



KWARTALNIK NR 1/2013

KILWATER

MAGAZYN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWODNEGO I NARCIARSTWA WODNEGO

speed on the water

MAŁGORZATA
RUTKOWSKA
**WRESZCIE
SIĘ UDAŁO**

PATENTY,
**CZY CZEKA
NAS REWOLUCJA?**

KALENDARIUM
ZAWODÓW 2013

WAKEBOARD
MISJA SPECJALNA 2020

**BARTŁOMIEJ
MARSZAŁEK**

WRACAM DO GRY

ISSN 2082-2111



9 772082 211001



PARKER RIB

Łodzie hybrydowe Parker RIB:

- ❑ długość kadłuba od 4 do 15 m
- ❑ kadłub w kształcie głębokiego V
- ❑ lekka i mocna konstrukcja z laminatu
- ❑ duża szybkość i zwrotność
- ❑ wysoka dzielność morską
- ❑ niezawodny napęd (jet lub śruba)
- ❑ wiele opcji zestawów nawigacyjnych
- ❑ sprawny serwis (reakcja w 24 godziny)



Zdj. PARKER

Silniki zaburtowe i wbudowane



MERCURY
MerCruiser

MERCURY



Parker 660 Weekend, Zdj. PARKER

Systemy nawigacyjne



SIMRAD

LOWRANCE

B&G



Parker 660 Pilothouse, Zdj. PARKER

Wposażenie jachtów



vetus



QUICKSILVER[®]

Sprzedaż łodzi Quicksilver



Zdj. PARKER

tel. +48 22 785 11 11
fax +48 22 785 09 99
parker@parker.com.pl
www.parker.com.pl



PARKER
P O L A N D

Parker Poland Sp. z o.o.
Cząstków Polski 171,
05-152 Czosnów

Oddajemy w Wasze ręce odświeżone wydanie KILWATERA. Mam nadzieję, że nowy layout i sposób prezentacji treści zachęci Was do czytania i śledzenia informacji o naszych dyscyplinach i sukcesach zawodników.

Nadchodzący sezon zapowiada się bardzo ciekawie. Do startów w F1 H2O wraca po rocznej przerwie Bartłomiej Marszałek – tylko u nas opowiada o swoich planach na ten sezon. Odnieśliśmy już pierwszy sukces medalowy w tym roku. Brąz MŚ juniorów w Australii zdobyła Małgorzata Rutkowska, a do występów w F2 przygotowuje się Adrian Maniewski – wywiady z nimi prezentujemy w tym numerze.

Publikujemy kalendarze tegorocznych imprez, warto już teraz zaplanować wizytę na zawodach, tym bardziej, że

każda z dyscyplin zapewni Wam wrażenia, o których będziecie mogli długo dyskutować.

W numerze polecam też wywiad z Kuno Ritschardem o włączeniu wakeboardu do dyscyplin olimpijskich w 2020 roku i wywiad z Pawłem Szabelewskim o zmianach w wydawaniu patentów oraz wiele, wiele innych atrakcji...

Otwarcie sezonu już niedługo – podczas weekendu majowego w Ślesinie, a Wy poczujcie już teraz *speed on the water* razem z nami.

Zuzanna Plewniak



spis treści

- 2 Wracam do gry
- 6 Kalendarium zawodów 2013
- 8 Skład kadry narodowej 2013 – narciarstwo wodne
- 9 Skład kadry narodowej 2013 – sport motorowodny
- 10 Wreszcie się udało
- 12 Jestem młody i świat należy do mnie
- 14 Patenty, czy czeka nas rewolucja?
- 16 Wakeboard – misja specjalna 2020
- 20 Zimowy sukces narciarza wodnych
- 21 Boot Düsseldorf 2013 siłą napędową dla branży
- 22 Gala UIM w Monako

- 24 Wiatr i woda
- 25 Salon Nautique de Paris
- 26 II Gala Sportów Wodnych
- 27 Wielki Bal Sportowca
- 28 O co kamman – Lekcja 2
- 30 Giżycko mekka wakeboardzistów i snowboardzistów
- 32 Wyzwanie XXI wieku – Mazursko-Podlaski Szlak Wodny
- 34 Chris Craft Crosair 32. Klasyczne piękno na wodzie
- 38 Prezentacja klubu Zefir Bytom
- 40 Z kart historii. Wiroszybowiec na start



Wydawca: Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego
ul. Wał Miedzeszyński 379, 03-980 Warszawa
www.pzmwinw.pl, tel. 22 617 4449
Redaktor naczelny: Paweł Szabelewski
Redaktor prowadzący: Zuzanna Plewniak
tel. kom. 669890017

e-mail: zuzanna.plewniak@speedonthewater.pl
Redakcja: Arek Rejs, Wojciech Krzywiński, Magdalena Krzywińska
e-mail redakcja: redakcja@speedonthewater.pl
Reklama: reklama@speedonthewater.pl
Projekt graficzny i skład: Maciej Liese



Wracam do gry

Na targach „Wiatr i woda” w Warszawie, tradycyjnie na stoisku Balt-Yacht z Augustowa spotkałem Bartłomieja Marszałka, syna słynnego Waldemara Marszałka, polskiej legendy wyścigów motorowodnych. Rozmawiał Arek Rejs.

Bartłomiej Marszałek jest jedynym zawodnikiem z Polski, który wystartował w najbardziej prestiżowej klasie wyścigów motorowodnych – motorowodnej Formule 1 H2O.

Bartek, swoją karierę w wyścigach motorowodnych rozpocząłeś stosunkowo późno, ale bardzo szybko dotarłeś do startów w klasie, która dla wielu jest jedynie nierealnym marzeniem. Jak to się stało, że mogłeś zadebiutować w F1 H2O?

Moje całe życie związane jest z wy-

ścigami motorowodnymi, ścigał się mój tata i starszy brat, Bernard. Zawsze im towarzyszyłem, ale samodzielnie wystartowałem dopiero w wieku 21 lat. Dzięki doświadczeniu i pomocy ojca od razu rozpocząłem starty od szybkiej klasy O-250, gdzie łodzie rozwijają prędkość do 160 km/h. Skupiłem się na rozwijaniu swojej kariery i marzyłem o startach w coraz większych klasach. Ta wytrwałość doprowadziła mnie na samą górę, do Formuły 1. Przez to, że zacząłem tak późno, muszę pracować nad swoją karierą i realizacją marzeń

znacznie intensywniej niż zawodnicy, którzy nabierają praktyki za sterami już od najmłodszych lat. W sezonie 2009 wystartowałem w Bahrajnie, Egipcie, Malezji i Emiratach Arabskich w zawodach Formuły 2, która jest już właściwie ostatnim etapem przed startami w F1 H2O.

Wielu zawodników właśnie tak patrzy na starty w F2, jako ostatni etap przed F1 H2O, ale wiesz dużo lepiej niż ja, że dla znakomitej większości F2 to także ich ostatni etap w pięciu się do najszybszej klasy motorowodnych zawodów. Ty potrzebowałeś 2 lat, aby przesiąść się z bolidu F2 na łódź F1. Masz rację, wielu zawodników po dotarciu do możliwości startu w klasie Formuły 2, zadowala się tym



F1 H2O w barwach zespołu Nautica. Zgodziłem się bez wahania, to było spełnienie mojego marzenia.

Wiem, że od propozycji startów do samego startu musi upłynąć sporo czasu i jeszcze więcej pieniędzy.

Formuła 1 motorowodna, czy samochodowa to bardzo prestiżowe i kosztowne klasy zawodów. Jadąc na zawody w 2010 roku miałem nadzieję, że moja podróż zakończy się właśnie propozycją bezpośredniego uczestnictwa w wyścigach. Jednak wydawało mi się to tak nierealne, że jeszcze nie przygotowywałem sobie bilansu kosztów. Po powrocie z Sharjah musiałem solidnie zabrać się do działania. Najważniejszą rzeczą było zdobycie silnika i przystosowanie mojej łodzi z Formuły 2 do startów w zawodach F1 H2O. Bez pomocy sponsorów, stoczni Balt Yacht i firmy Shell Helix realizacja marzenia nie byłaby możliwa. Moja sprawdzona w wielu zawodach łódź pojechała do Włoch, do firmy Baba Racing, gdzie przeszła niezbędne przebudowy. Przede wszystkim została wydłużona i przystosowana do montażu mocniejszego motoru. We Włoszech wykonano podstawowe przeróbki, resztę robiliśmy sami, w Augustowie. Aby zdobyć pieniądze na silnik i pokryć koszty startów sprzedałem mieszkanie i ponownie wróciłem pod rodzinny dach, do rodziców.

Pamiętam, że wtedy więcej czasu spędzałeś w Augustowie niż w domu, w Warszawie?

Augustów to mój drugi dom. Wtedy, na początku 2011 roku, właściwie spałem pod łódką, ciężko pracowaliśmy żeby

wszystko było gotowe na mój pierwszy start w Portugalii. Do Warszawy jeździłem głównie na spotkania promocyjne i rozmowy z potencjalnymi sponsorami. Na start w pierwszym wyścigu w Katarze nie było szans, ale o tym z całym zespołem wiedzieliśmy już po powrocie z Emiratów. Celem był start w Portimao.

Portimao, Kijów i dwa wyścigi w Emiratach, to był taki trochę sezon „w kratkę”?

Tak, dwóch sponsorów i moje oszczędności okazały się niewystarczające, aby pokryć koszty startów we wszystkich Grand Prix sezonu 2011. Do tego przecież doszło przygotowanie bolidu. Mój pierwszy sezon w F1 H2O traktowałem trochę jako szkolenie, rozpoznanie bojem. Oczywiście myślałem o tym, żeby zdobyć jak najwyższą pozycję, ale głównie chciałem zobaczyć nad czym muszę pracować, czego mi brakuje, aby ze spokojem poświęcić się treningom przed kolejnymi startami. Do Portugalii pojechaliśmy samochodem, ciągnąc bolid na przyczepie. Po powrocie całe zawieszenie samochodu wymagało generalnego remontu. Znając stan dróg w Rosji, odpuściliśmy wyjazd do Kazania w Tatarstanie, ale drogi na Ukrainie również dały nam popalić. Później pojechaliśmy na finałowe Grand Prix w Abu Dhabi i Sharjah.

Wyścig na Ukrainie pobudził apetyt, ale kolizja w Abu Dhabi szybko zgasiła zapal?

W Portimao dopiero poznawałem łódkę, sprawdzałem śruby. Na Ukrainie byłem już pewniejszy, wiedziałem też

osiągnięciem. Moim celem i marzeniem od początku mojej wyścigowej kariery był start w Formule 1. Powiem szczerze, że sam nie spodziewałem się, że nastąpi to tak szybko. Okazało się, że moje starty i osiągnięcia w F2 były pilnie obserwowane przez wielu menedżerów, zawodników i promotorów klasy F1 H2O, Pana Nicolo di San Germano. Pod koniec sezonu 2010 otrzymałem propozycję wyjazdu na trzy ostatnie Grand Prix Formuły 1. Podczas zawodów w Katarze i dwóch kolejnych wyścigów w Emiratach Arabskich byłem drugim radiomenem w załodze Włocha, Rinaldo Osculati, jednego z zawodników zespołu Nautica. Po ostatnich zawodach, w Sharjah, zostałem zaproszony na rozmowę, podczas której zaproponowano mi starty w zawodach



fot. Arek Rejs www.arekrejs.com

Najprawdopodobniej zmienię barwy zespołu, ale na razie nie chciałbym zapeszać.

więcej o zawodnikach. Startując z ostatniej pozycji ukończyłem mój drugi wyścig w karierze F1 H2O na 10 pozycji i już zdobyłem swój pierwszy punkt. Byłem gotowy, aby piąć się wyżej. Na moje nieszczęście, Amerykanin Shaun Torrente z Team Sweden, a obecnie startujący w barwach Qatar Team, już wtedy skutecznie zablokował moje starty. W Abu Dhabi, zaraz po starcie doszło do kolizji, po której mój wypieszczony bolid nie nadawał się do startu. Był tak zniszczony, że nie było nawet możliwości, aby go naprawić i wystartować w wyścigu finałowym w Sharjah.

