκύπτει ένα κατάστρωμα 5,5 μέτρων με δύο κρεβατοκάμαρες, όταν στηθούν και οι σωστές τέντες.

Οι αποθηκευτικοί του χώροι είναι ικανοποιητικοί, αλλά, το βασικότερο, με σωστή διαμόρφωση. Εξυπηρετικότερα είναι και τα δύο ράφια στις μπάντες του πρυμνιού αμπαρασιού.

Η υπερκατασκευή στην πρύμη καταλήγει στο rollbar, ενώ πάνω από την παπαδιά και δίπλα στην κυκλική λεκάνη σχηματίζονται δύο μικρές πλατφόρμες, όπου στη αριστερή τοποθετείται η σκάλα ανόδου, και στη δεξιά υπάρχει έτοιμη χτισμένη βάση για να δεχτεί τη βοηθητική εξωλέμβια.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Εξωτερικές διαστάσεις:	6,60x2,76 m
Εσωτερικές διαστάσεις:	5,54x1,60 m
Διάμετρος αεροθαλάμων:	0,55-0,48 m
Διαμερίσματα αεροθαλάμων:	5
Βάρος:	700 kg
Μέγιστη ισχύς:	225 hp
Deadrise:	24° (πλήρη 60°)
Άτομα:	10
Τιμή:	21.500 ευρώ (με το ΦΠΑ)
Πιστοποίηση CE:	Κατηγορία C

Κατασκευαστής:

Π. ΚΑΠΛΕΡΗΣ

Περιφερειακός Σπύτων

Τηλ.: 210 - 6025515

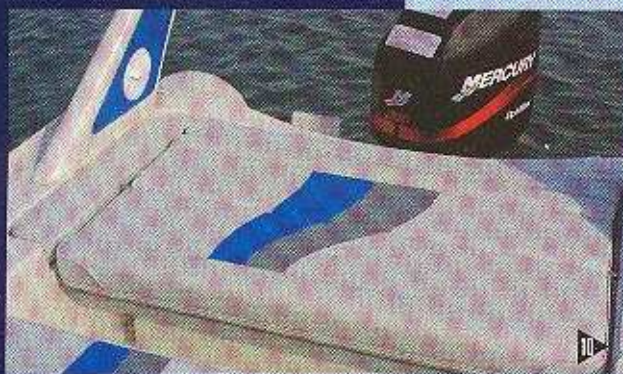
Αντιπρόσωπος Β. Ελλάδος:

Σ. ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ

Νέο Ρήσιο, Θεσσαλονίκη

Τηλ.: 2310 - 465025

Στην παπαδιά του σκάφους της δοκιμής ήταν τοποθετημένη η Mercury 200 hp Optimax, η οποία φορούσε προπέλα Mirage Plus 19".



10. Το sundeck της πρύμης.

11. Οι πλατφόρμες.

12. Το ταμπούκι μπροστά από τον καναπέ της πρύμης.

13. Η πλάτη του καθίσματος του χειριστή μετακινείται μπρος-πίσω, για επιλογή της βολικότερης θέσης.

Στη θάλασσα

Φορτωμένοι με όλα τα καύσιμα και νερά, βγήκαμε στο Θερμαϊκό. Σίγουρα, το Top Line 22 δεν έχει ανάγκη ένα τόσο μεγάλο κινητήρα, ωστόσο, από όσο διαπίστωση κατά τη διάρκεια της δοκιμής, δεν του δημιουργούσε κανένα πρόβλημα. Στο απότομο κατέβασμα του γκαζιού, το σκάφος, με τα φορτία που προσanéφερα και δύο άτομα, πλανάρηζε σε 3" ενώ σε 6" ταξίδευε ήδη με 25 κόμβους.

Σίγουρα οι στροφές ανέβαιναν πολύ γρήγορα και τερμάτιζαν στις 5.800 σ.α.λ., 50 σ.α.λ. περισσότερες από το όριο του κατασκευαστή του κινητήρα. Σ' εκείνο το ύψος, η ταχύτητα ήταν 47,5 κόμβοι.

Με δεδομένη τη θεωρητική των 51,8 κόμβων στις 5.800 σ.α.λ., παρατηρείται ολίσθηση 8,3%, η οποία δείχνει κάπως μεγάλη, αλλά είναι φυσιολογική, λόγω του είδους της γάστρας η οποία στις μεγάλες ταχύτητες παρουσιάζει αυξημένες τριβές εξ αιτίας των πολλών γωνιών και κοιλοτήτων της.

Αυτό, ωστόσο, είναι ευεργετικό στις αποσβέσεις των κραδασμών.

Στο χαμηλότερο όριο των στροφών, το Top Line 22 μπορούσε να ταξιδεύει πλαναρισμένο με 11 κόμβους στις 2.400 σ.α.λ., ενώ και η κατανάλωση κυμαίνονταν σε ικανοποιητικά επίπεδα. Μέχρι τις 4.500 σ.α.λ. δεν ξεπερνιέται το λίτρο για κάθε ναυτικό μίλι, ενώ στο φουλ θα φτάσει τα 1,34.

Η θέση του χειριστή είναι σωστά μελετημένη. Ανάλογα με τις ανάγκες του

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ (με την ιστιοφόρο Suzuki 50hp)

σ.α.λ.	κόμβοι	κατ/ση λ/ω	κατ/ση λ/ν.μ.
2400	11,00	10,00	1,01
3000	24,50	18,00	0,75
3500	30,00	26,00	0,86
4000	33,80	30,00	0,88
4500	38,00	43,00	1,13
5000	41,00	52,00	1,22
5500	45,50	60,00	1,31
5800	47,50	64,00	1,34

Χρόνος πλαναρίσματος από στάση: 3"

Ταχύτητα 25 κόμβων από στάση: 6"

ταξιδιού και μετακινώντας την πλάτη του καθίσματος μπρος-πίσω, μπορεί να κάθεται ή να ακουμπάει το ισχίο του, όταν δεν θέλει να είναι όρθιος.

Στο Θερμαϊκό την ημέρα της δοκιμής η θάλασσα μόλις που σήκωνε ένα μικρό κυματάκι των 30 εκατοστών, έτσι, δεν είχαμε την ευκαιρία ν' απολαύσουμε την ποιότητα της πλεύσης που υποσχεται η γάστρα του Top Line 22, ωστόσο, ο χαρακτήρας της δεν κρυβόταν, αφού ακόμα και «πάση δυνάμει» μπορούσα ν' αφήνω το τιμόνι και να κρατάω σημειώσεις.

Άλλο ένα πράγμα που δεν περνάει απαρατήρητο στο Top Line 22 είναι η ποιότητα της κατασκευής του και η σημασία που έχει δοθεί στη λεπτομέρεια, που μαζί με τα πλευστικά του προσόντα το κάνουν ένα από τα αξιολογότερα RIBs της αγοράς.

Στάνταρντ εξοπλισμός: Inox rollbar κονσόλας, πλήρες σύστημα τιμόνευσης, ηλεκτρικός πίνακας με ασφάλειες, δελφινιέρα με σπαστό ράουλο και υποδομή για ηλεκτρικό εργάτη, πολυεστερική αφίδα με φώτα πλεύσης και πλοφονιέρα, σκάλα ανόδου, βάση βοηθητικής, αντλία σεντίνας, δύο τάνκια καυσίμου 150 & 185 λίτρων, ταπεταρίες κομπλέ και προσθήκες sundeck. ■