

TEST Skippi 650

Do żeglowania w ślizgu

Robert Wiśniewski

Ekipa testowa

- Robert Wiśniewski
- Łukasz Pasiuk
- Marek Wilanowski
- Maciej Wilanowski
- Dariusz Czapski



Jachty tego typu były sensacją ostatnich Mistrzostw Polski Jachtów Kabinowych. Test pierwszej jego wersji zamieściliśmy w 3. numerze „Żagli” 2000 r. Dziś nowy Skippi 650, którego na pewno nie można uznać za kopię protoplasty.

Utrzymana została jednak stylistyka, zwłaszcza pokładu. Całkowicie nowe linie kadłuba z nieco poszerzoną wodnicą umożliwiły powiększenie powierzchni ożaglowania nawet do 27 m², zaś wymóg stateczności, jaki stawia się klasie Skippi 650, pozwala na noszenie genakera o powierzchni 35 m².

Nowa wersja łodzi adresowana jest do osób lubiących się ścigać, ale zarazem również do tych żeglarzy turystycznych, którzy regatę wprawdzie nie cierpią, ale uwielbiają żeglować szybko. Jacht bowiem nadaje się również do turystyki z 3-, a maksimum 4-osobową załogą. Premiera tej łodzi odbyła się w kwietniu tego roku na targach „Jachty Europy”. Wprawdzie została tam pokazana sama skorupa, ale na Mistrzostwach Polski Jachtów Kabinowych było już 7 jachtów prosto spod igły.

O konstrukcji

Pokład wykonano jako sandwicz na rdzeniu z pianki PCV, kadłub ma konstrukcję monolityczną, usztywnioną grodziami, wzdłużnikami oraz zabudową wnętrza w postaci wkładki kojowej z laminatu p-s oraz jaskółkami i szafkami. We wnętrzu do minimum zredukowano użycie drewna. Drewniane (sklejkowe) są tylko grodzie, szafki i jaskółki. Przestrzenie przeznaczone na komory wypornościowe wypełniono pianką poliuretanową, zapewniającą pływerność nawet po całkowitym zalaniu wnętrza. Wszystkie laminaty są wykonane z żywicy poliestrowych zbrojonych wyłącznie szkłem typu E, jak wymagają tego przepisy klasy Skippi 650.

Na uwagę zasługuje metoda połączenia pokładu i części dennej bez listwy odbojowej, miejsce styku przeniesiono na pokład, a równą szczelinę (fugę) wypełniono elastycznym klejem. Interesująco rozwiązano zamocowanie podwiesi wantowych. Siła napięcia want przenoszona jest przez solidny ściągacz na zebro stanowiące integralną część wkładki. Inna, charakterystyczna cecha Skippiego 650 – to wgłębienia



Skippi 600 nie ma żadnych problemów z żegluga na fali, to widać



**Na genakerze przy 5B trzeba naprawdę ostro balastować
W bajdewindzie przy silnym wietrze też przydają się pasy balastowe**



TEST Skippi 650



Egzemplarz testowanego Skippiego podnosi na topie 21 kg



Linie kadłuba – typowe dla jachtu zabierającego się w ślizg



Kulowy przegub genakerbomu zapewnia szczelność i płynność jego ruchów



Płetwa sterowa wydaje się nieco za duża dla jachtu tej długości

Osprzęt firmy Ronstan – bez zastrzeżeń. Jest również miejsce na kompas Tack-Tick. Talia fału miecza z 5-krotnym przełożeniem (na małym zdjęciu)



przy kabine z „zasiekami” z linki gumowej, służące za magazynek, z którego również stawia się i gdzie zrzuca genakera.