Ale nie poddałeś się.

Nie, oczywiście, że się nie poddałem, to nie leży w mojej naturze. Dzięki wsparciu sponsorów udało mi się zorganizować pieniądze i kupiłem drugą łódkę. Za wszelką cenę chciałem zakończyć sezon startem w finałowym wyścigu. Znowu kilka nieprzespanych nocy i przygotowywanie zupełnie nowej dla nas łodzi do startu. Okazało się jednak, że niestety przegraliśmy z czasem. Problemy z elektroniką bolidu uniemożliwiły mi start w Shar-



fot. Arek Rejs www.arekrejs.com

jah. Mój pierwszy sezon w F1 H2O zakończyłem z 1 zdobytym punktem i 1,5 łodzi, które musiałem jeszcze przetransportować do Polski.

I z nowym doświadczeniem.

Tak, ten jeden rok walki w F1 H2O nauczył mnie bardzo wiele. Tam nie można jechać z myślą, że jakoś to będzie, zwłaszcza jeżeli myśli się o zdobywaniu punktów. Startując w F1 H2O trzeba

być przygotowanym na to, że w jednym wyścigu możemy stracić zdrowie, nową łódź wraz z całym osprzętem i marzeniami. Startując w klasie F1 trzeba być przygotowanym na każdą ewentualność.

Mówisz, że można stracić marzenia, Ty nie straciłeś?

Wypadek i późniejsze problemy były dla mnie takim kubłem zimnej wody.

Cały czas oczywiście pamiętam o starcie w zawodach Necko Endurance w moim ukochanym Augustowie, które ruszają 13 lipca.

Długo myślałem, co dalej robić, jak to wszystko uporządkować. Rezygnacja ze startów w zawodach w ogóle nie wchodziła w rachubę. Najwyżej przerwa na lepsze przygotowanie się do kolejnego sezonu.

Czyli mogę rozumieć, że brak Twojego nazwiska na liście startowej w sezonie 2012 to była tylko „przerwa techniczna”?

Tak, można tak to nazwać. Przez cały miniony sezon szukałem sponsorów, nawiązywałem nowe kontakty, pracowałem nad moimi łodziami. Dziś jestem znacznie lepiej przygotowany do startu w F1 H2O niż przed dwoma laty. Mam łodzie gotowe do startu, doskonale przygotowany i wyposażony warsztat, świetny zespół mechaników i osób mnie wspierających. Ponadto do celów promocyjnych mam też nową 2-osobową łódź do przejazdów co-drive. To rewelacja która z pewnością przyciągnie kolejne osoby, które wesprą mnie w walce o byt w F1 H2O. Myślę, że jestem gotowy technicznie i psychicznie.

Czyli sezon 2013 przed Tobą?

Tak, chciałbym wystartować w tym roku w jak największej liczbie zawodów serii F1 H2O, ale ciągle pozostaje problem finansów. Nasz sport nie należy do tych najpopularniejszych w Polsce i pozyskanie sponsorów jest dosyć trudne. Na razie szykuję się do startu w Grand Prix Ukrainy, 27 lipca w miejscowości Wyszgorod koło Kijowa. Mam nadzieję, że będzie ono dla mnie równie szczęśliwe, jak te przed dwoma laty i obecny sezon zakończę z większą liczbą zdobytych punktów i w znacznie lepszym nastroju.

Pozostajesz w zespole Nautica?

Najprawdopodobniej zmienię barwy zespołu, ale na razie nie chciałbym zapaszać. Ostateczna umowa nie jest jeszcze podpisana, zaczekajmy jeszcze

kilka tygodni. Zapewniam, że swoimi startami nie zawiodę miłośników szybkich łodzi.

Co po Kijowie, gdzie odbędą się kolejne zawody?

W kalendarzu wyścigów F1 H2O mamy Kazań, Liuzhou w Chinach, Doha, Abu Dhabi i tradycyjnie, finał w Sharjah. Cały czas oczywiście pamiętam o starcie w zawodach Necko Endurance w moim ukochanym Augustowie, które ruszają 13 lipca.

Nie myślisz o starcie w zawodach wytrzymałościowych w Rouen?

Wiem, że i Tobie marzy się wyjazd na te zawody, mam zatem dla Ciebie i wszystkich fanów sportu motorowodnego niespodziankę. Nie chciałem o tym mówić wcześniej, bo taki start wymaga szczególnie dobrego przygotowania łodzi i całego zespołu. Nie chciałem też zapaszać, ale myślę, że nadszedł już czas, aby oficjalnie zapowiedzieć start zespołu Balt Yacht w wyścigu 24 Heures Motonautiques de Rouen 2013. Będę pierwszym zawodnikiem z Polski startującym w tych zawodach. Kiedy 2 miesiące temu pan minister Atis Slakteris z Łotwy zadzwonił do mnie z tą inicjatywą nie wahałem się ani chwili. Już od 7 lat startujemy w Augustowie i myślę, że nabraliśmy wystarczająco dużo doświadczenia, aby zmierzyć się w klasyfikacji generalnej Mistrzostw Świata. Tegoroczny wyścig w Rouen będzie 50. jubileuszową edycją tej imprezy, dlatego myślę, że to dobra okazja na spełnienie marzeń pana Atisa o starcie w tych zawodach i zorganizowaniu zespołu pod patronatem stoczni Balt Yacht, która od początku wspiera nasze sportowe szaleństwo. W Rouen i Augustowie wystartujemy w klasie 2000 na włoskiej łodzi Baba z silnikiem Mercury Optimax. Za sterami łodzi będę się zmieniał z głównym inicjatorem tego wyjazdu, panem Atisem Slakterisem, jego synem Uvisem

startującym w Formule 2 i Stanisławem Kurtsenowskim, zawodnikiem F1 H2O. To solidny skład i liczę na dobry wynik, ale nie zapeszam. Tutaj nie wszystko zależy ode mnie. To wyścig z tradycjami i wymaga totalnie innego przygotowania łodzi oraz wyjątkowej kondycji fizycznej. W tych zawodach wymagany jest też zupełnie inny styl jazdy, a za sukces uznawane jest samo ukończenie morderczego, 24-godzinnego wyścigu. Start w Rouen będzie dobrym treningiem po 1,5-roczej przerwie w startach i solidną rozgrzewką przed zawodami F1 H2O w Kijowie. W końcu też będziemy mieli szansę na walkę o podium w klasyfikacji generalnej Mistrzostw Świata Zawodów Wytrzymałościowych. Punkty zdobywane do tej pory na zawodach w Augustowie nie mogły nam tego zapewnić. Teraz przy odrobinie szczęścia i dobrym przygotowaniu myślę, że będziemy mieć szansę na dobrą pozycję końcową.

Rzeczywiście, zaskoczyłeś mnie i cieszę się bardzo. Czyli Twój sportowy sezon rozpocznie się trochę wcześniej niż przewidywałeś?

Tak, myślałem, że do pierwszych zawodów wystartuję dopiero pod koniec lipca, w Kijowie, a nagle okazało się, że czas do startu skurczył się jeszcze bardziej i trzeba przyspieszyć jeszcze mocniej. Zawody w Rouen potrwać 3 dni i zaczynają się już 18 maja. Zostało niewiele ponad miesiąc na ostateczne przygotowanie łodzi i siebie, ale cieszę się na ten start i powrót do gry. Długa przerwa nigdy nie służy sportowcom.

Cieszę się, że wracasz i życzę powodzenia w Rouen i później w kolejnych zawodach F1 H2O.

Każde dobre życzenia zawsze chętnie przyjmuję, a będę dziękował po bezpiecznym i szybkim dotarciu do mety zawodów. Zapraszam do kibicowania naszemu zespołowi i do zobaczenia na zawodach. ■

Kalendarium Zawodów 2013

NARCIARSTWO WODNE



Ślesin 2013.05.03-04

Puchar Polski w skokach
na nartach wodnych za motorówką

Augustów/Druskienniki, Litwa 2013.06.01-02

Śnieg i woda - slalom na nartach wodnych i slalom
na nartach zjazdowych

Jaworzno 2013.06.15-16

Międzynarodowe zawody SILESIA CUP 2013

Szczytno 2013.07.06-07

Międzynarodowe zawody w slalomie
MAZURIA CUP 2013

Szczytno 2013.07.13-14

Mistrzostwa Polski w jeździe figurowej na nartach
wodnych za motorówką

Przyjezierze 2013.07.20-21

Mistrzostwa Polski w skokach na nartach wodnych
za motorówką

Augustów 2013.07.27

Międzynarodowy Konkurs Skoków NETTA CUP/
Netta Night Jump 2013 - memoriał im. Z. Kowalika

Augustów 2013.08.09-11

Mistrzostwa Polski w narciarstwie wodnym za
wyciągiem/GPX of the Cable - European Cup

Warszawa 2013.08.15-18

Mistrzostwa Polski w slalomie
na nartach wodnych za motorówką

Szczecinek 2013.08.30-09.01

Mistrzostwa Europy OPEN
w narciarstwie wodnym za wyciągiem

Szczecinek 2013.09.06-08

Mistrzostwa Europy Juniorów i Seniorów 35+
w narciarstwie wodnym za wyciągiem

WAKEBOARD



Ostróda 2013.07.12-13

Międzynarodowe zawody w wakeboardzie za
wyciągiem Rockstar



Mistrzostwa Polski w wakeboardzie za wyciągiem

Margonin, mała miejscowość w Wielkopolsce, zaprasza na plażę miejską gdzie 9 i 10 sierpnia rozegrane zostaną Mistrzostwa Polski w wakeboardzie za wyciągiem. Margoniński wyciąg liczy 980 m długości, liny zawieszone są na wysokości 10 m, cechuje go duża sztywność konstrukcji, to wszystko daje możliwość rozegrania widowiskowych konkurencji i pokazania tricków, które zachwycą.

Margonin 2013.08.09-10

Mistrzostwa Polski w wakeboardzie za wyciągiem

Warszawa 2013.08.15-18

Mistrzostwa Polski w wakeboardzie za motorówką

Fagersta, Szwecja 2013.08.27-31

Mistrzostwa Europy w wakeboardzie za wyciągiem

SPORT MOTOROWODNY



Ślesin 2013.05.04-05

Motorowodne Mistrzostwa Polski w klasach: O-125, JT-250, OSY400, T-550 i F4S



Festiwal Sportów Wodnych Ślesin 3-4 maja 2013 r.

Podczas imprezy, oprócz zawodów, organizator przewiduje przeprowadzenie różnych pokazów oraz próbne jazdy dla zainteresowanych: na nartach wodnych oraz w Formule Przyszłości (zawody dla dzieci w wieku 8-13 lat) – pływanie małymi pontonami typu RIB z silnikiem przyczepnym.

Ślesin 2013.05.04-05

Puchar Polski w Formule Przyszłości klasy 1, 2, 3

Pierwsze punkty w Mistrzostwach Europy i eliminacje do Mistrzostw Świata w Chodzieży

Po rocznej przerwie na mapę motorowodnych wyścigów powraca ośrodek w Chodzieży. W majowo-czerwcowy weekend 31.05-02.06 w Chodzieży odbędą się zawody rozegrane aż w sześciu klasach: OSY400, O-125, JT-250, T-400/GT-30 i S-550. W klasach JT-250, T-400/GT-30 i S-550 zostaną rozegrane wyścigi o randze Międzynarodowych Mistrzostw Polski. W klasie OSY400 zawodnicy będą walczyć o pierwsze punkty w Mistrzostwach Europy, ponieważ właśnie w Chodzieży rozegrają się pierwsze eliminacje sezonu 2013 w tej klasie. Główną atrakcją motorowodnego weekendu w Chodzieży będą jednak wyścigi w klasie O-125, które będą pierwszą tegoroczną eliminacją Mistrzostw Świata. Jak widać Chodzież zaczyna „z grubej rury”, od razu od zawodów w randze Mistrzostw Świata!

