

INFORMATOR

„WIATR I WODA” 2005

Nr 3

Marzec 2005

magazyn sportów wodnych

Zagle®

Ukazuje się od 1959 r.
cena 11,50 zł (w tym 7% VAT)

www.zagle.com.pl

Test jachtu: Skippi 650 Cruiser

HENRI LLOYD

Advanced Marine Technology

Test MOTO: Sportis MC5600

SZKOLENIE
żeglarskie
w Anglii

PRZEGLĄD
Odzież
termoaktywna

PORADNIK CZARTEROWY

GRECJA I CHORWACJA

ISSN 0860-2670 (pł. 6 zł)



Kiedy w kwietniu 2002 r. odbywała się premiera nowego regatowego

Skippi 650, chyba nikt nie przypuszczał, że klasa ta w tak krótkim czasie stanie się jedną z najpopularniejszych klas regatowych w Polsce. Co leżało u podstaw tego sukcesu?

Turysta ze sportowym rodowodem

TEKST PIOTR SŁOWIK, JERZY KUBASZEWSKI
ZDJĘCIA JERZY PIEŚNIEWSKI, MAREK WILANOWSKI

Na pewno, obok prężnie działającego stowarzyszenia klasy, były to doskonałe właściwości nautyczne łódki, a także wysoka jakość wytwarzanych przez jedynego producenta kadłubów. Sam pomysł stworzenia nowej klasy motoryzacyjnej należy uznać za strzał w dziesiątkę. Wbrew obawom wielu sceptyków ceny kompletnych jachtów utrzymują się na tym samym poziomie od kilku lat, a już pojawiają się ciekawe okazje na rynku wtórnym. Konstruktor Skippiego 650 nie szukał kompromisów – łódka ta od

początku miała charakter regatowy, a ze swoją olbrzymią powierzchnią żagli należy do stosunkowo wymagających. Skippi 650 Cruiser natomiast jest propozycją dla tych wszystkich, którzy lubią szybko żeglować, ale również cenią uroki urlopowej włóczęgi. Skippi 650 jest, jak sama nazwa wskazuje, turystyczną wersją starszego brata. Zachowana została stylistyka jachtu. Na bazie tego samego, sprawdzonego, kadłuba zbudowano nowy pokład, z wyższą i obszerniejszą kabiną oraz trójstopniowym kokpi-

tem. Mimo wyższej nadbudówki łódka nie traci na urodzie, zachowując sportowy charakter protoplasty.

O konstrukcji

Pokład wykonano jako sandwich na rdzeniu z pianki PCV, kadłub ma konstrukcję monolityczną, usztywnioną grodziami oraz wzdłużnikami i zabudową wnętrza w postaci wkładki kojowej z laminatu p-s. Szafki i kambuz również wykonano w postaci wkładki laminatowej. Drewniane grodzie i jaskółki usztywniają całość konstrukcji. Wszystkie

komory wypornościowe wypełnione zostały pianką, co zapewnia pływerność nawet przy całkowitym zalaniu kadłuba. Podobnie jak w regatowej odmianie łódki podwieszewantowe mocowane są poprzez solidny ściągacz do żebra stanowiącego integralną część wkładki. Na rzecz obszerniejszego wnętrza zrezygnowano z tak charakterystycznych dla regatowej wersji kieszeni na genaker.

Kadłub jachtu

Formy kadłuba powstały w stoczni Skipper Yachts. Linie



Zagle**Skippi 650 Cruiser****Dane techniczne Skippi 650 Cruiser**

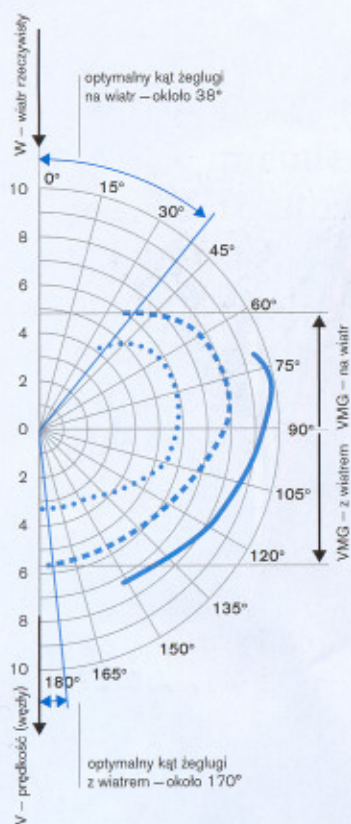
Długość	6,48 m	Fok	7,0 m ²
Szerokość	2,50 m	Genaker	25 m ²
Zanurzenie	0,38/1,35 m	Załoga	maks. 5 osób
Wyporność	1,1 t	Wysokość wnętrza	1,37 m
Balast (miecz +bulb)	135 kg	Silnik przyczepny	2 – 6 KM
Balast wewnętrzny	60 kg	Konstruktor	Jerzy Pieśniewski
Pow. żagli na wiatr	20,6 m ²	Producent	Skipper Yachts
Grot	13,6 m ²	Cena orientacyjna ok.	40 tys. zł