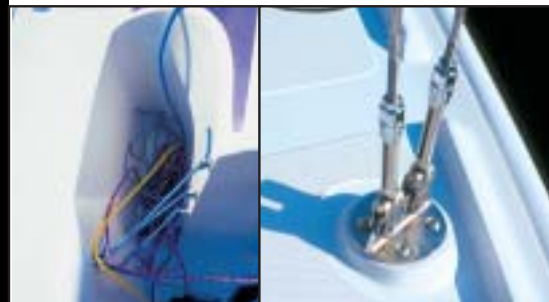
Kadłub jachtu

Jego formy powstały w stoczni Skipper Yacht w Warszawie. Linie teoretyczne kadłuba z bardzo ostrym wejściem dziobu i wyporną szeroką rufą, niewielka nadbudówka i duży kokpit zdradzają sportowy charakter konstrukcji. Płetwa mieczowa wykonana z laminatu posiada wklejony balast z 130 kg ołowiu, co mimo braku balastu wewnętrznego zapewnia wymaganą przez przepisy pomiarowe stateczność monotypowej klasy Skippi 650. Jacht ma bowiem podnosić na topie ciężar o masie minimum 15 kg z przechyłu 90 stopni. Stateczność początkowa – w porównaniu z pierwszą wersją jachtu testowaną przed dwoma laty – wyraźnie się poprawiła. Można przejść po półpokładzie, nie trzymając się want.

Urządzenie sterowe

Urządzenie sterowe z płetwą szybrową nie jest rozwiązaniem bezpiecznym, ale coraz częściej spotykamy w łodziach regatowych. Wydaje się, że sama płetwa sterowa ma zbyt wielką powierzchnię jak na tak zwrotny i zrównoważony maszt. Miecz szy-

„Kieszeń” przy nadbudówce na genaker. Zamocowanie pawięzi wantowych – pod pokładem





Wysuwany bukszpryt nie zawadza śpiącym w koi dziobowej



Jest także bardzo pożyteczny ministolik wysuwany spod kokpitu

browy w skrzynce zamkniętej wspierającej dach kabiny, mający sporą powierzchnię i zanurzenie (1,45 m) oraz umiarkowanie laminarny profil, zapewnia, jak widać z rysunku (patrz wkładka) biegunowej prędkości bardzo ostrą żeglugę na wiatr. Zarówno dolna część skrzynki, jak jarzmo steru szybrowego wyklejone są tkaniną dywanową ze sztucznego tworzywa. Służy to likwidacji luzów oraz tłumieniu drgań i uderzeń miecza i płetwy o skrzynki.

Osprzęt i takielunek

W tym przypadku zastosowano sprawdzone rozwiązania. Maszt firmy Francespar o wysokości 9 m (nad pokładem) olinowany jedną parą want kolumnowych i jedną parą stewart zamocowanych z sztagiem w 7/8 jego wysokości. Achtersztąg, jak w większości jachtów sportowych, podnoszony za pomocą tzw. wędki, czyli listwy epoksydowej, wybiera się za pomocą talii na kursach baksztagowych, gdy żegluguje się na genakerze. Grot z dwiema pełnymi listwami górnymi łatwo zmienia profil po zwrocie nawet na słabym wietrze.

J. PIĘŚNIEWSKI, W. HEFLUCH

Skippi 650 TEST

Testowany jacht wyposażono w dobrej jakości osprzęt firmy Ronstan, rozmieszczony w sposób przemyślany, co znacznie usprawnia wszelkie manewry. Wydaje się jednak, że prowadnica szotów foka powinna zostać nieco przesunięta ku rufie, by powiększyć zakres trymu żagli, zwłaszcza na silnych wiatrach, gdy trzeba zeń wypuścić nieco powietrza.

Trudno się też natychmiast przyzwyczaić do umiejscowienia „stolika” talii grota przed prowadnicą szotów grota. To dobre rozwiązanie podczas żeglowania bajdewindem, kiedy grota może obsługiwać załogant – tzw. grotowy. Gorzej jest na pełnych kursach, gdy obaj załoganci mają pełne ręce roboty z genakerem.

Wnętrze jachtu

W kabynie o pomiarowej wysokości 135 cm są cztery pełnowymiarowe koje: podwójna na dziobie i dwie hundkoje. Miejsce na niewielką kuchenkę gazową znajduje się pod kokpitem, stamtąd też wysuwa się (a po konsumpcji chowa) ruchomy stolik. Istnieje także możliwość zainstalowania toalety chemicznej najmniejszego rozmiaru (10 l). Jaskółki po obu burtach w mesie i kabynie dziobowej oraz dwie szafki spełniające także rolę usztywnień konstrukcyjnych służą jako miejsca składowania rzeczy osobistych załogi oraz zapasowych elementów osprzętu. Wymagania załogi o zacięciu sportowym wobec wnętrza jachtu nie są zazwyczaj zbyt wygórowane. Skippi 650 z pewnością spełnia je z nawiązką.

