

NAJWAŻNIEJSZY JEST DOBRY JACHT

Andrzej Armiński, konstruktor jachtowy, inżynier budowy okrętów, uhonorowany nagrodą „Rejs Roku '98” za wokółziemski rejs na jachcie *MANTRA 3*.

Rozmawiał Marek Stodownik

Rejs: Od kiedy zajmuje się Pan żeglarstwem za wodowo?

Andrzej Armiński: Od 1979 roku, kiedy skończyłem studia w Gdańsku, projektuję i buduję jachty. Otarłem się też przed laty o żeglarstwo zawodowe, gdy płacono mi za udział w Sardinia Cup i innych regatach na Morzu Śródziemnym.

Na czym polegają założenia regat EXPO, w których Pan startował i za udział w których został Pan uhonorowany nagrodą Rejs Roku?

Nagrodę Rejs Roku otrzymałem za rejs dookoła świata, którego częścią były regaty EXPO 98 Round the World Rally. Były to regaty dookoła świata zorganizowane dla jachtów turystycznych z amatorskimi załogami na pokładach. Przeszły do historii jako największa impreza wokółziemska: najwięcej jachtów i załóg, najdłuższa trasa, najwięcej wyścigów, najdłuższy czas trwania, itd. Obok wyścigów jest dużo wspólnego pływania i poznawania nowych akwenów. To bardzo interesująca propozycja dla żeglarzy chcących optynać świat w towarzystwie innych jachtów.

A jak doszło do Pańskiego udziału w EXPO '98?

Ten pomysł nie był nowy, myślałem już o tym od lat. W 1992 roku brałem udział w imprezie pod nazwą

America 500 zorganizowanej przez Jimmi'ego Cornella, animatora regat EXPO. Wówczas na zbudowanej przez siebie *MANTRZE* po raz pierwszy w życiu poczułem się jak równy z żeglarzami zagranicznymi. Moje doświadczenia morskie brały się dotąd z zorganizowanych rejsów stażowych, a jak one wyglądały to chyba wszyscy pamiętamy. To były tak odmienne doświadczenia, że chciałem w to wniknąć głębiej. Poznałem imprezę i organizatorów, zaakceptowałem ideę i tak się zaczęło. Później zaprojektowałem i zbudowa-

łem swój jacht specjalnie na te regaty.

Jak długo trwała budowa?

Od momentu podjęcia decyzji do oddania cum - czternaście miesięcy. To szybko, ale praca była właściwie przygotowana i zastosowaliśmy optymalną technologię przekładkowy laminat epoksydowy o rdzeniu drewnianym. Najważniejszą sprawą w procesie powstawania ja-

chtu jest jednak w moim przekonaniu dobry projekt. To główny składnik sukcesu.

Jak długo trwał rejs?

Blisko dwa lata, ale w regatach startowaliśmy tylko z Florydy do Cairns w Australii - na tyle starczyło regatowych funduszy. Kontynuowaliśmy (turystycznie) rejs



do Europy przez Oceanię i Azję Potudniowo-Wschodnią odwiedzając wiele krajów, do których - o ile wiem - przedtem polskie jachty nie dotarły. Były to między innymi Palau, Filipiny, Brunei, Oman. Szczególnie ciekawy był miesięczny pobyt wśród tubylców na wyspach Papui Nowej Gwinei.

Jaki jest bilans rejsu?

Przepełniliśmy prawie 35 tysięcy mil podzielonych na 298 odcinków, odwiedziliśmy 42 kraje. Średnia prędkość uzyskana podczas rejsu to 6,27 węzła, a więc dużo jak na dwunastometrowy jacht. Z dziewięciu wyścigów, w których wystartowaliśmy wygraliśmy swoją klasę osiem razy. Dwukrotnie wygraliśmy wyścig całej flotyli, w tym najdłuższy wyścig regat Galapagos - Markizy - 3.250 Mm. Nigdy przedtem polski jacht nie wygrał wyścigu w regatach długodystansowych.

Czy na tak długiej trasie mieliście jakieś poważniejsze awarie?

Nie, jacht spisywał się znakomicie, poza awarią trzonu sterowego nie mieliśmy z nim kłopotów. Pękl trzon wykonany z włókna węglowego, podczas jednego z pierwszych etapów, ale choć na ostatnim miejscu, dopłynęliśmy do mety o własnych siłach.

Jakie ma Pan plany zawodowe i żeglarskie na najbliższą przyszłość?