teoretyczne kadłuba z ostrym wejściem dziobu oraz szeroką rufą. Pionowa dziobnica, a także otwarty kokpit przypominają o sportowych korzeniach jachtu. Szybrowy miecz z prawie 100-kilowym bulbem typu „T” oraz balast wewnętrzny znacznie zwiększają stateczność jachtu, powodując, iż staje się on praktycznie niewywracalny. Miecz w trakcie żeglugi jest blokowany w skrajnym dolnym położeniu, co zwiększa bezpieczeństwo.

Stateczność początkowa – jakkolwiek nie dorównująca typowym „kabinówkom” tej

wielkości z szerokimi wodnicami – powinna jednak zadowolić nawet adeptów sztuki żeglarskiej. Zamknięta skrzynka miecza szybrowego oraz pilers masztu wspierają dach kabiny i usztywniają całą konstrukcję. Zmniejszono też powierzchnię miecza i zanurzenie do 135 cm z mieczem opuszczonym, natomiast zanurzenie z podniesionym mieczem wzrosło do 38 cm poprzez zastosowanie miecza z bulbem. Podobnie jak w wersji regatowej producent zdecydował się na urządzenie sterowe z płetwą szybrową.

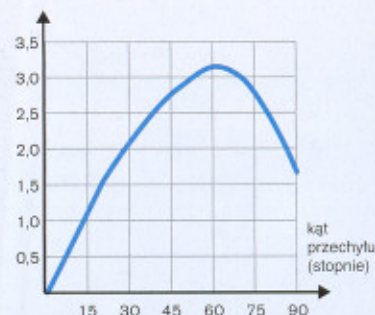




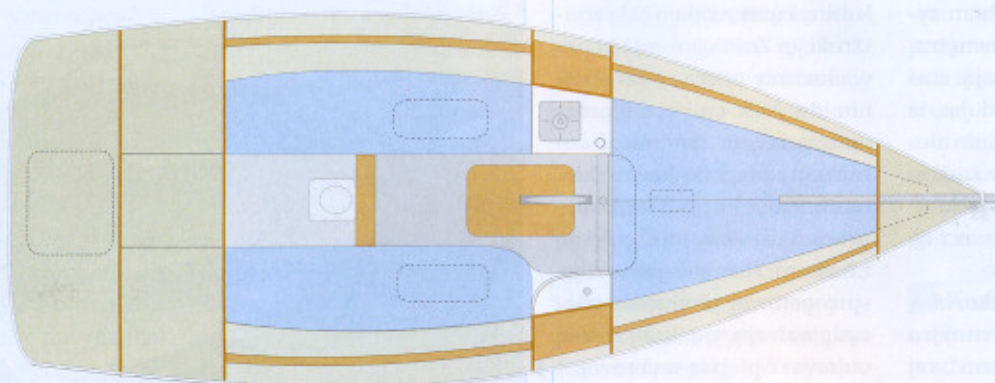
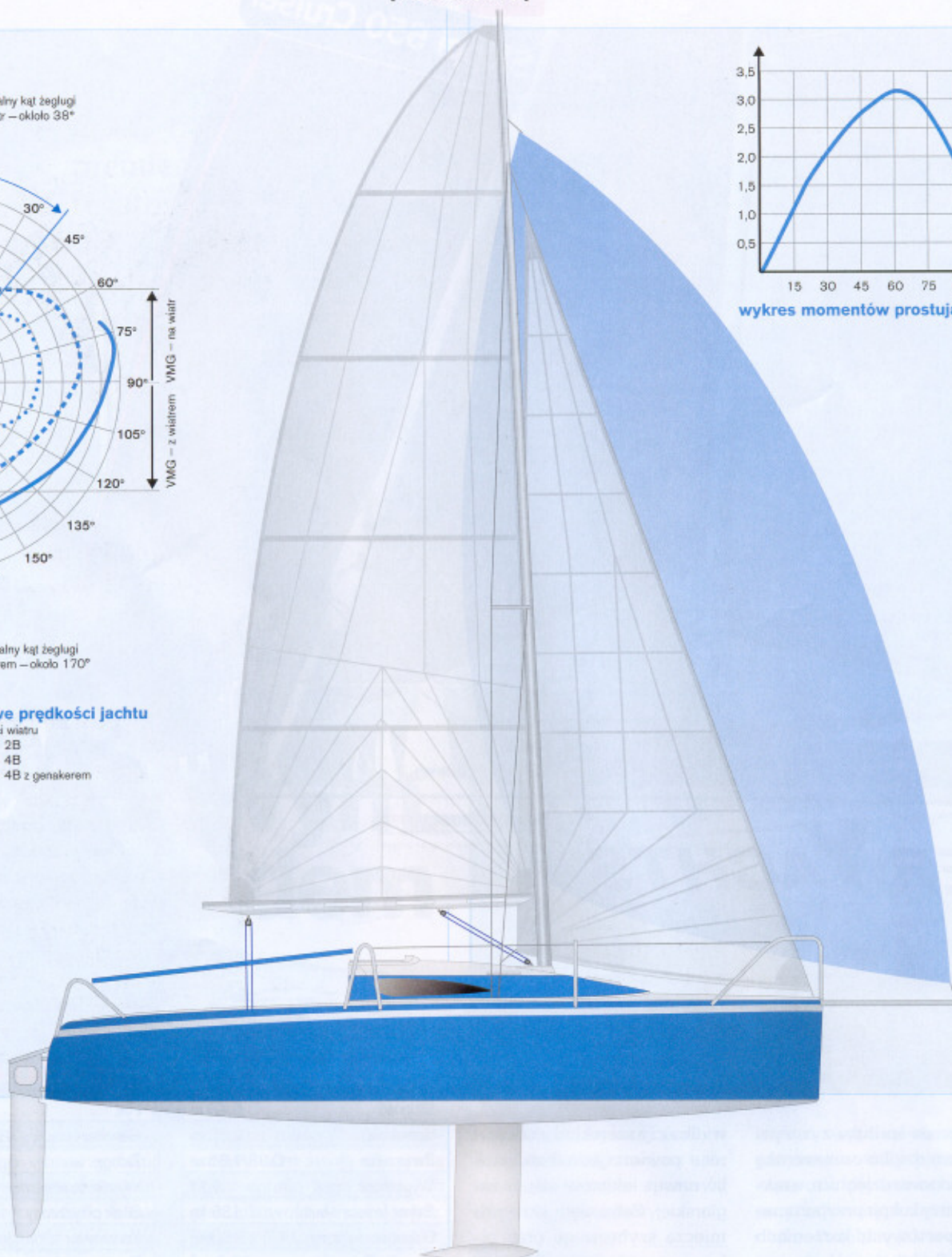
biegunowe prędkości jachtu

przy prędkości wiatru

- 2B
- 4B
- 4B z generatorem



wykreś momentów prostujących



Osprzęt i takielunek

