

# AS Motors 33

Ten regatowy jacht jest niestety ostatnim zrealizowanym projektem Adama Gintera. Konstrukcja jest znakomitym przykładem bezkompromisowego podejścia do zagadnienia projektowania jachtów. Założenia były proste: jacht ma wygrywać w klasie Open.

Stefan Ekner

Adam podszedł do problemu w typowy dla siebie sposób. Zaprojektował jacht o dość odważnej, niekonwencjonalnej bryle. Starannie „wrzeźbiona” w bryłę kadłuba pozornie niezgrabna nadbudówka, długi, „pikowany” pasami balastowymi kokpit z rozlicznymi przemyślanymi przetłoczeniami czy szerokie, „wygodne” dla balastujących dostawiane do kadłuba skrzydła, to tylko niektóre aspekty tego oryginalnego projektu. AS Motors na pewno będzie wzbudzał dyskusje na temat funkcji i formy: tego jachtu w szczególności, a kabinowych jachtów regatowych budowanych „pod” przepisy konkretnej klasy w ogóle. „Mała Kawa”, konstrukcji Rolfa Vrolijkja, swoim pojawieniem się kilka lat temu na polskich akwenach doprowadziła środowiska konstruktorów, żeglarzy i sędziów – mówiąc delikatnie – do poważnej różnicy zdań. Dziś jacht ten nie wzbudza już żadnych emocji, ot typowy jacht regatowo-turystyczny. Konstruktorzy zawsze będą się ścigali z tymi, którzy wymyślają formuły pomiarowe. Zabawa ta trwa już zresztą od dawna. Jeśli np. formuła ograniczała długość linii wodnej to kadłuby „dostawały” nawisów w przeszłości miały dłuższą wodnicę niż jachty z pionowymi stwami - przeli-

cznik zaś je dowartościowywał. Jeśli w kabinie mają być trzy koje to będą, ale czy spełnią one swoją funkcję w sposób zadowalający? Na jachcie regatowym-„turystycznym” klasy Open jest to absolutnie obojętne. Dziś jachty regatowe przewożone są z imprezy na imprezę wózkami, a załoga jeśli nie śpi w hotelu, to tylko na własną prośbę. Patrząc na AS Motors 33 widać, że osiągnięcie dużych prędkości

jest wartością nadrzędną. Wszystko tu jest dosłowne, żadnych podtekstów i zawoalowań - koje są, bo muszą być. Ale nikt nie powiedział, że mają być wygodne - są za to lekkie. Żadnych szarości – tylko czarne i białe. Wąskie dno przechodzi dość ostro w prawie pionowe burty. Duża smukłość kadłuba i płaskie dno na rufie umożliwiają szybkie wejście jachtu w ślizg, wymaga to jednak utrzymywania jachtu





w stałym, niewielkim przechyle. Staceczność jachtu zapewnia załoga balastująca na szerokich skrzydłach (demonutowanych do transportu) i szybrowa wąska płetwa z bulbem. Logiczną konsekwencją tak rozwiązanego balastu jest szybrowa płetwa sterowa rozposzechniona w Polsce właśnie przez Adama na Ginie 730. Kadłub wykonany jako kompozytowa konstrukcja przekładkowa z pianki, epoksydu, szkła, kewlaru i węgla jest lekki i sztywny. Maszt o długości 14 m, blisko 6-metrowy bom oraz wysuwany bukszpryt, wystający 4,5 m przed stewę wykonano z kompozytu węglowego. Maszt z trzema piętrami salingów usztywnia i podtrzymuje prętowy takielunek. Grot o powierzchni 54 m<sup>2</sup> z dużą strzałką tylnego liku, fok - 21 m<sup>2</sup> - z likiem dolnym prowadzonym tuż nad pokładem dziobowym i monstrualny genaker o powierzchni 108m<sup>2</sup> - w rysunku bocznym ta piramida „płócien” pozostaje w doskonałej harmonii z futurystyczną formą kadłuba.

Jacht *AS MOTORS 33* na pewno będzie prowokował spory, budził ożywione dyskusje i kontrowersje, zarówno w kwestiach architektury jak i niektórych rozwiązań technicznych. Jedno jest pewne, koło tego jachtu nie da się przejść obojętnie.

Fot. Magdalena Opis-Szykowna  
Rys. Marek Strauchold





Konstruktor  
Adam Ginter

#### AS Motors 33

długość LOA	10 m
długość KLW	9,6 m
szerokość całkowita	4,6 m
szerokość KLW	1,7 m
zanurzenie	1,8 m
wyporność	900 kg
masa balastu	380 kg
powierzchnia żagli podst.	75 m <sup>2</sup>
genaker	108 m <sup>2</sup>