Chodzież 2013.05.31-06.02

Mistrzostwa Europy w klasie OSY400

Chodzież 2013.05.31-06.02

Mistrzostwa Świata w klasie O-125

Chodzież 2013.05.31-06.02

Zawody międzynarodowe i MMP
w klasach: JT-250, T400/GT30, S-550

Myślibórz 2013.06.07-09

Mistrzostwa Europy w klasie O-700

Myślibórz 2013.06.07-09

Mistrzostwa Europy w klasie GT-30

Myślibórz 2013.06.07-09

Zawody międzynarodowe i MMP
w klasach: O-125, OSY400 i S550

Międzyrzec Podlaski 2013.07.12-14

Mistrzostwa Europy w klasie JT-250

Międzyrzec Podlaski 2013.07.12-14

Zawody międzynarodowe i MMP
w klasach: OSY400, T-400/GT-30 i T-550

Skulsk 2013.08.23-25

Mistrzostwa Europy w klasie O-175

Skulsk 2013.08.23-25

Puchar Świata w klasie JT-250

Skulsk 2013.08.23-25

Zawody międzynarodowe i MMP
w klasach: T400/GT-30, S-550, T-550 i F4S

SKUTERY



Nysa 2013.06.22-23

Eliminacje Motorowodnych Mistrzostw Polski
w Skuterach Wodnych

Żnin 2013.06.29-30

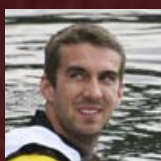
Eliminacje Motorowodnych Mistrzostw Polski
w Skuterach Wodnych

Rydzewo 2013.08.24

Eliminacje Motorowodnych Mistrzostw Polski
w Skuterach Wodnych

Skład kadry narodowej 2013

narciarstwo wodne



Krzysztof Bernatowicz

1986 r., senior, SKNW „Ski-Line” Szczecin,
wynik kwalifikujący: 55,40 m, 7220 pkt.



Kamil Borysewicz

1995 r., junior, AKS „Sparta” Augustów,
wynik kwalifikujący: 2,00/58/11,25; 54,5 m



Jan Galinowski

1992 r., senior, KS „XSKI” Gliwice,
wynik kwalifikujący: 57,00 m



Wojciech Gogola

1997 r., junior, KS „Zefir” Bytom,
wynik kwalifikujący: III miejsce skoki, ME Jun. Mł. – 2012



Martin Gruca

1991 r., senior, KS „Zefir” Bytom,
wynik kwalifikujący: III miejsce, drużynowo - MŚ 2012



Dawid Kazek

1989 r., senior, KS „Zefir” Bytom,
wynik kwalifikujący: 8180 pkt.



Mateusz Krzywiński

1986 r., senior, AKS „Sparta” Augustów,
wynik kwalifikujący: II miejsce drużynowo - ME 2011



Justyna Mazurkiewicz

1990 r., seniorka, KS „Zefir” Bytom,
wynik kwalifikujący: 1,00/55/12,00, 6800 pkt.



Anna Moś

1987 r., seniorka, KS „Zefir” Bytom,
wynik kwalifikujący: 6850 pkt.



Małgorzata Rutkowska

1995 r., juniorka, AKS „Sparta” Augustów,
wynik kwalifikujący: 0,50/55/14,00; 33,50 m



Jakub Rutkowski

1987 r., senior, AKS „Sparta” Augustów,
wynik kwalifikujący: 50,80 m



Paweł Świątek

1994 r., junior, KS „Zefir” Bytom,
wynik kwalifikujący: 6070 pkt.



Joanna Wąż

1972 r., seniorka, AKS „Sparta” Augustów,
wynik kwalifikujący: 40,00 m



Idalia Woźniak

1998 r., juniorka młodsza, SKNW „Ski-Line” Szczecin,
wynik kwalifikujący: 22,80 m



Erwin Zawadzki

1996 r., junior, UKS MOS Augustów,
wynik kwalifikujący: 48,20 m

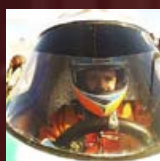


Konrad Zawadzki

1999 r., junior młodszy, UKS MOS Augustów,
wynik kwalifikujący: 29,00 m

Skład kadry narodowej 2013

sport motorowodny



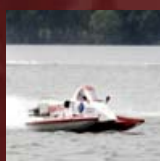
Krzysztof Bartnicki

1982 r., senior, WKS „Zegrze”, klasa O-700,
wynik kwalifikujący: VI miejsce w ME kl. O-700



Łukasz Ciolek

1985 r., senior, WKS „Zegrze”, klasa S-550,
wynik kwalifikujący: III miejsce w ME kl. S-550



Tadeusz Haręza

1951 r., senior, KS „Team Haręza” Żnin,
klasa O-500, O-700,
wynik kwalifikujący: III miejsce w ME kl. O-500



Sebastian Kęciński

1992 r., senior, KS MiM Trzcianka, klasa O-125,
wynik kwalifikujący: V miejsce w MMP kl. O-125



Andrzej Lis

1948 r., senior, PKM LOK Poznań, klasa S-550,
wynik kwalifikujący: IV miejsce w ME kl. S-550



Adrian Maniewski

1992 r., senior, KS „Ślizg” Zduńska Wola, Formuła 4S,
wynik kwalifikujący: II miejsce w MŚ F4S



Marcin Mucha

1992 r., senior, KS „Poznań” Poznań, klasa T-550,
wynik kwalifikujący: I miejsce w MŚ kl. T-550



Ada Przybył

1992 r., seniorka, WKS „Zegrze”, Formuła 4S,
wynik kwalifikujący: IV miejsce w ME kl. F4S



Grzegorz Stępnik

1997 r., senior, „Wodnik” Warszawa,
klasa JT-250,
wynik kwalifikujący: I MMP kl. JT-250



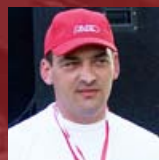
Cezary Strumnik

1988 r., senior, CHSS „Hals” Chodzież,
klasa OSY400,
wynik kwalifikujący: V miejsce w MŚ kl. OSY400



Henryk Synoracki

1948 r., senior, PKM LOK Poznań,
klasa O-125,
wynik kwalifikujący: I miejsce w ME F125



Krzysztof Śniadecki

1974 r., senior, ŻTMS „Baszta” Żnin,
klasa T-550,
wynik kwalifikujący: V miejsce w MŚ kl. T-550



Marcin Zieliński

1989 r., senior, SKM LOK Szczecin,
klasa O-125,
wynik kwalifikujący: III miejsce w ME F125



Wreszcie się udało

Kiedy stałam na podium byłam podekscytowana, że wreszcie byłam w pierwszej trójce – z Małgorzatą Rutkowską rozmawiała Zuzanna Plewniak.

Gratuluję sukcesu, przejdzie on do historii narciarstwa wodnego. Jakie uczucia towarzyszyły Ci, gdy stawałaś na podium?

Dziękuję bardzo, bardzo miło to słyszeć. Kiedy stałam na podium byłam podekscytowana, że wreszcie byłam w pierwszej trójce. Przez ostatnie sezony bardzo często zajmowałam pechowe czwarte miejsce. A w zeszłym roku, kiedy pojechałam na mistrzostwa Europy, finały mojej kategorii nie odbyły się z powodu złej organizacji czasu podczas zawodów. Po elimi-

nacjach zostałam piąta. W Australii wreszcie się udało!! Wiem, że nie widać tego po zdjęciach, gdzie mam trochę skwaszoną minę z powodu słońca świecącego prosto w oczy, ale naprawdę byłam bardzo szczęśliwa.

Czy od razu po wykonaniu swojej serii skoków wiedziałaś, że jesteś w strefie medalowej? Jak wyglądała rozgrywka?

Po moich skokach byłam niepewna ostatecznego miejsca, choć byłam druga. Pierwsza dziewczyna, która skakała

w finale uzyskała wynik 38,3 m, więc ja z wynikiem krótszym o 2 metry byłam druga, a przede mną były jeszcze dwie zawodniczki. Zaczęłam się obawiać, że znowu zajmę czwarte miejsce. Jednak Austriaczka, skacząca po mnie uzyskała słabszy wynik i już wiedziałam, że będę na podium. Charlotte Wharton wygrała mistrzostwo w pierwszym skoku, z wynikiem 38,6 m. Oprócz tych dwóch dziewczyn, które zdobyły dwumetrową przewagę nad resztą, to walka była wyrównana. Następných pięć miejsc to wyniki różniące się centymetrami.

Co powiedział trener gdy stało się jasne, że masz medal?

Szczerze to nie pamiętam, co wtedy



Podczas Mistrzostw Świata Juniorów w narciarstwie za motorówką Małgosia Rutkowska zdobyła brąz, ustanawiając nowy rekord Polski juniorek w skokach za motorówką z wynikiem 36,3m.

powiedział Mateusz Krzywiński, z którym trenowałam przez dwa tygodnie w Australii. Pamiętam ekscytację i radość, że „mamy medal”. Kiedy potem zadzwoniłam do brata Jakuba Rutkowskiego, który też bierze czynny udział przy układaniu moich treningów, to gratulował i był ze mną szczęśliwy, że wreszcie spełniły się moje marzenia.

Jak oceniasz konkurentki?

Jak w każdym sporcie indywidualnym konkurencja ma spore znaczenie. Jednak dziewczyny, które startują razem ze mną to raczej moje znajome, koleżanki. Wiadomo, że czasem każdemu trafi się lepszy lub gorszy start, dlatego nie ma co bawić się w porównywanie. W Mulwali, kiedy większość dziewczyn była już „po sezonie” wyniki były porównywalne, jedynie dwie - Angielka i Australijka wybiły się do przodu, czego można było się spodziewać, zwłaszcza po ich wynikach na listach rankingowych.

Jak i gdzie przygotowywałaś się do tych zawodów, w Australii sezon powoli się kończy, u nas jeszcze się nie zaczął?

Te zawody były rozgrywane jeszcze jako sezon 2012, choć dla nas takowy już się skończył. Do października starałam się być na wodzie tyle, ile mogłam; na

ile pozwalała mi szkoła. W listopadzie odpoczywałam i od grudnia wróciłam na siłownię i zajęcia fitness 4 razy w tygodniu. W Australii, przed mistrzostwami, byliśmy całe 2 tygodnie, więc miałam wystarczająco dużo czasu, żeby przygotować się i wrócić do formy sprzed kilku miesięcy.

Co wpłynęło na to, że tak znacząco poprawiłaś swoje wyniki od zeszłego sezonu?

W zeszłym roku spędziłam miesiąc w szkole narciarstwa wodnego Bennettów w Luizjanie, w Stanach Zjednoczonych. Jest to miejsce, w którym pracują medaliści mistrzostw świata, Europy czy Ameryki. Miałam okazję nauczyć się od nich jak najwięcej. W sierpniu pojechałam do Włoch, do San Gervasio Ski School, gdzie mogłam trenować z Genadim Guralią - wielokrotnym medalistą mistrzostw Europy, który jest także doświadczonym trenerem. W 2012 roku poświęcałam po prostu dużo czasu na jeżdżenie za motorówką, wcześniej bowiem ponad połowę sezonu spędzałam na wyciągu. Dodatkowo udało się nawiązać współpracę z firmami Optimal Polska z Lublina oraz Inees Dobkowski Paliwa z Augustowa, które miały możliwość wesprzeć mnie finansowo przy tym wyjeździe. Gdyby nie pomoc Polskiego

Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego, sponsorów oraz wszystkich ludzi, którzy przekazali 1% podatku na moje treningi, nie miałabym szansy na poprawę moich wyników, ani na start w zawodach Mistrzostw Świata i dlatego chcę wszystkim bardzo podziękować.