Maszt 7/8 bez achtersztangu, fały poprowadzone we wnętrzu masztu, rolfof, kosz dziobowy to już standard w tego typu łódkach. Fały, szoty oraz regulacje sprowadzone do kokpitu, wysuwany bukszpryt w tej wersji, bez możliwości regulacji na boki. Osprzęt firmy Ronstan ograniczony do niezbędnego minimum, lecz umieszczony w sposób przemyślany – prosty obciążacz bomu, kabestanowe bloki zwrotne, relingi, jednym słowem – wszystko, co potrzebne do wygodnej i bezpiecznej żeglugi. Talia grota przymocowana do pokładu stropikiem jest demontowana na czas postoju w porcie. To wygodne rozwiązanie.

Na małym jachcie turystycznym mocowanie aluminiowych „stolików” pod szoty grota mija się z celem. W porcie taki stół przemienia się w zwykłą „łaminózkę”.

W testowanym egzemplarzu mieliśmy okazję popływać na 25-metrowym genakerze wykonanym przez renomowaną firmę Kania Sails. Ten nie tak znów skomplikowany (o wiele prostszy niż spina-ker) w obsłudze żagiel powoduje, iż nawet długie kursy z wiatrem wcale nie nużą, przynosząc nowe, nie zna-

ne wielu turystom doznania. Zredukowana do nieco ponad 20-metrów kwadratowych powierzchnia ożaglowania na wiatr pozwala na żeglowanie bez refowania nawet przy wiatrach o sile dochodzącej do 5B.

