

NR 3/2005
CENA 9,90 zł (w tym 7% Vat)

www.jachting.pl

JACHTING



Pogoria

Pierwsze lata

Wywiad

z Chorenem

Czarter Blues

Folkeboat

Oldtimer

Barki

Francja

ISSN 0867-4337 INDEKS 363014





Początek klasy Skippi przypada na okres burzliwego rozwoju klasy 730. Jest to pierwszy i drugi rok nowego tysiąclecia. Mało kto, poza kilkoma chorobliwie zakochanymi w tej łódce, wierzył w popularność i powodzenie przedsięwzięcia.

Skippi 650 jest „in”

PAWEŁ WOJNA
RADEK WASILEWSKI



Rozpoczynający się właśnie sezon żeglarski pokazał, jak bardzo się myliliśmy. Na starcie do pierwszych regat stanęło 12 jachtów (w klasie 730 dwa). Spośród niespełna 70 jednostek po polskich wodach pływa już ponad 20; większość z nich będziemy oglądać w regatach klasowych tego sezonu.

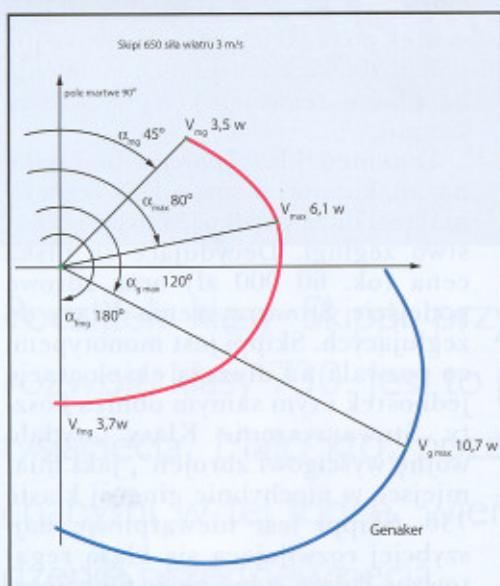
Fenomen klasy polega nie tylko na znakomitej konstrukcji, zapewniającej dużą prędkość i bezpieczeństwo żeglugi. Decydujące są niska cena (ok. 60 000 zł) oraz zdrowe podejście Stowarzyszenia Klasy do żeglujących. Skippi jest monotypem, co pozwala na dłuższą eksploatację jednostek i tym samym obniża koszty. Stowarzyszenie Klasy „wydało wojnę wyścigowi zbrojeń”, jaki miał miejsce w niechybnie ginącej klasie 730. Skippi jest niewątpliwie najszybciej rozwijającą się klasą regatową w Polsce, a być może niebawem





zarejestrujemy jej udaną ekspansję zagraniczną. Władze klasy wystąpiły do ISAF o międzynarodową rejestrację, a armatorzy (jest ich już kilkudziesięciu) spoza kraju zapowiadają zorganizowanie mistrzostw Europy już w tym roku. W związku z tym nie powinien dziwić fakt, że budująca Skipiego stocznia Skipper Yachts z Warszawy wypuszcza z hal dziesięć jednostek miesięcznie, a zamówieniom nie ma końca.

Produkowana jest również wersja turystyczna: Skippi 650 Cruiser. Ma bardzo podobny kadłub, nieco zmienioną nadbudówkę i pokład, relingi, bukspryt genakera jako opcję i kosztuje troszkę mniej niż regatowy bliźniak. Wnętrze jachtu nie daje takiego komfortu jak coraz częściej spotykane czarterowe „dziewięciometrowki”, ale nie zadrży on przed nimi na starcie do wspólnego wyścigu.



Dane:

Pole martwe	90°
Vmg	prędkość efektywna na wiatr 3,5 w
α_{mg}	kąt efektywnej prędkości na wiatr 45°
Vmax	prędkość maksymalna 6 w
α_{max}	kąt prędkości maksymalnej 85°
Vfmg	prędkość efektywna z wiatrem 3,7 w
α_{fmg}	kąt efektywnej prędkości z wiatrem 180°

Właściwości żeglowne Skippi 650:

Test przeprowadzono w warunkach wiatru o sile 2–3 m/s, później 1–2 m/s (próby z genakerem) i braku zafalowania. Jacht pod podstawowym ożaglowaniem wykazał znakomite własności nautyczne. Sprawne ożaglowanie i starannie dobrane profile miecza i steru procentują w osiągnięciach jachtu. Jest to łódka adresowana do typowych żeglarzy z duszą regatowca, szukających sporych prędkości, przeżyć i adrenaliny. Łódka wymagająca – duże zanurzenie i blokowane płetwy wymagają głębokiego akwenu. Błędy i spóźnienia są karane zamoczeniem bomu i karną gimnastyką w formie wspinaczki na nawietrzną burtę szerokiego kokpitu. Podczas zwrotu przez sztag niewprawy sternik przejdzie nawet do baksztagu nowego halsu. Łódka ma dużą inercję, o czym trzeba pamiętać w manewrach portowych. Kąt ostrej żeglugi do wiatru to 90° i jest równy kątowi efektywnej prędkości na wiatr (3,5 w). Stawia on tę niewielką łódkę w gronie pożądanych przez najbardziej wybrednych „ści-

gantów”. Osiągane prędkości chwilowe powyżej 7 węzłów (pod genakerem nawet 10 w) dają wiele radości z żeglowania i nie są dla tej łódki czymś niezwykłym. Pod genakerem wzrastają jej osiągi na kursach pełnych. Jacht jest adresowany do miłośników szybkiej aktywnej żeglugi na wymagającej łódce, która dostarczy wrażeń niedostępnych na wielu innych współczesnych konstrukcjach. ■

Dane techniczne:

Długość	6,5 m
Szerokość	2,5 m
Zanurzenie	0,25/1,5 m
Ciężar	650 kg
Balast	200 kg
Wysokość masztu	9 m
Powierzchnia żagli	27 m ²
Powierzchnia genakera	35 m ²
Załoga	3–4 osoby