Właściwości nautyczne

Test odbył się na Zalewie Zegrzyńskim w dwu etapach: przy wietrze 3 – 4B oraz 4 – 5B z genakerem. W takich warunkach załoga nawet na kursach ostrych prowadziła łódź w niewielkim tylko przechyle. Na kursach baksztagowych, płynąc na genakerze Skippi 650 wychodził w ślizg, osiągając chwilowe prędkości przekraczające 12 węzłów. Na wszystkich kursach jacht był sterowny, nie wykazywał tendencji do nadmiernego ostrzenia, nawet w głębszych przechyłach. ●

Podsumowanie

Skippi 650 to propozycja dla żeglarzy lubiących się ścigać „na maksa”, z dużą dawką adrenaliny, jaką gwarantuje zwłaszcza żegluga w ślizgu na genakerze przy większej sile wiatru, ale zarazem bezpiecznie, bez obawy o wywrotkę i straty w sprzęcie. Jacht dobrze prezentuje się na wodzie. Wykonany jest nienagannie, z dużą dbałością o szczegóły, w interesującej kolorystyce żelkotu.

Rysowanie marzeń



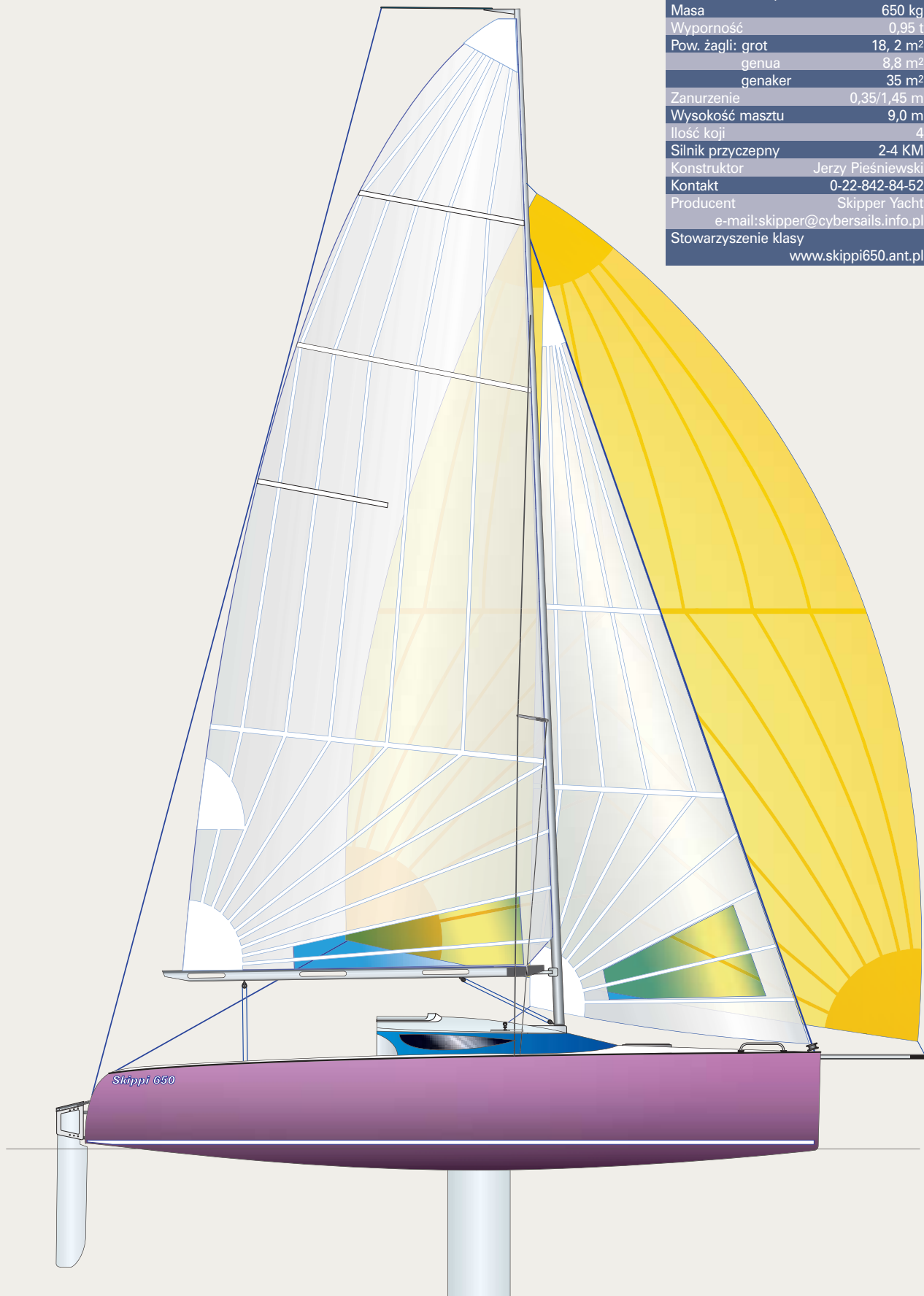
Monotyp czy klasa ograniczona? Które z tych rozwiązań będzie lepsze dla rozwoju regat dla wszystkich, którzy nie chcą ograniczać się do żeglugi po szuwarach lub Chorwacji? Dobrej odpowiedzi właściwie nie ma. Sukces klasy 730 przemawiałby za formułą klasy ograniczonej, gdzie rywalizują różne konstrukcje. I wszystko byłoby pięknie, gdyby nie kasa. W klasach ograniczonych, takich jak Micro czy 730, trwa nieustanny festiwal nowości. Ileż to razy czołówka tej klasy zmieniała jachty na nowsze. Ci, którym nie starcza pieniędzy na zamianę jachtu, grzeją ogony na kilkuletnich przestarzałych jachtach. I