Jakie są Twoje plany na kolejne starty w tym sezonie?

W tym sezonie będę „odpoczywać”, to znaczy w przyszłym będę zdawać egzaminy maturalne. Chcę się przygotować na studia, przez lipiec zamierzam uczęszczać na zajęcia z rysunku, ponieważ marzę o studiowaniu architektury. Oczywiście, będę nadal trenować, ale nie tak intensywnie jak np. w zeszłym sezonie. Chcę wystartować w zawodach krajowych. Oprócz Mistrzostw Polski to także Mistrzostwa Europy Juniorów za wyciągiem w Szczecinku. Może uda mi się dostać do drużyny na Mistrzostwa Europy OPEN – wszystko zależy od wyników.

Gratulacje dla Ciebie i Twojej ekipy. Mam nadzieję, że wkrótce porozmawiamy o kolejnym Twoim sukcesie.

Dziękuję jeszcze raz, też mam nadzieję na ponowną rozmowę na taki miły temat. ■



fot. Adrian Maniewski

Jestem młody i świat należy do mnie

Z Adrianem Maniewskim – wielką nadzieją polskiego sportu motorowodnego rozmawia Wojciech Krzywiński.

Co zmieniło się w Twoim życiu sportowym i osobistym od ubiegłego sezonu?

Najważniejsze, że zdałem maturę i egzaminy zawodowe oraz dostałem się na upragniony kierunek na Politechnice Łódzkiej – „Mechanika i Budowa Maszyn”.

Nie muszę podkreślać, że jest to jedna z najlepszych uczelni technicznych w kraju, a specjalność jest ściśle związana z moimi planami sportowymi i zawodowymi na przyszłość. Studia i pogłębianie wiedzy z zakresu mechaniki dają mi możliwość zastosowania nowych rozwiązań w udoskonalaniu bolidów F2 i F4.

Masz dopiero dwadzieścia lat, a na koncie tyle oszałamiających sukcesów sportowych. Jak sobie z tym radzisz? W kwietniu kończę 21 lat i oby tzw. „oczko” okazało się szczęśliwą liczbą

w nadchodzącym sezonie! Rzeczywiście jak na sześć lat kariery osiągnąć jest całkiem sporo: tytuły wicemistrza świata i Europy w Formule 4S, czołowe miejsca w mistrzostwach Polski, w tym złoty medal MP w ubiegłym roku, udane starty w wyścigach długodystansowych. Na szczęście „woda sodowa” nie uderzyła mi chyba do głowy (śmiech!), a sukcesy są motywacją do dalszej pracy. Każdy start to nowe wyzwanie, kolejny medal to radość dla mojego teamu i rodziny, która bardzo mnie wspiera. Mam również grono fanów i przyjaciół, którzy wiernie mi kibicują.

Jesteś dwukrotnym srebrnym medalistą mistrzostw Europy i świata w klasie F4S. Które z tych osiągnięć ma dla Ciebie szczególne znaczenie?

Każdy sukces ma dla mnie ogromną wartość, ponieważ jest ukoronowaniem wielomiesięcznej pracy i wyrzeczeń.

Godziny spędzone w warsztacie i na treningach, kosztem prywatnego życia, mają wówczas sens, kiedy przekładają się na wyniki sportowe. Owszem, zdarzają się i gorsze starty, ale one nas nie załamują, mało tego jeszcze bardziej motywują do działania!

Nobilitacją każdego motorowodniaka jest przejście do najbardziej prestiżowych formuł: F2 i F1H2O. Tam trafiają najlepsi ...

Tak to prawda, ponieważ każdy dąży do doskonałości najpierw w swojej klasie, po czym stara się przejść o stopień wyżej. Droga do elity F1H2O wiedzie przez formułę F2. To zupełnie inne wyzwanie, niż dotychczasowe ściganie. W nadchodzącym sezonie będziemy nie tylko kontynuować starty w F4S, ale skupimy się również na budowie zespołu F2. To duże wyzwanie, ale wierzymy, że poradzimy sobie.

Czym się różnią starty w formułach F4S i F2?

Budowa łodzi jest zbliżona, obie są typu



foto: Adrian Maniewski

Nie zamierzamy pływać do góry dnem.

Nasza determinacja nie zna więc granic, a to dobrze rokuje na nadchodzący sezon. Gdy tylko ustąpią pierwsze lody Team Maniewski-Mielczarek znów pojawi się na akwenie! Chciałbym bardzo podziękować Panu Andrzejowi za wsparcie i pomoc (www.mielczarek.pl).

Plany na bieżący sezon ...

Na pewno starty we wszystkich eliminacjach mistrzostw świata i Europy w Formule 4S i zdobycie wreszcie złotego medalu. Zaplanowane są cztery eliminacje tzw. World Series: 18-19 maja br. w Dunaújváros na Węgrzech, 1-2 czerwca w Epinay (Francja), 12-14 lipca w Aluksne na Łotwie i tydzień później w Kil w Szwecji. Równolegle doskonalenie techniki prowadzenia katamaranu F2 oraz udział w kilku wyścigach tej prestiżowej serii.

Trudno mi w tej chwili dokładnie określić daty i miejsca, ponieważ kalendarz wyścigów F2 co roku „rodzi” się w bólach i do końca nie wiadomo, które z przewidzianych eliminacji dojdą do skutku. Zależy to między innymi od negocjacji głównego managera tego cyklu z poszczególnymi organizatorami. To poważne wydarzenie logistyczne i medialne. Na pewno nie będzie to zadanie proste, ale wejście w nowe środowisko, poznanie znakomitych pilotów, zdobycie nowych doświadczeń, przyczyni się w niedalekiej przyszłości do osiągnięcia zamierzonego celu.

A tym celem jest ...

Marzeniem każdego motorowodniaka jest dostanie się do elity F1, ale to nie takie proste. Najpierw trzeba zaistnieć w „mniejszych” klasach, potem spróbować swoich sił w F2. Od rezultatów uzyskanych w tej formule zależy, czy dostrzegą cię menedżerowie i właściciele teamów F1, to długa droga, ale jestem młody i świat należy do mnie. ■

katamaran. Łódź F2 jest dłuższa, szersza i przez to cięższa od F4S oraz posiada silnik wyścigowy V6 marki Mercury Optimax 200XS o pojemności 2,5 l i mocy 225 koni mechanicznych. Wykonana jest głównie z włókna węglowego. Zaopatrzona jest tak samo jak F4 w kokpit bezpieczeństwa, ale ma zainstalowaną również poduszkę powietrzną. Moc F4S to zaledwie 60 KM, tak więc różnica jest ogromna. Ma to odzwierciedlenie oczywiście w szybkości: F4S osiąga średnio na zawodach około 120 km/h, a w F2 dochodzi nawet do 210 km/h. Różnice możemy znaleźć też w przeciążeniach na zakrętach przy bojach zwrotnych. Pełnych możliwości bolidu jeszcze nie sprawdzaliśmy, ale już niebawem schodzimy na wodę i wtedy na treningach będę w pełni wykorzystywał możliwości łodzi, a także moje umiejętności. Do tej pory nie mogliśmy za bardzo przeciążać silnika, ponieważ był w fazie docierania, ale na koniec sezonu zdążyliśmy zrobić to do końca, więc teraz będzie można pływać „na maksa”.

Przebieg wyścigów wygląda podobnie. W F2 zazwyczaj jest jeden wyścig główny i kilka treningów, plus ewentualne wyścigi dla publiczności, bądź rywalizacja 1 na 1 na wodzie po specjalnych, krótszych odcinkach. Jak widać ze wstępnej wersji kalendarza zawody są nawet w Afryce, a i eliminacji jest więcej niż w F4S. Także coroczne badania lekarskie są dużo bardziej wymagające niż te w F4S, ale to jest normalne, ponieważ w grę wchodzi już dużo

większe prędkości i niebezpieczeństwo wypadków.

Jak oceniasz swoje szanse, czy widzisz jakieś zagrożenia, jeżeli chodzi o starty w F2?

Początkowe szanse na wysokie osiągnięcia nie są za duże, ale z czasem, myślę, wszystko będzie do osiągnięcia. Możliwości startu w formule F1H20 są duże, tylko oczywiście wszystko po kolei i jak będziemy liczyć się już w czołówce, wtedy zaczniemy myśleć o dalszym rozwoju. Na tę chwilę interesuje nas F2, w którym chcemy dużo działać. Zagrożeń jakiś wielkich w nowej klasie nie czuję, oprócz oczywiście dużo większej wypadkowości przy większych prędkościach, co jest bardziej niebezpieczne niż w F4S, ale nie zamierzamy pływać „do góry dnem”.

Starty w formule F2 to również ogromne wydatki. Czy masz oficjalnego sponsora?

Rzeczywiście koszty są nieporównywalne, ale udało nam się pozyskać Sponsora Strategicznego: Firmę Transportowo-Spedycyjno-Handlową p. Andrzeja Mielczarka. Również PZMWiNW finansował zakup silnika do klasy F4S oraz razem z naszym sponsorem pokrywał koszty wyjazdów na zawody.

W ubiegłym roku zorganizowaliśmy pierwszy pokaz bolidu F2 w moim rodzinnym mieście – Zduńskiej Woli. Systematycznie trenowaliśmy jesienią, a nawet zimą przy syjący śniegu (!).



fot. Angelo Giampiccolo - Fotolia.com

Patenty, czy czeka nas rewolucja?

Z Pawłem Szabelewskim, Sekretarzem Generalnym Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego, rozmawia Zuzanna Plewniak.

Od 15 października zeszłego roku PZMWiNW wstrzymał wydawanie patentów i licencji motorowodnych, z powodu niewydania nowego rozporządzenia przez Ministerstwo Sportu i Turystyki. Rozporządzenie, ma zostać opublikowane wkrótce, najprawdopodobniej zmieni się sposób przyznawania nowych patentów, o co dokładnie chodzi?

Resort sportu miał dwa lata na wydanie rozporządzenia Ministra Sportu i Turystyki w sprawie uprawiania turystyki wodnej. Dopiero po wygaśnięciu starego rozporządzenia, oraz po doniesieniach prasowych, rozpoczęły się konsultacje w sprawie wydania nowego rozporządzenia. W związku z brakiem obowiązujących przepisów musieliśmy wstrzymać przeprowadzanie egza-

minów i wydawanie patentów.

Podczas konsultacji okazało się, że część osób, najczęściej są to żeglarze z dużym stażem, uważa, że patenty są niepotrzebne. My wychodzimy z założenia, że dyscypliny żeglarskie i motorowodne są na tyle różne, że nie można ich rozpatrywać tak samo.

Potocznie przyjmuje się, że prowadzenie motorówki jest analogiczne do prowadzenia samochodu, i tu i tam jest kierownica i gaz, niestety na wodzie nie ma hamulca, jest tylko bieg wsteczny. Nie można więc, tak jak w samochodzie, gwałtownie się zatrzymać. Rozwój techniki prowadzi do tego, że skutery i motorówki są coraz szybsze, dopuszczenie do nich nie przeszkolonych ludzi i zniesienie egzaminów może doprowadzić do tragicznych

wypadków i znacznego obniżenia bezpieczeństwa na wodzie. Dotyczy to nie tylko korzystających ze sprzętu na akwenach, ale i osób postronnych, które tam przebywają. I tego się najbardziej obawiamy.

Stawką jest więc bezpieczeństwo?

Ministerstwo nie przyjęło skrajnego podejścia i próbuje zająć stanowisko pomiędzy opiniami różnych podmiotów biorących udział w konsultacjach. Zostaną więc zniesione zupełnie szkolenia, a pozostaną egzaminy. Do tej pory do przeprowadzania egzaminów były uprawnione dwa związki: Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego oraz Polski Związek Żeglarski. Obecnie ustawa o sporcie dopuszcza do przeprowadzania egzaminów także „inne podmioty upoważnione”.

