28.07.2015

Transgascogne: start jutro rano

Dzisiaj po południu komisja regatowa podała ostateczną datę startu regat Transgascogne. Start, zaplanowany na minioną niedzielę, był już przekładany dwa razy z powodu zbyt silnego dla jachtów Mini wiatru na Zatoce Biskajskiej.

„Startujemy jutro o 0730 rano” – potwierdza przez telefon Radek Kowalczyk, jedyny polski żeglarz startujący w tych regatach. „Takie długie czekanie nie jest dobre, bo ile czasu można być na przedstartowej adrenalinie” – mówi. „Ale są plusy - jestem wyspany i wypoczęty, jacht przygotowany, znamy prognozę, znamy trasę – no i w końcu jedziemy!”

Jutro, we środę 29 lipca o szóstej rano 47 jachtów klasy Mini wypłynie wreszcie z portu, aby o siódmej trzydzieści po sygnale startowym wyruszyć w wyścigu z Francji do Hiszpanii. Na początku będzie towarzyszył im północny wiatr o prędkości 15-20 węzłów, słabnący, umożliwiający żeglugę pełnym kursem prosto do celu. Trasa pierwszego etapu liczy 250 mil, a pierwsi zawodnicy powinni pojawić się na mecie po około półtorej doby żeglugi.

Tymczasem w porcie startu trwają ostatnie przygotowania – niektórzy majstrują przy łódkach (wiadomo, na jachcie zawsze jest coś do zrobienia), inni po raz kolejny analizują pogodę, inni odpoczywają.

„Jacht jest dobrze przygotowany, oczywiście można by popracować nad trymem, nad tym pracować można zawsze” – mówi Radek pytany o swoje przygotowanie do wyścigu. „Ja na pewno będę ostrożny i postaram się nie popełniać błędów” – dodaje. „Nie znam jeszcze łódki na tyle, żeby poruszać się po niej po omacku, pływałem na niej w sumie osiem dni. Ale mam nadzieję, że wszystko będzie dobrze”.

Popłynie w kategorii Proto na nowym, zwodowanym na początku czerwca jachcie, który powstał z najnowocześniejszych materiałów w polskiej stoczni według projektu Francuza, Étienne’a Bertranda.

Na tej jednostce startował do tej pory tylko raz, w czerwcowych regatach Mini Fastnet, razem z projektantem łódki. Polsko-francuska załoga zajęła wtedy 19 miejsce, startowało 47 jachtów, do mety dopłynęło 40.

Transgascogne to ostatnia w tym sezonie szansa na zdobycie kwalifikacji do regat Mini Transat, najważniejszych regat klasy Mini. Radek Kowalczyk ma już za sobą jeden udział w tym bardzo trudnym wyścigu, w tym roku chce wystartować ponownie.

MJ

Informacje na bieżąco: <https://www.facebook.com/calbudTEAM>

Strona organizatora regat: <http://www.transgascogne.com>

Twitter: <https://twitter.com/transgascogne>

Facebook: <https://www.facebook.com/pages/Transgascogne-650>

Tracking regat będzie dostępny online przez serwis Yellowbrick.

Dodatkowych informacji udzielają:

Milka Jung: 601 245 131 / [milka@oceanteam.pl](mailto:milka@oceanteam.pl)

Radek Kowalczyk 668 454 650/ [radek@oceanteam.pl](mailto:radek@oceanteam.pl)

Tegoroczna, 20 edycja regat Mini Transat, to 4020 Mm przez jesienny Atlantyk na trasie z francuskiego portu Douarnenez, z przystankiem na Lanzarote (W. Kanaryjskie), do Pointe-à-Pitre na Gwadelupie. Te wyjątkowe regaty rozgrywane są na jachtach o długości 6,5 metra, gdzie miejsca w kabinie jest tyle, co pod stołem. Żeglarze płyną samotnie przez ok. 40 dni i nie mogą korzystać z żadnego wsparcia z lądu ani z komputerów nawigacyjnych. Radek Kowalczyk to trzeci Polak w historii, który ukończył ten arcytrudny wyścig i pierwszy, który chce w nim wystartować jeszcze raz.

Start: 19 września 2015, trasa: 4030 Mm z Douarnenez (FR) do Lanzarote (W.Kanaryjskie) a następnie Pointe-a-Pitre (FR/Am. Środkowa)

Jachty klasy Mini to jednostki przeznaczone do szybkiego żeglowania regatowego. Łupinki o długości zaledwie 6,50 m zapewniają zerowy komfort, wysoki poziom adrenaliny oraz możliwość rywalizacji w jednej z najciekawszych klas na świecie, będącej przepustką do kariery oceanicznej.

Mini ścigają się w dwóch kategoriach, seryjnej (Seria) i prototypowych (Proto). Te ostatnie to prawdziwe cuda techniki i poligon, gdzie testowane są pionierskie materiały i rozwiązania techniczne. Wchodzą one potem do szerszego użytku w „dużych” oceanicznych klasach regatowych (np. IMOCA Open 60, Class 40).

CALBUD 894 to jacht budowany w technologii przekładkowej na bazie laminatu epoksydowo-węglowego. Posiada wychylny kil z balastem, asymetryczne miecze, dwa stery, długi bom genakera i 130 m2 żagli. W połączeniu z ekstremalnie niską wagą tworzy szybką jednostkę ślizgową.