właśnie z tego powodu wraz z armatorami Skippiego 650 i producentem zdecydowaliśmy się na formułę monotypową. Wszystkie jachty z jednej formy z tej samej stoczni, żadnej możliwości zmian w konstrukcji, no i najważniejsze, to co horrendalnie winduje koszty jachtów w klasach ograniczonych: ściśle limity stosowania materiałów. Skippi 650 powstaje wyłącznie z materiałów nieegzotycznych – z żywicy poliestrowej i szkła. Jacht ma być możliwie tani i trwały. To, jak się wydaje, podstawowe warunki popularności klasy. Przy tym wszystkim spełnia minimum kryteriów mieszkalności. Można na nim spędzić weekend, a nawet powłóczyć się turystycznie „po szuwarach”. Jacht projektowany jako turystyczno-regatowy musi też gwarantować załodze przyjemność z żeglowania, a więc ma być szybki i zarazem niezbyt narowisty. To kryterium, jak wynika z testu, Skippi 650 spełnia bez zastrzeżeń. W stosunku do poprzedniej wersji jacht zyskał na stateczności, a po odchudzeniu do 650 kg wchodzi w ślizg już od 4B. Pomiary stateczności, jakim poddano wszystkie jachty startujące w mistrzostwach Polski, wykazały, że z przechyłu 90 stopni podnoszą one minimum 16 kg na topie masztu. Najważniejsze jednak dla rozwoju każdej klasy – to atmosfera podczas regat. Zapowiada się, że w Stowarzyszeniu Klasy Skippi 650 (obecnie w trakcie rejestracji sądowej) nie będzie z tym problemów. Spełniony jest bowiem najważniejszy jej warunek: wszyscy startują na jednakowych jachtach. Wynik zależy zatem jedynie od umiejętności załogi i oczywiście odrobiny szczęścia.