Obawiamy się, że ten zapis spowoduje, że jeżeli w danej miejscowości są trzy podmioty uprawnione do przeprowadzania



Sekretarz Generalny PZMWINW Paweł Szabelewski

To rozporządzenie może przynieść zupełnie odmienny efekt od zakładanego.

egzaminów, to konkurencja pomiędzy tymi podmiotami na poziomie egzaminów spowoduje, że ich jakość drastycznie spadnie. Tam gdzie będzie najwyższa zdawalność, tam przyjdzie najwięcej osób, które będą chciały uzyskać w łatwy sposób dany patent. Zostanie więc zniesione obowiązkowe szkolenie, jakość egzaminów dramatycznie spadnie i jest to prosta droga do wypadków na wodzie.

Do tej pory Związek pobierał opłaty związane z egzaminowaniem. Jak będzie obecnie?

Środki, które pozyskiwaliśmy w ten sposób w 100% przeznaczaliśmy na działalność statutową. Wraz z nowymi regulacjami drastycznie się one zmniejszą. Mogliśmy dofinansowywać zawodników, kluby, sprzęt, co dawało wymierny efekt w postaci np. 15 medali mistrzostw Europy i świata. W momencie kiedy nie będziemy mieli tych środków, nie będziemy mogli wspierać zawodników na tym samym poziomie, a więc przełoży się to na wyniki sportowe. Pieniądze te zamiast do zawodników trafią do firm i podmiotów prywatnych.

Polityka Ministerstwa cały czas prowadzi do tego by zmniejszać dotacje na dyscypliny nieolimpijskie. Właśnie dzięki egzaminom mogliśmy wyrównywać te różnice.

Jaki wpływ może mieć ta sytuacja na rozwój turystyki motorowodnej?

Wszyscy mówią, że ta gałąź turystyki będzie się rozwijać, coraz więcej jest inwestycji, np. w szlaki wodne. Po liczbie wystawców na targach krajowych i międzynarodowych widać, że coraz więcej wystawianych jest motorówek, że żaglówki są powoli wypierane.

To rozporządzenie może przynieść zupełnie odmienny efekt od zakładanego, nie tworzymy kultury motorowodnej, nie szkolimy kadry. Jeżeli już około 95% akwenów jest objętych strefą ciszy, a my wpuszczymy na pozostałe, nieliczne akweny, nie przeszkolone osoby, to osoby decyzyjne, starostowie czy inne organy samorządowe, będą tworzyć kolejne strefy ciszy żeby nie robić sobie problemu z turystami szalejącymi na skuterkach i motorówkach. Turystyka motorowodna oczywiście przetrwa, ale będzie uprawiana za granicą np. w Chorwacji, bo tam dla odmiany wszędzie wolno pływać. Liberalizacja przepisów da taki efekt, że wszyscy będą mogli mieć uprawnienia, ale nie będzie miejsc do uprawiania tych dyscyplin.

Kolejna kwestia jest taka, że do tej pory polskie patenty były uznawane na całym świecie. Uprawnienia te były na świecie szanowane, zwłaszcza za stopień trudności wymagany przy egzaminach. Osoby, które je posiadały zgłaszały, że mogły bez problemu czarterować za granicą dane jednostki. Teraz ta jakość będzie systematycznie spadała i może dojść do sytuacji, że stanie się jak z uprawnieniami chorwackimi, które nie są honorowane ze względu na ich jakość.

Co udało się wynegocjować podczas konsultacji w Ministerstwie?

Mamy zapewnienie, że część patentów pozostanie, istnieje jeszcze tylko wątpliwość jeżeli chodzi o patenty motorowodne czy będą to 3 czy 4 patenty. Czy będą to: sternik motorowodny, starszy sternik motorowodny, morski sternik motorowodny i kapitan motorowodny. Są głosy by były to 3 patenty – jeden śródlądowy i dwa morskie. Dla nas jest to kolejna dziwna rzecz,

bo większość osób pływa w Polsce po śródlądziu, morze jest dla garstki pasjonatów, a przepisy mają być głównie tworzone pod morze.

Na pewno zostanie podniesiony wiek. Do tej pory można było zacząć swoją przygodę z motorowodnictwem już w wieku 12 lat, teraz w planach jest 16 lat. Jednak w planach jest przewidziana także możliwość pływania po śródlądziu wszystkimi typami jednostek, co przecież nie jest bezpieczne jeżeli 16-latek wsiada na skuter 200- czy 300- konny i zaczyna na nim szaleć. A poza tym odbiera się rzeszy młodych ludzi możliwość rozpoczęcia przygody z motorowodnictwem. Wnioskujemy więc, by były dwa uprawnienia – sternik motorowodny na śródlądziu, patent ten będzie ograniczała moc łodzi, do tej pory było to 65 kw, proponujemy by było 75 kw. A dla dorosłych osób, po 18 roku życia, proponujemy drugi patent na śródlądziu, który będzie pozwalał na pływanie na wszystkich typach jednostek. Mieliśmy sygnały, że osoba, która kupiła sobie skuter i chciałaby popływać musi zrobić starszego sternika motorowodnego, który to patent dawał również uprawnienia na morze. Więc osoba ta uczyła się nawigacji i locji morskiej, czego nigdy nie wykorzystywała pływając w Mikołajkach, czy nad morzem przy plaży.

Chcielibyśmy zrobić w patentach porządek, dlatego sugerujemy by pozostały dwa patenty śródlądowe i dwa morskie.

Kiedy można spodziewać się publikacji rozporządzenia?

Myslę, że rozporządzenie ukaże się do końca marca, niestety nie będziemy wiedzieć do ostatniej chwili w jakim kształcie. ■



Wakeboard

misja specjalna 2020



newsy ze świata i z Polski

KILWATER

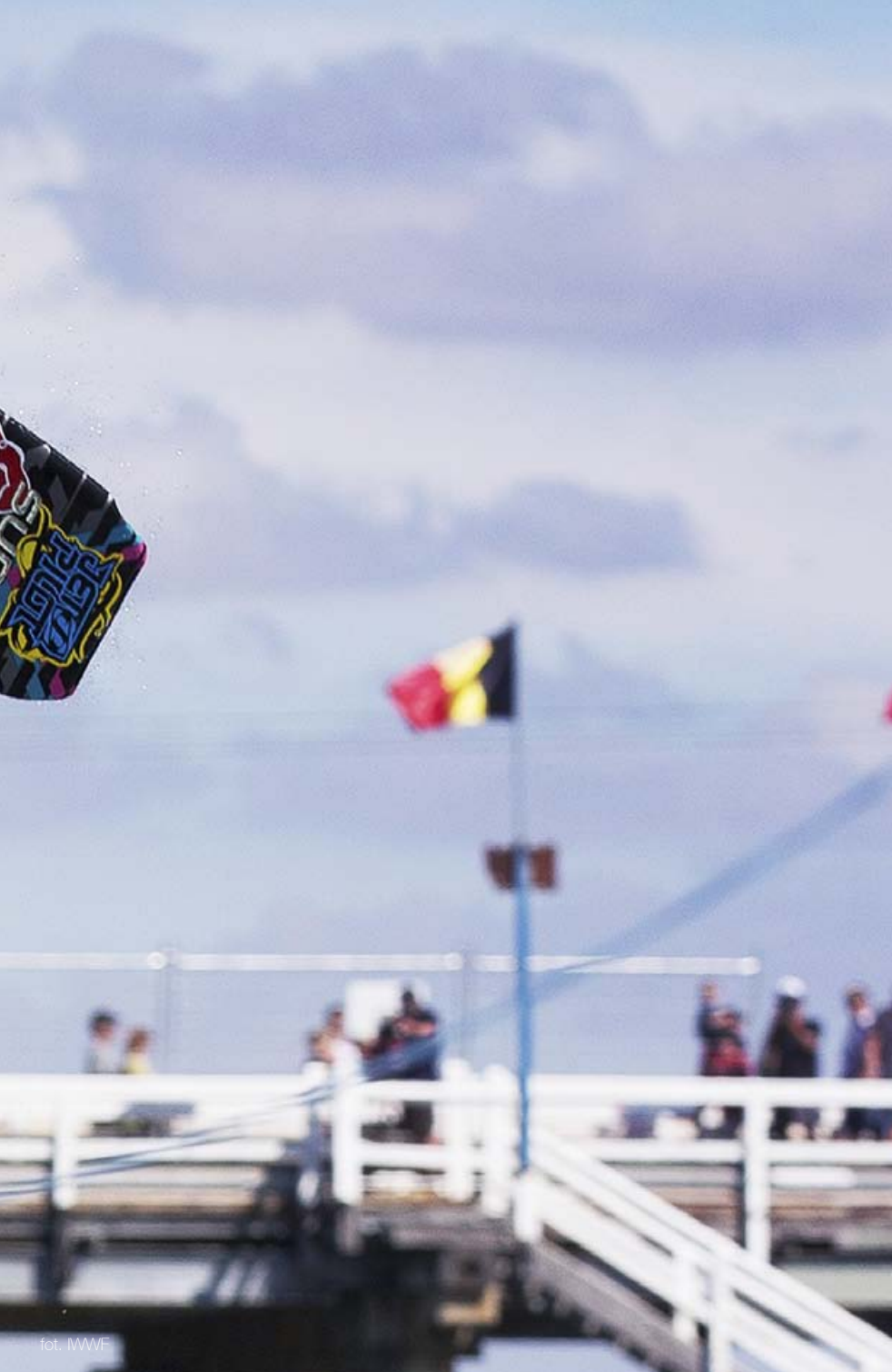
Z Kuno Ritschardem, Prezydentem Międzynarodowej Federacji Narciarstwa Wodnego i Wakeboardu, rozmawiał Steve Moorhouse z iSportconnect.com

Powiedz nam coś o swojej roli w IWWF? Jakie są Twoje główne obowiązki?

Jako przewodniczący Międzynarodowej Federacji Narciarstwa Wodnego

i Wakeboardu jestem odpowiedzialny za codzienne zarządzanie działalnością, promowanie i marketing narciarstwa wodnego, wakeboardu i innych dyscyplin Federacji na całym świecie.

Nadzoruję również organizację różnych imprez, takich jak cykl Pucharu Świata w narciarstwie wodnym i wakeboardzie (Waterski & Wakeboard World Cup) i Multisport Games. Zajmuję się mediami i koordynowaniem działań marketingowych, jak również reprezentuję IWWF w MKOl, razem z innymi międzynarodowymi władzami sportowymi. Istnieje wiele dodatkowych



fol. IWWF

obszarów, którymi się zajmuję, tak jak na przykład nominowanie w zeszłym roku wakeboardu na listę potencjalnych dyscyplin na Igrzyska Olimpijskie 2020.

Jak wspominałeś, pracujesz nad tym, by wakeboard znalazł się w programie Igrzysk Olimpijskich 2020. Co robisz, by wypromować ten sport, tak by pozyskać przychylność MKOl?

Główna praca została wykonana w ubiegłym roku, przekazaliśmy

członkom MKOl i krajowemu Komitetowi Olimpijskiemu tak dużo informacji, jak to tylko możliwe, tak aby wyjaśnić, w jaki sposób działa wyciąg do wakeboardu, dlaczego jest on przyjazny dla środowiska. Pokazaliśmy, że jest to sport, który daje każdemu możliwość uprawiania go. Stworzyliśmy specjalną broszurę i DVD, w magazynach zostały zamieszczone pogłębione wywiady i dystrybuowaliśmy nasz materiał WAKEBOARD 2020 VISION, gdzie tylko się dało. Przedstawiliśmy również

Federacjom zrzeszonym u nas pełne szczegóły naszej oferty olimpijskiej. Poza tym rozmawialiśmy podczas kongresów i na sesjach MKOl z wieloma wpływowymi osobami z rodziny olimpijskiej.

Utworzyłeś grupę zadaniową do prowadzenia kampanii mającej wprowadzić wakeboard na Olimpiadę 2020. Jakie strategie działania zostały przyjęte przez tę grupę?