W moim przypadku plany zawodowe i żeglarskie niemal się pokrywają. Prowadzę stocznię „A-Yachts” w Szczecinie i jestem przedstawicielem biura projektowego Van de Stadt Design. Obecnie pracuję nad projektem jachtu regatowego o długości 7 metrów przeznaczonego do regat na akwenie szczeecińskim. Oczywiście chcielibyśmy pokazać nasz jacht także na Zatoce Gdańskiej. Jacht - nazwany Mantra 7000 - zastąpić ma wysłużone jednostki ścigające się u nas w regatach. Z wielkim zdziwieniem spostrzegłem, że jachty, które projektowałem prawie dwadzieścia lat temu, do dzisiaj wygrywają, choć mają za sobą już po szesnaście sezonów startów. To trzeba zmienić.

Na jakim etapie są obecnie prace związane z tym projektem?

Rysunki są już gotowe, teraz powstają formy aby na sezon zbudować kilka jednostek.

A czy ma Pan jakieś plany związane z poważniejszymi regatami?

Na razie nie planuję projektu do regat wokółziemskich, nie miałem takiego zamówienia.

A AZAB czy Mini Transat? Przecież to znakomity poligon doświadczalny. Zwłaszcza to drugie wśród zawodnictwa pozwoliło wykreować praktycznie wszystkie nowinki techniczne stosowane później na większych jednostkach. Uchylnie płetwy balastowe i bukszpryty, salingi pokładowe, przykłady można mnożyć.

Tak, ale ja uważam, że w polskich warunkach rozwój jachtingu powinien następować bardziej naturalną drogą. Najpierw uczynimy żeglarstwo zajęciem bardziej

masowym, a wyczyn musi być tej masowości pochodną. Płynąc wokół świata miałem nadzieję, że spotkam jakiś polski jacht. Nie udało się i uważam to za obraz naszego żeglarstwa. Nie ma bazy - nie ma wyczynu. Ale oczywiście jeśli znajdzie się w Polsce ktoś, kto chciałby zmierzyć się z najlepszymi w tych regatach, to pomogę mu.

Pana związek z Jimmi Cornelem to nie tylko regaty EXPO '98?

Obecnie trwają wokółziemskie regaty Millenium Odyssey - najbardziej skomplikowana impreza w historii żeglarstwa. Trzy flotyle płynące różnymi trasami rozegrają łącznie 72 wyścigi. W sześciu miejscach trasy się przecinają i jachty mogą zmieniać flotylę, w której płyną. Wyniki regat obliczane są w kilku miejscach na świecie, tam, gdzie aktualnie znajdują się jachty i publikowane są w Internecie. Napisałem software do obsługi tych regat.

Jest Pan jednym z nielicznych w Polsce specjalistów w formule pomiarowej IMS. Jak wygląda jej wdrażanie w kraju?

IMS już w Polsce istnieje. Pierwsze próby były czynione jeszcze w 1995 roku, ale teraz jesteśmy bardzo zaawansowani. Przede wszystkim dzięki sponsorowi - BIG Bankowi - zakupiliśmy trójwymiarowy skaner do pomiaru kształtu kadłubów i inne specjalistyczne oprzyrządowanie, jesteśmy w stałym kontakcie roboczym z Offshore Racing Council więc zaplecze techniczne jest. Większość jachtów liczących się w krajowych regatach już pomierzaliśmy, zatem jesteśmy gotowi. Od kilku lat systematycznie prowadzimy seminaria dla zawodników i sędziów, poszerzamy bazę, jednym słowem praca, jaka została włożona w to przedsięwzięcie, zaczyna procentować.

Czy można zatem uznać, że IMS w Polsce jest powszechny?

Wśród tych, których dotyczy, można uznać, że jest powszechny.

Jak to się stało, że mimo takich osiągnięć i tak bogatego doświadczenia jest Pan w Polsce postacią stosunkowo mało znaną? Nie cierpimy chyba na nadmiar autorytetów.

Ja starałem się robić zawsze po prostu swoje i nie narzucałem się mediom. Swoje projekty starałem się finansować samodzielnie i do realizacji moich zamierzeń ta metoda okazywała się wystarczająca.

Ale na pewno teraz, po nagrodzie Rejs Roku, wiele się zmieni...

Już się zmieniło, bo udzieliłem sporej liczby wywiadów, mimo że nagrody jeszcze nie odebrałem.

Co dzieje się dzisiaj z Pana poprzednimi jachtami?

Pierwsza MANTRA pływa po Morzu Śródziemnym, a druga w Stanach.

Dziękuję za rozmowę, gratuluję wyróżnienia i mam nadzieję, że jeszcze niejednokrotnie o Panu usłyszymy.

Dziękuję, pozdrawiam czytelników Magazynu Rejs.