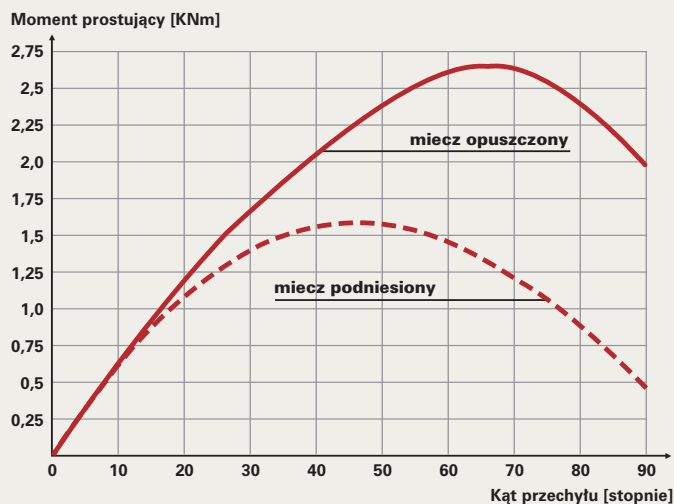
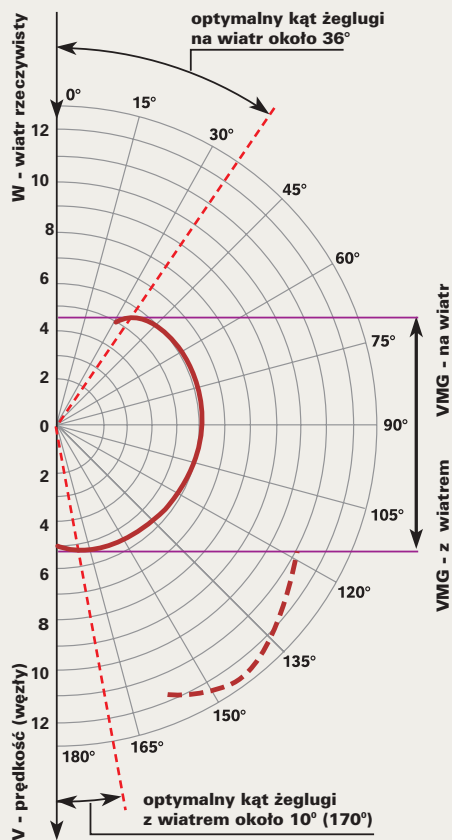
Jerzy Pięśniewski

Zagle
Test jachtu SKIPPI 650

Dane techniczne

Długość	6,50 m
Szerokość maksymalna	2,50 m
Masa	650 kg
Wyporność	0,95 t
Pow. żagli: grot	18,2 m ²
genua	8,8 m ²
genaker	35 m ²
Zanurzenie	0,35/1,45 m
Wysokość masztu	9,0 m
Ilość koci	4
Silnik przyczepny	2-4 KM
Konstruktor	Jerzy Pieśniewski
Kontakt	0-22-842-84-52
Producent	Skipper Yacht
	e-mail: skipper@cybersails.info.pl
Stowarzyszenie klasy	www.skippi650.ant.pl





Wykres momentów prostujących jachtu Skippi 650

Co nam się podobało

- Właściwości nautyczne
- Sterowność i łatwość manewrowania jachtem
- dobry osprzęt
- Jasne i funkcjonalne wnętrze

Co należałoby poprawić

- Położenie „stolika” szotów grota przenieść za prowadnicę, zmienić płetwę sterową i zmniejszyć masę całego urządzenia sterowego

Biegunowe prędkości jachtu Skippi 650 przy prędkości wiatru: 10-13 w (3B)
Linia przerywana dla jachtu z genakerem przy wietrze 4B do 5B

Podstawowe parametry krajowych klas regatowych i regatowo-turystycznych jachtów kabinowych

	730	Skippi 650	Sympathy 600
	klasa ograniczona	monotyp	monotyp
Długość maks.	7,30 m	6,50 m	6,00 m
Szerokość maks.	2,50 m	2,50 m	2,45 m
Masa minimum	800 kg	650 kg	550 kg
Wyporność	1,1-1,2 t	0,95 t	0,8 t
Zanurzenie	minimum 0,40 m	0,35/1,45 m	0,25/1, 10 m
Pow. żagli maks.	30 m ²	27 m ²	25 m ²
Genaker	40 m ²	35 m ²	30 m ²
Stateczność przy 90° (obciążenie na topie)	15 kg	15 kg	10 kg
Liczba koi	4	4	4
Załoga w regatach	4-5 osób	3-4 osoby	3 osoby
Konstruktor	Andrzej Skrzat (Majestic 24) Rolf Vrolijk i inni	Jerzy Pieńiewski	Andrzej Skrzat
Cena netto(*)	od 65 tys. do 110 tys. (wersja węglowa)	około 40 tys.	około 35 tys.

(*) - podano cenę przybliżoną, gdyż koszt wykonania jachtu w stoczni zależy od rodzaju osprzętu, rodzaju tkaniny żaglowej itp. czynników.