Z naszym doświadczonym zespołem stworzyliśmy bardzo ambitny plan działania. Przeszliśmy wiele burz mózgów, w wyniku których zebraliśmy argumentację na rzecz wakeboardu jako sportu olimpijskiego. Po tym jak Światowy Kongres IWWF dał nam informację o ograniczeniach w budżecie, musieliśmy zdecydować, które z wypracowanych rozwiązań jest najlepsze, tanie, a jednocześnie najbardziej efektywne. Otrzymaliśmy również wskazówki od MKOl, by nie tracić zasobów na kampanie reklamowe i lobbingsowe, a skupić się bardziej na wyjaśnianiu naszej oferty poprzez dobre przygotowanie się do rozmów i kontakt bezpośredni.

Ponieważ wakeboard jest sportem młodych ludzi, będącym pewnym stylem życia, jego oddziaływanie wizualne jest bardzo silne i dlatego bezpośredni kontakt jest tu jak najbardziej wskazany, żeby pokazać wielki urok tej dyscypliny.

Czy uważasz, że macie obecnie większą szansę uzyskania olimpijskiej nominacji, zwłaszcza w momencie, kiedy zapasy zostały usunięte z programu olimpijskiego?

Szczerze mówiąc, byłem zaskoczony, gdy usłyszałem tę decyzję. Zapasy mają ogromną rzeszę zwolenników i jak się spodziewano, jest teraz dużo skarg na tę decyzję. Nie podobało mi się jednak, kiedy przywódcy polityczni zaczęli wywierać presję na MKOl. Jestem bardzo zaniepokojony też tym, że na-





fot. Wayne Johnson - Fotolia.com

ciski polityczne i próby wpływania na przedstawicieli narodowych komitetów olimpijskich, plus szeroko odczuwana sympatia dla tradycyjnego i długo będącego na olimpiadzie sportu, mogą mieć negatywny wpływ na wyniki głosowania we wrześniu. Może to uczynić zadanie MKOl-u jeszcze trudniejszym. Mam nadzieję, że wszyscy członkowie MKOl-u pamiętają, co jego przewodniczący powiedział na sesji w Gwatemali, zanim została podjęta decyzja, aby zmienić format Letnich Igrzysk Olimpijskich i ograniczyć go do 25 głównych dyscyplin sportowych: „Teraz musimy dostosować się do spełnienia oczekiwań młodego pokolenia. Dla naszego ruchu, aby wszystko co on oznacza, pozostało istotne w następnej dekadzie i jeszcze później, musimy znaleźć sposoby, aby utrzymać atrakcyjność naszej imprezy, aby wzbudzić zainteresowanie młodzieży i pokazać im sportowy dreszcz emocji”. Na tym etapie jasne są dyrektywy Prezydenta MKOl. Jeśli podczas sesji w Buenos Aires MKOl naprawdę chce osiągnąć cele wytyczone podczas sesji

w Gwatemali, to członkowie Komitetu Olimpijskiego muszą głosować na nowe sporty i nieprzyswierać zapasów do dyscyplin olimpijskich.

Wyraźnie powiedziałeś, że MKOl szuka dyscyplin ukierunkowanych

“MKOl ma bardzo trudne zadanie do wykonania, a wszystkie dyscypliny dostały taką samą szansę, by zaprezentować się najlepiej jak tylko potrafią.

na zainteresowanie młodzieży i że wakeboard jest jedną z nich. Myślisz, że to stawia Was w dobrej pozycji do zajęcia miejsca wśród dyscyplin roku 2020?

Przewodniczący MKOl jasno to określił i zostało to powtórzone przez wielu innych jego członków. Chcą oni wprowadzić zmiany w programie olimpijskim poprzez dodawanie nowych sportów i dyscyplin, budzących zainteresowania młodych ludzi w wieku 15-20 lat. Sporty „deskowe” mają na całym

świecie ogromną rzeszę fanów. Wakeboard, podobnie jak większość innych sportów na desce, jest silnie ukierunkowany na młodzież. Widząc zainteresowanie, jakie wzbudził snowboard, który po raz pierwszy pojawił się na olimpiadzie w Vancouver, wierzymy, że wake-

board odniesie podobny sukces wśród młodych widzów i użytkowników mediów społecznościowych. Wakeboard może połączyć wszystkich miłośników deski podczas Letnich Igrzysk Olimpijskich.

Czy zauważyłeś, wzrost zainteresowania dyscypliną, od kiedy MKOl zaliczył wakeboard do potencjalnych, nowych dyscyplin olimpijskich?

Z pewnością. Chociaż nie sądzę, że to właśnie fakt zakwalifikowania wpływa

Zwrot z inwestycji jest wysoki, a perspektywy rozwoju bardzo zachęcające, nie tylko dla właścicieli podmiotów gospodarczych, ale także dla miast, grup społecznych, ośrodków wypoczynkowych i obozów letnich.

na rozwój tego sportu. Odnotowaliśmy wzrost liczby nowych wyciągów wakeboardowych na całym świecie, co bardzo cieszy. To także przyciąga nowych producentów sprzętu do tego sektora. W ostatnim czasie wszyscy odnotowują większą liczbę zamówień. Zwrot z takich inwestycji jest wysoki, a długoterminowe perspektywy rozwoju bardzo zachęcające, nie tylko dla właścicieli podmiotów gospodarczych, ale także dla miast, grup społecznych, ośrodków wypoczynkowych i obozów letnich.

Czym wakeboard się wyróżnia, że nadaje się na igrzyska olimpijskie i korzystnie wypada w oczach MKOl, oprócz tego, że jest zorientowany na młodzież?

Jest wiele powodów tego stanu rzeczy. Oto niektóre z nich:

- Wakeboard doskonale wypełnia większość kryteriów MKOl.
- Jest to emocjonujący i ekscytujący sport lifestyle'owy.
- Pozwoli zdobyć nowych odbiorców dla igrzysk olimpijskich.
- Skoncentrowany na młodzieży polepszy wizerunek ruchu olimpijskiego.
- Niskie koszty instalacji na igrzyskach olimpijskich.
- Fani sportów deskowych na całym świecie będą identyfikować się z wakeboardem na igrzyskach.
- Czysty sport - bardzo przyjazny dla środowiska naturalnego, bez zanieczyszczeń.
- Wysoka oglądalność - spektakularny

i emocjonujący sport.

- Ogromny potencjał rozwoju na całym świecie, tani, dostępny dla każdego.
- Wysoka stopa zwrotu z inwestycji – łatwy do utrzymania i zagospodarowania dla miast gospodarzy.

Czy jesteś pewien, że Twoje wysiłki sprawią, że właśnie ten sport znajdzie się w programie igrzysk olimpijskich?

MKOl ma bardzo trudne zadanie do wykonania, a wszystkie dyscypliny dostały taką samą szansę, by zaprezentować się najlepiej jak potrafią. Nikt nie ma pojęcia, jaki będzie ostateczny wynik głosowania. Jeżeli warunkiem włączenia dyscypliny jest to, że jest ona skierowana na młodzież, jest sportem lifestyle'owym, dostępnym, mającym niskie koszty, wolnym od zanieczyszczeń, a jednocześnie generującym wysoki zwrot z inwestycji dla miast goszczących, to wakeboard musi być jedną z tych dyscyplin, która będzie wybrana.

Czy wykorzystujecie media społecznościowe jako narzędzie do łączenia zawodników i fanów?

Tak i będą one odgrywać coraz większą rolę w naszych planach marketingowych w nadchodzących latach. Facebook jest naturalnym domem dla społeczności wakeboardowej. Ostatnie Mistrzostwa Świata w Wakeboardzie za wyciągiem na Filipinach zwiększyły znacznie swój odbiór dzięki FB IWWF, mamy też nasz własny dedykowany kanał YouTube (www.IWWF.tv) i Twitter. Poza tym,

mamy dobrze rozwinięte wirtualne studio do webcastingu naszych głównych wydarzeń. To pozwala nam na dostarczanie wysokiej jakości materiałów na żywo naszym fanom, a także przyczynia się do wspierania i promowania naszego kanału TV i informacji.

Co jeszcze będzie się działo w 2013 roku, oprócz walki o wejście do programu 2020?

Rok 2013 jest rokiem The World Games, które są najważniejszym wydarzeniem dla wielu sportów nieolimpijskich. Narciarstwo wodne i wakeboard to jedno z głównych sportów World Games i jest to doskonała okazja, aby zaprezentować nasze dyscypliny podczas tej imprezy. Po raz pierwszy będziemy brać udział w Mediterranean Games w Turcji oraz ponownie w South American Beach Games w Wenezueli i Bolivarian Games w Peru. Poza tym będziemy kontynuować serię Pucharu Świata i świętować w marcu nasz 36. przys tanek w Mandurah w Australii.

Po Mistrzostwach Świata Juniorów w narciarstwie w Australii, czekają nas Mistrzostwa Świata w Wakeboardzie za motorówką w Korei i MŚ Racing na Teneryfie. We wrześniu mamy mistrzostwa w narciarstwie wodnym osób niepełnosprawnych we Włoszech i Mistrzostwa Świata U21 w Namibii. Ostatnim wielkim wydarzeniem, będą Mistrzostwa Świata Open, które odbędą się pod koniec listopada w Chile.

W sumie 2013 rok będzie kolejnym bardzo pracowitym rokiem na wodzie, odbędzie się też kilka kongresów i konwencji, i oczywiście będziemy kontynuować naszą kampanię Wakeboard 2020 VISION. ■

iSportconnect.com jest największą międzynarodową prywatną siecią dla menedżerów branży sportowej, w której członkostwo jest ekskluzywne i ograniczone ścisłą polityką dostępu. Jest to jedyna platforma dla biznesu związanego ze sportem.



Zimowy sukces narciarzy wodnych

Małgorzata Rutkowska
i Kamil Borysewicz

Kto by pomyślał, że zima może tak sprzyjać narciarzom... wodnym. A jednak! Tekst Magdalena Krzywińska.

W środku zimy, w dniach 20-24 lutego br., w australijskiej miejscowości Mulwala odbyły się Mistrzostwa Świata Juniorów w narciarstwie wodnym za motorówką. Polskę reprezentowała dwójka zawodników Augustowskiego Klubu Sportowego „SPARTA” – Małgorzata Rutkowska i obecny Mistrz Europy Juniorów w skokach Kamil Borysewicz. Oboje specjalizują się w skokach i ruszyli do Australii walczyć o medale głównie w tej konkurencji.

Rywalizacja naszej reprezentacji rozpoczęła się jednak od slalomu, w którym udział brał Kamil Borysewicz. Eliminacje były niezwykle emocjonujące i trzymały w napięciu do ostatniego momentu. Wiadomo było, że do rundy finałowej dostać się może tylko 12 zawodników. Jak się okazało, poziom rywalizacji był niezwykle wyrównany i aż sześciu narciarzy z wynikiem 2,00/58/12.00 uplasowało się na 12. miejscu, a wśród nich Kamil. Tylko jeden zawodnik z tej szóstki mógł znaleźć się w finale, przeprowadzono więc dogrywkę, którą po zaciętej

walce wygrał nasz zawodnik (jako jedyny zszedł na 11-metrowy skrót linki). W finale poszło mu bardzo dobrze i ostatecznie zajął 6. miejsce z wynikiem 5,50/58/12.00.

Wszyscy z niecierpliwością czekali na skoki. Tu w eliminacjach walka również była niezwykle zacięta, a o zajmowanych miejscach decydowały dosłownie centymetry. Nasi zawodnicy spisali się bardzo dobrze – po skoku na odległość 35,5 m Małgosia Rutkowska zajmowała 3. miejsce, a Kamil Borysewicz, z nowym rekordem Polski juniorów (51,6 m), uplasował się na 2. pozycji. Różnice w wynikach czołówki były nieduże, więc wiadomo było, że w finałach wszystko może się wydarzyć. Na szczęście Małgosia, skacząc w rundzie finałowej jeszcze dalej (36,3m), bijąc rekord Polski junierek, utrzymała się na trzecim miejscu i z Australii przywiozła brązowy medal. Kamil Borysewicz, mimo bardzo dobrych skoków, ostatecznie uplasował się na 6. miejscu z bardzo dobrym wynikiem 51,5 m.