Wnętrze jachtu

Jest skromne, z czterema pełnowymiarowymi kojami. W wersji turystycznej poradzono sobie z największym mankamentem regatowego

poprzednika, tj. ze zbyt małymi wysokościami w nogach hundkoi. Teraz są naprawdę obszerne i zmieści się w nich każdy, nawet bardzo potężny żeglarz. Przewidziano miejsce na kuchenkę i ewentualnie na zainstalowanie toalety chemicznej. W koi dziobowej może nieco przeszkadzać genakerbom w osi symetrii jachtu. Być może korzystniejsze z punktu widzenia ergonomii byłoby prowadzenie gena-

Skippi 650 Cruiser to koncepcja regatowego monotypu Skippi 650. Nie każdy bowiem chce mieć jacht tylko do regat. Niektórzy wolą uprawiać turystykę, prowadząc najszybszy jacht na jeziorze.



1



3



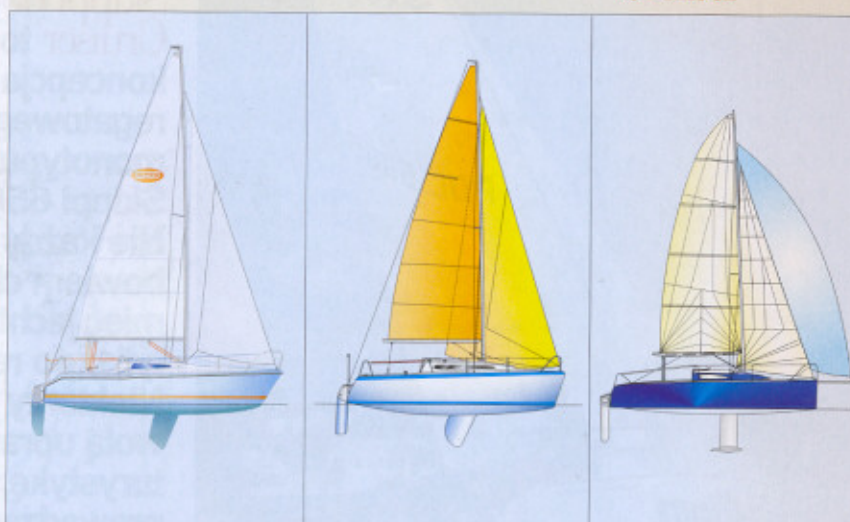
2



4

- 1 Wysuwany z dziobnicy bukszpryt umożliwia postawienie genakera
- 2 Ten sam bukszpryt w pozycji „schowany” nie utrudnia bliskiego dościa dziobem do pomostu
- 3 Turystyczny kokpit jest znacznie wygodniejszy niż jego regatowa odmiana
- 4 W końcu reling dookoła pokładu to też turystyczny patent

Porównanie parametrów jachtów zbliżonych do **Skippi 650 Cruiser**



typ jachtu	SPORTINA 682	VIS 655	SKIPPI 650 CRUISER
L (m)	6,8	6,5	6,48
B (m)	2,50	2,50	2,50
Lklw(m)	5,80	5,95	6,20
Masa (t)	1,15t	0,85	0,75
Zan. (m)	0,29/1,30	0,28/1,25	0,38/1,35
Mb (t)	0,21	0,20	0,08
Miecz (t)	0,072	0,09	0,135
Pż(m ²)	24,0	26,3	20,6
Grot (m ²)	12,0	13,5	13,6
Fok (m ²)	8,0	9,0	7,0
Genua (m ²)	12,0	12,8	–
Liczba koi	4	5	4
Wys. w kabinie	1,38	1,45	1,37
Silnik (KW)	8	4	2 – 4
Konstruktor	Andrzej Skrzat	Andrzej Zaremba	Jerzy Pieśniewski
Cena wer. podst.	48,0 tys. zł	ok. 45,0 tys. zł	ok. 40 tys. zł

Oznaczenia: L – długość kadłuba; B – szerokość maksymalna; Lklw – długość konstrukcyjnej linii wodnej; M – masa jachtu;

Mb – masa balastu; Zan. – zanurzenie; Pż – powierzchnia żagli podstawowych

Własności nautyczne

Test odbył się w dwóch etapach. Na Jeziorze Mikołajskim oraz na Zalewie Zegrzyńskim przy umiarkowanych warunkach wietrznych. Jacht okazał się zwrotny, zrównoważony i nie wykazywał tendencji do nadmiernego ostrzenia. Dopiero przy większych przechyłach odczuwało się wyraźny opór na rumplu. Ale to normalne. Szybkością niewiele ustępuje swemu regatowemu protopłascie. Duża stateczność powodowała, iż niechętnie się przechylał, nawet na stosunkowo ostrych kursach z genakerem.