Nasi zawodnicy musieli stanąć do ry-

walizacji m.in. z narciarzami wodnymi z krajów, w których ciepły klimat panuje cały rok. – My nie mamy tego komfortu, więc start musiał być poprzedzony 3-tygodniowym zgrupowaniem na akwenie zawodów, żeby oswoić się z treningami na wodzie po zimowej przerwie – powiedział trener i kierownik ekipy Mateusz Krzywiński – I jak widać, pomimo gorszych warunków pogodowych w naszym kraju i tak jesteśmy w światowej czołówce. Pewnie, że niedosyt jest, jeśli chodzi o występ Kamila, bo jako mistrz Europy, był jednym z faworytów do zdobycia medalu. Ale poziom był bardzo wyrównany i jak to kiedyś powiedział nasz złoty medalista olimpijski w pchnięciu kulą, Tomasz Majewski – „Sport to ciężka praca i albo ci wyjdzie, albo nie wyjdzie”. My na pewno ciężko pracowaliśmy. I bardzo cieszymy się z medalu Gosi, która miała pecha podczas sierpniowych mistrzostw Europy, kiedy to znalazła się poza podium – podsumował trener Krzywiński. ■



Kamil Borysewicz z trenerem
Mateuszem Krzywińskim



Boot Düsseldorf 2013

siłą napędową dla branży

226.300 osób odwiedziło światowe targi jachtów i sportów wodnych boot Düsseldorf 2013.

Mimo trudnych warunków pogodowych na targach boot Düsseldorf 2013 panowała atmosfera sprzyjająca zawieraniu kontraktów. Lód, śnieg i strajki na największych lotniskach Nadrenii Północnej Westfalii uniemożliwiły niestety wielu osobom z kraju i zagranicy przybycie na targi w tym roku. Mimo wszystko odnotowano łącznie 226.300 odwiedzających, którzy u 1.674 wystawców z 63 państw zasięgaliby informacji na temat premier modeli jachtów oraz nowego wyposażenia do uprawiania sportów wodnych, składali zamówienia i nawiązywali nowe kontakty biznesowe.

„Wystawcy skupili się na sprzedaży i nawiązywaniu kontaktów, stanowiących podstawę ich działalności po zakończeniu targów. Niemiecki

rynek łodzi i sportów wodnych, jak oczekiwaliśmy, okazał się rynkiem najbardziej stabilnym i witalnym w Europie. Branża międzynarodowa nie tylko skoncentrowała swe działania targowe na targach boot Düsseldorf, ale uczyniła je najważniejszym miejscem prezentacji premier jachtów oraz nowości. Na to czekają też odwiedzający i to sprawia, że targi zyskują na atrakcyjności”. Jürgen Tracht, prezes Federalnego Związku Gospodarki w Obszarze Sportów Wodnych z siedzibą w Kolonii, przyznaje jednak, że wystawcy, którzy całkowicie skupiali się na sprzedaży swych towarów i uzależnieni są od dużej frekwencji odwiedzających, w przeciwieństwie do lat poprzednich nie mieli w tym roku wielkich możliwości działania. Odnosi się to do segmentów rynku

wyposażeniowego i handlu artykułami do nurkowania, ale też do niektórych firm zajmujących się czarterowaniem łodzi i stawiających na dużą liczbę rezerwacji.

Według Federalnego Związku Gospodarki w Obszarze Sportów Wodnych zwiększa się popyt na małe sportowe motorówki do 7 metrów długości. Sukcesy sprzedaży osiągnęły również wysokiej jakości jachty motorowe do 16 m, które nieznacznie straciły na wartości w średnim segmencie.

Ponad 1/3 odwiedzających chciała uzyskać informacje na temat motorówek, wyposażenia łodzi i osprzętu. Obrany aktualnie kursem jest zwiększenie wartości łodzi lub utrzymanie ich wartości na stałym poziomie. Kto oferował wartościowe, komfortowe, zabezpieczające wyposażenie, mógł cieszyć się obrotami na dobrym poziomie.

Program „360° wokół sportów wodnych” na targach boot w Düsseldorfie ponownie przyciągał odwiedzających jak magnes. Zaprezentowane 16 „światów emocji i wrażeń” z informacjami i możliwościami wypróbowania różnych sportów wodnych na krytych basenach lub sztucznych rzekach, spodobało się to przede wszystkim młodszemu odwiedzającemu.

Targi boot Düsseldorf 2013 odbyły się w dniach 18-26 stycznia br. ■





Gala UIM w Monako

W ostatni weekend lutego w Monako już po raz czwarty spotkali się mistrzowie świata wszystkich klas wyścigów motorowodnych rozgrywanych na całym świecie. W tym roku wśród zaproszonych mistrzów było aż dwóch reprezentantów Polski. Relacja i zdjęcia Arek Rejs.

Tegoroczna UIM Awards Giving Gala odbyła się w La Salle d'Or na terenie prestiżowego hotelu Fairmont Hotel Monte Carlo. Na uroczystości wręczenia nagród gościło ponad 400 gości z 25 różnych krajów świata. W tym siedemdziesięciu zaproszonych na uroczystość zdobywców mistrzowskich tytułów.

Mistrzowie z Polski

Wśród wielkiej siedemdziesiątki, Polskę reprezentował Marcin Mucha z klubu KS Posenania Poznań, najszybszy zawodnik świata w wyścigach klasy T550. Marcin swój tytuł zdobył podczas wyścigu rozegranego na początku czerwca w Myśliborzu. Jest to już jego drugi mistrzowski tytuł wywalczony w tej klasie. Dwa lata wcześniej Mucha również gościł na gali w Monako. Wtedy po raz pierwszy odbierał nagrodę zdobytą w klasie T550. Na uroczystości w Monte Carlo, nie dojechał niestety nasz najmłodszy motorowodny Mistrz

Świata, Jan Jakub Komaszewski, reprezentujący klub WKS Zegrze. 13-letni Kuba jest aktualnym Mistrzem Świata motorowodnej Formuły Future w klasie 3 (zawodnicy w wieku 12-13 lat). Komaszewski wywalczył swój pierwszy tytuł podczas zawodów rozegranych w sierpniu w czeskiej Pradze. W zawodach Formuły Future startują już zawodnicy, którzy ukończyli zaledwie 8 lat. Poza umiejętnością sprawnego manewrowania łodzią zawodnicy muszą się także wykazać umiejętnością wiązania węzłów i sprawnością. Jest to jeszcze ciągle mało popularny w Polsce motorowodny odpowiednik żeglarskich „Optymistek”, ale być może tytuł Jakuba Komaszewskiego przyczyni się do popularyzacji tej dyscypliny. Nagrodzonym zawodnikom towarzyszyli przedstawiciele krajowych oddziałów motorowodnej federacji, przedstawiciele mediów i goście specjaliści. Z ramienia Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego w Monako

gościł Vice Prezydent UIM, Jerzy Czeszko, na którego po dniu relaksu czekał cały dzień obrad władz UIM.

Ochrona środowiska

W tym roku nagrodę UIM Environmental Award 2012 odebrał budowniczy jachtu Sanlorenzo SL94, przedstawiciel włoskiej stoczni Sanlorenzo SpA. Podobnie jak rok temu, przyznane zostały Wyróżnienia Specjalne. Pierwszym wyróżnionym został organizator motorowodnych zawodów klasy P1, Powerboat P1 Management Ltd za Powerboat P1 Environmental Film, wideo promujące ekologię i ekologiczne spojrzenie na sport motorowodny. Kolejny laureat to włoska stocznia VSY - Viareggio Superyachts, która została wyróżniona za poszukiwanie i stosowanie najbardziej ekologicznych rozwiązań i materiałów do budowy swoich superjachtów. Nagrodę za innowacyjność w tym roku otrzymała Volvo Penta Corporation za doskonale sprawdzający się w wielu jachtach system napędu Volvo Penta IPS System. Jak widać, laureatami ekologicznych nagród przyznawanych przez UIM są nie tylko stocznie i firmy związane z wyścigami, ale także przedsiębiorstwa i projekty odległe od sportowego współzawodnictwa.

Nagrody specjalne

Poza uhonorowaniem mistrzów świata i nagrodami UIM Environmental Awards, gala w Monako jest okazją do wręczenia trofeum Stefano Casiraghi Memorial Trophy. Ta specjalna nagroda przyznawana jest osobom, które swoim życiem i działalnością w szczególności przyczyniły się do promowania sportu motorowodnego na świecie. Laureatem tegorocznej nagrody został Charles D. Strang z USA, który ponad 50 lat swojego życia poświęcił sportowi motorowodnemu i motorowemu. W tym roku po raz pierwszy przyznano też nagrodę Safety Awards, za wkład w poprawę bezpieczeństwa zawodników i widzów. Nagrodę otrzymały władze Dubaju.

Podczas tegorocznej imprezy na scenie najczęściej gościli reprezentanci Federacji Rosyjskiej, którzy w minionym roku wywalczyli aż 15 tytułów mistrzowskich. Po piętach deptali im Francuzi z 14 zaproszonymi na galę zwycięzcami i ze stratą 6 tytułów, na trzecim miejscu znalazła się reprezentacja USA. Polska znalazła się poza czołówką, ale rok temu Monako nie gościło ani jednego mistrza świata pochodzącego z nad Wisły. Dlatego dwa tytuły zdobyte przez naszych reprezentantów w 2012 roku możemy bez wahania uznać za duży sukces. Oby tak dalej! ■





Wiatr i woda

Największe w Polsce Targi Sportów Wodnych i Rekreacji Wiatr i woda po raz 25. odbyły się w Warszawskim Centrum EXPO XXI.

Targi Wiatr i woda, które w tym roku odbyły się w dniach 28 lutego – 3 marca, zorganizowane zostały po raz pierwszy w 1990 roku w Zegrzu. Rok później przeniosły się do Warszawy. Od kilku lat każdorazowo w Targach Wiatr i woda w Warszawie bierze udział ponad 400 wystawców z Polski i zagranicy i blisko 40 000 zwiedzających. W ciągu prawie 25 lat istnienia Targi Wiatr i woda gościły i wciąż goszczą największe gwiazdy sportów wodnych, olimpijczyków, zawodników regatowych, podróżników i odkrywców. Mało jest imprez targowych w Polsce, na których można zobaczyć tak szeroką ofertę polskich firm – znakomitych producentów

zaawansowanych technologicznie wyrobów, które podbijają nie tylko europejskie, ale i światowe rynki.

Jedną z najbardziej eleganckich żeglarskich nowości na tegorocznych targach Wiatr i woda był naj-nowszy Dufour 410 Grand Large (Yachts and Yachting). Firma Powerboats zaprezentowała ofertę europejskiego potentata w produkcji jachtów żaglowych, stoczni Beneteau. Wśród jachtów z napędem mechanicznym jedną z ciekawszych premier była Delphia Nano – przypominająca tradycyjne wypornościowe łodzie holenderskie, przeznaczona dla amatorów barkowania oraz... wędkarstwa. Międzynarodowy charakter targów zaznaczyły swoją

obecnością firmy z Estonii, Hiszpanii, Niemiec, Szwecji, Ukrainy i Wielkiej Brytanii. W sumie liczba wystawców, wspólnie z sektorem wędkarskim, windsurfingowym, kajakowym i nurkowym przekroczyła 400 firm. Oprócz pięknych jachtów żaglowych, luksusowych łodzi motorowych, pontonów, RIBów, skuterów wodnych i innych jednostek pływających, na Targach można było zobaczyć pełną gamę akcesoriów żeglarskich, sprzętu asekuracyjnego i ratunkowego, instrumentów do nawigacji i elektronikę jachtową.