Podsumowanie

Skippi 650 Cruiser to propozycja dla żeglarzy, którzy prócz szybkiej żeglugi cenią sobie odrobinę wygody. Może to być świetna alternatywa dla tych, którzy chcą się pościgać w regatach, a nie mają dużego doświadczenia, lub chcą połączyć przyjemność ścigania się z kilkudniowymi rejsami. Łatwość obsługi pozwala na żeglugę mało wprawnym żeglarzom. W regatach jacht mogą obsłużyć nawet dwie osoby (przepisy klasy T-2 pozwalają na start dwuosobowym załogom). ✖



Co nam się podoba

- sylwetka jachtu
- prędkość, zwłaszcza przy silniejszych wiatrach
- jakość wykonania laminatów

Co należałoby zmienić

- zrezygnować z „pajaka” pod stolik szotów grota
- powiększyć przełożenie talii do wybierania miecza

EKIPA TESTOWA

PIOTR SŁOWIK

MACIEJ WILANOWSKI

MAREK WILANOWSKI

JERZY KUBASZEWSKI



- 1 Skrzynka mieczowa zabiera sporo miejsca w kabinie
- 2 Stopień zejściówki, a pod nim bakista m.in. na WC chemiczne
- 3 Widok z koi dziobowej na hundkoje na prawej burcie
- 4 Szafka kambuzowa na lewej burcie...
- 5 ...a na prawej można zainstalować niewielki zlewozmywak

Rysowanie marzeń



Drewno, niegdyś jedyny materiał, z którego powstawały jachty, dziś jest na wagę jeśli nie złota, to przynajmniej coraz wyższej kwoty w złotych czy euro. Drewna, zwłaszcza nadającego się do szkodliwych zastosowań, zaczyna brakować nie tylko w Polsce. I będzie go coraz mniej. Ekolodzy biją na alarm. Lasy się kurczą w tempie ekspresowym. Uspokójmy jednak żeglarskie sumienia. To z pewnością nie przemysł jachtowy przyczynił się do tego krachu. Wręcz odwrotnie. Jego apetyt na drewno raczej zmalał, a nie wzrósł. Warto zdać sobie sprawę, że to właśnie podobno nieekologiczne tworzywa sztuczne w pewnym sensie ratują lasy. Z laminatów bowiem powstaje 99,9 proc. wszystkich jednostek do uprawiania sportu i rekreacji. Ponadto w szkodnictwie wykorzystuje się obecnie takie gatunki drewna na które niegdyś szkodnik nawet by nie spojrział. To znów zasługa tej niekochanej chemii, której nowoczesne środki potrafią znakomicie przedłużyć żywotność drewna, dotąd uważanego za poślednie, np. przez jego saturację żywicami epoksydowymi (tzw. West System). Już nie tylko cedr, teak, dąb czy mahoń, ale zwykła sosna, świerk, brzoza stały się materiałami nadającymi się do budowy łodzi. Dzięki temu budowniczym jachtów, amatorów marzących o własnej jednostce właśnie z drewna, apokaliptyczne wizje ekologów dotyczą tylko w takim stopniu, jak każdego innego obywatela świata. Te ilości drewna, jakie zużywa szkodnictwo, to kropla w morzu w porównaniu do tzw. przerobu przemysłu czy budownictwa. Tam marnotrawstwo drewna idzie w miliony metrów sześciennych. Zatem bez wyrzutów sumienia. Drewno, materiał nie tylko tani, ale i ekologiczny, jest i jeszcze długo będzie niezastąpione w budownictwie amatorskim. W skojarzeniu z cudownymi środkami współczesnej chemii bije nadal na głowę wszystkie konkurencyjne materiały. Nie wspominając, rzecz jasna, o urodzie i stylu jachtów z niego wykonanych.

Jerzy Pieśniewski