Na otwarciu Targów obecni byli Prezes Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego Andrzej Marcinkowski oraz Sekretarz Generalny Związku Paweł Szabelewski. Prezes Marcinkowski wręczył wyróżnienie przedstawicielowi na Polskę łodzi motorowych AXIS, za łódź przeznaczoną do uprawiania wakeboardu. ■



Salon Nautique de Paris

W dniach 8-16 grudnia 2012 roku w Porte de Versailles, po raz 52. odbyły się jedne z największych w Europie targi łodzi i sprzętu wodnego. Relacja i zdjęcia Tomasz Wencel.

Podczas trwających 9 dni targów zobaczyć można było najnowocześniejsze łodzie motorowe i żaglowe, swoim kształtem i wyposażeniem niejednokrotnie zapierające dech w piersiach. Targi wodne co roku są miejscem spotkań właścicieli marin, serwisów i lokalnych dystrybutorów sprzętu pływającego. Oprócz łodzi wystawiano również nowości z zakresu sprzętu, wyposażenia i rekreacji na wodzie. Mimo że w tym roku stoisk było mniej, niż w latach poprzednich, co łączyć można z kryzysem ekonomicznym w Europie, to jednak zaprezentowało się 810 wystawców promujących 1400 marek, w tym 800 jachtów (420 jachtów żaglowych i 380 jachtów motorowych), a targi odwiedziło około 243 000 osób.

Zwiedzających szczególnie interesowały nowości, których przedstawiono około 200. Wśród największych światowych marek na targach zaprezentowało się 8 polskich firm. Dla wytrwałych poszukiwaczy swojego rodzaju nagrodą była możliwość odwiedzenia stoiska „polskiego”, za które, niestety, przyszło nam się wstydzić. Stoisko to było jedną wielką antyreklamą polskiego przemysłu jachtowego. Jak zwykle co

roku możemy zobaczyć dziesiątki łodzi produkowanych w Polsce, zarówno motorowych jak i żaglowych, ale większość z nich prezentowana jest w ofercie amerykańskich i francuskich potentatów, lub przez francuskie przedstawicielstwa firm. W oficjalnej informacji targowej jako polskie zaprezentowały się następujące firmy: INFO-TRAINING Sp. z o.o., PARKER POLAND Sp. z o.o., NUMO YACHTS Sp. z o.o., Northman Krzysztof Stępnia, Delphia Yachts Kot Sp. J., Nautiner Yachts Sp. z o.o., DarekCo. Sp. z o.o., Galeon.

Targi odwiedziła przedstawicielka Ambasady RP w Paryżu, która zwróciła uwagę, że tylko na stoisku PARKER POLAND Sp. z o.o. znajduje się informacja, że jest to polska firma.

Największe stoiska z łodziami motorowymi mieli odwieczni konkurenci, czyli JEANNEAU, BENETEAU i BRUNSWICK QUICKSILVER, w ofercie których, nie brakuje łodzi wyprodukowanych w Polsce, jak również posiadających osprzęt polskiej produkcji. Przykładem są wyroby firmy KOTNIZ z Białegostoku, specjalizującej się w produkcji akcesoriów do łodzi motorowych i żaglowych ze stali kwasoodpornej i aluminium, oraz aluminiowych

drzwi przesuwanych. Największą konkurencję między firmami dało się zauważyć w łodziach typu. PILOT-HOUSE które cieszą się dużym zainteresowaniem Francuzów. Łodzie te stosuje się do rekreacyjnego połowu ryb w strefie przybrzeżnej, oraz do rodzinnego wypoczynku. Konkurentami w tej kategorii były łodzie: Barracuda 7 i 9 - BENETEAU, (na uwagę zasługiwał „flybridge” na 9-tce), Captur 640 i 755 Pilothouse - QUICKSILVER, oraz polskie jachty Parker 660 Pilothouse, Parker 660 Weekend, oraz Parker 800 Weekend - PARKER POLAND.

Ciekawostką Targów był pokazny rozmiarów basen, na którym odbywało się wiele pokazów i imprez towarzyszących. Najbardziej atrakcyjnie wypadła jednak nauka pływania na nartach wodnych i wakeboardzie. Mały wyciąg zamontowany po dwóch stronach basenu daje olbrzymie możliwości treningowe dla dorosłych, dzieci i młodzieży, zwłaszcza w okresie zimowym, kiedy nasze wody skute są lodem. Porte de Versailles leżące w 15. dzielnicy Paryża już zaprasza na kolejną imprezę w grudniu 2013 roku. A my trzymamy kciuki, żeby polskie stoisko „Polish Marine Industry Stand” nie było antypromocją polskiego przemysłu jachtowego i cieszyło się należnym mu zainteresowaniem, proporcjonalnym do polskiego wkładu w produkcję jachtów na świecie. ■



II Gala Sportów Wodnych

19 stycznia 2013 roku w Warszawie, w Pałacu Kultury i Nauki, odbyła się II Gala Sportów Wodnych.

Wśród zaproszonych gości znaleźli się posłowie na Sejm RP: Ryszard Kalisz, Jacek Brzezinka, Zbigniew Pacelt, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki Pan Tomasz Półgrabski, przedstawicielka Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Pani Dyrektor Magdalena Jabłowska, zawodnicy, trenerzy, sponsorzy, przedstawiciele organizatorów najważniejszych imprez, prezesi okręgowych Związków, działacze i inni zaproszeni goście.

Podczas Gali zostali uhonorowani zawodnicy, którzy w sezonie 2012 wywalczyli aż 23 medale mistrzostw świata i Europy w sportach motorowodnych oraz narciarstwie wodnym za wyciągiem i motorówką (dla porównania w 2011 roku było to 17 medali), a także mistrzowie Polski czterech dyscyplin zrzeszonych w Związku. Wśród wyróżnionych znaleźli się również przedstawiciele komitetów organizacyjnych zawodów oraz trenerzy.

W sportach motorowodnych na scenę

zaproszono uhonorowanych zawodników: Henryka Synorackiego, Marcina Muchę, Adriana Maniewskiego, Tadeusza Harzę, Agatę Sołtan, Marcina Zielińskiego, Łukasza Ciołka, Andrzeja Lisego, Cezarego Strumnika, Marcina Gembia, Grzegorza Stępnia. Nagrodzono również przedstawicieli Komitetu Organizacyjnego Zawodów Motorowodnych w Myśliborzu, Komitetu Organizacyjnego Skulsk i Komitetu Organizacyjnego Międzyrzec Podlaski.

Wręczono dyplomy i symboliczne czeki zawodnikom uprawiającym narciarstwo wodne; wyróżnieni zostali: Joanna Wąż, Kamil Borysewicz, Justyna Mazurkiewicz, Martin Gruc, Dawid Kazek, Erwin Zawadzki, Wojciech Gogola, Anna Gogola i Olga Kurczyńska. Uhonorowano też trenerów Wiesława Kurnika, Macieja Krzywińskiego, Mateusza Krzywińskiego i Rafała Jerucia.

Wyróżniono organizatorów zawodów



w narciarstwie wodnym – na scenę zaproszono kluby i stowarzyszenia: Klub Sportowy „Zefir Bytom”, Klub Sportowy XSKI Gliwice, AKS „Sparta” Augustów, Szczecińską Lokalną Organizację Turystyczną i Podlaski Okręgowy Związek Motorowodny, Narciarstwa Wodnego i Wakeboardu. W dyscyplinie skutery wodne wyróżniono medalistów Mistrzostw Polski – Artura Gniadka, Pawła Piątkę, Pawła Brewkę, Andrzeja Wiśniewskiego i Krystiana Domańskiego. Wśród organizatorów Eliminacji Motorowodnych Mistrzostw Polski Skuterów Wodnych sezonu 2012 nagrodzono WOPR województwa wielkopolskiego, oddział w Chodzieży, Klub Motorowody Jet Sport Opacz i Stowarzyszenia Blackshadows Elk.

W wakeboardzie wyróżniono zawodników: Emilię Łopińską, Rafała Płaza, Karola Plewińskiego, a wśród organizatorów zawodów Klub „Holka” Warszawa i Stowarzyszenie „Slalom” Warszawa.

Komisja Morska działająca przy Polskim Związku Motorowodnym i Narciarstwa Wodnego corocznie wręcza specjalną nagrodę „Bursztynową Śrubę” dla osoby szczególnie zasłużonej dla Związku za działalność morską. Tym razem nagrodę otrzymał Pan Jerzy Koniczuk. Wyróżnienie „Bursztynowej Śruby” zostało natomiast przyznane Środkowopomorskiemu Okręgowemu Związkowi Motorowodnemu i Narciarstwa Wodnego.

Wręczono również puchary za klasyfikację zespołową Motorowodnych Mistrzostw Polski za sezon 2012. Pierwsze miejsce zajął Wojskowy Klub Sportowy „Zęgrze”, drugie miejsce Klub Sportowy „Posnania” Poznań, trzecie miejsce Klub Wodny „Wisła” Warszawa.

Po części oficjalnej zawodnicy, trenerzy, organizatorzy zawodów i działacze związkowi mogli w kularach pogratulować sobie udanego sezonu 2012 i planować nowy sezon 2013. ■

Wielki Bal Sportowca



W piątkowy wieczór 1 lutego wręczono nagrody laureatom 55. Plebiscytu „Głosu Wielkopolskiego” na Najlepszych Sportowców i Trenera Wielkopolski w 2012 r.

Sukcesem sportu motorowodnego w Wielkopolsce, zważywszy na fakt, że miniony rok był rokiem olimpijskim, jest znalezienie się w czołowej dziesiątce dwóch motorowodniaków, tj. na dziesiątym miejscu uplasował się Marcin Mucha, a na szóstym Henryk Synoracki. Bal swą obecnością zaszczylił Prezes PZMWiNW Pan Andrzej Marcinkowski.

Wyróżnieni sportowcy, w kolejności to Julia Michalska-Płotkowiak (wioślarstwo, „Tryton” Poznań) 135 709 pkt.; Katarzyna Pawłowska (kolarstwo, „Jedynka Limaro”

Kórnik) 98 824 pkt.; Angelique Kerber (tenis, „Angie” Puszczykowo) 81 327 pkt.; Karolina Kucharczyk (lekkoatletyka, Kadet Rawicz) 80 024 pkt.; Szymon Ziółkowski (lekkoatletyka, AZS Poznań) 64 432 pkt.; Henryk Synoracki (sport motorowodny, PKMor LOK Poznań) 54 682 pkt.; Aron Rozum (sumo, TA „Rozum” Krotoszyn) 50 005 pkt.; Marta Walczykiwicz (kajakarstwo, KTW Kalisz) 44 216 pkt.; Borys Mańkowski (MMA, „Ankos Zapasy” Poznań) 35 493 pkt.; Marcin Mucha (sport motorowodny, „Posnania”) 29 241 pkt..■



Wakeboard

O CO KAMMAN?

Pierwsze trzy tricke opanowane? W tym numerze przedstawimy kolejne. Skala trudności rośnie. W następnych wydaniach zmierzmy się z przeszkodami (sliderami i skoczniami). Bądźcie z nami!

Lekcja nr 2





RIDER PRZEMO KUC
FOTO ADRIAN KRAWCZYK www.wspak.pl

BACKROLL

BACK ROLL

salto do tyłu, przeciwnie do kierunku jazdy.
Oś obrotu przy wykonywaniu tricku jest lina
trzymana przy biodrach.

06



RIDER JANEK KORYCKI
FOTO ADRIAN KRAWCZYK www.wspak.pl

BACK ROLL TO RIVERT

salto do tyłu, przeciwnie do kierunku jazdy,
dodatkowo w ostatniej fazie zawodnik wykonuje
pół obrotu przed sobą zmieniając tylną nogę
z przednią.

07

BACKROLL TO RIVERT



RIDER JANEK KORYCKI
FOTO ADRIAN KRAWCZYK www.wspak.pl

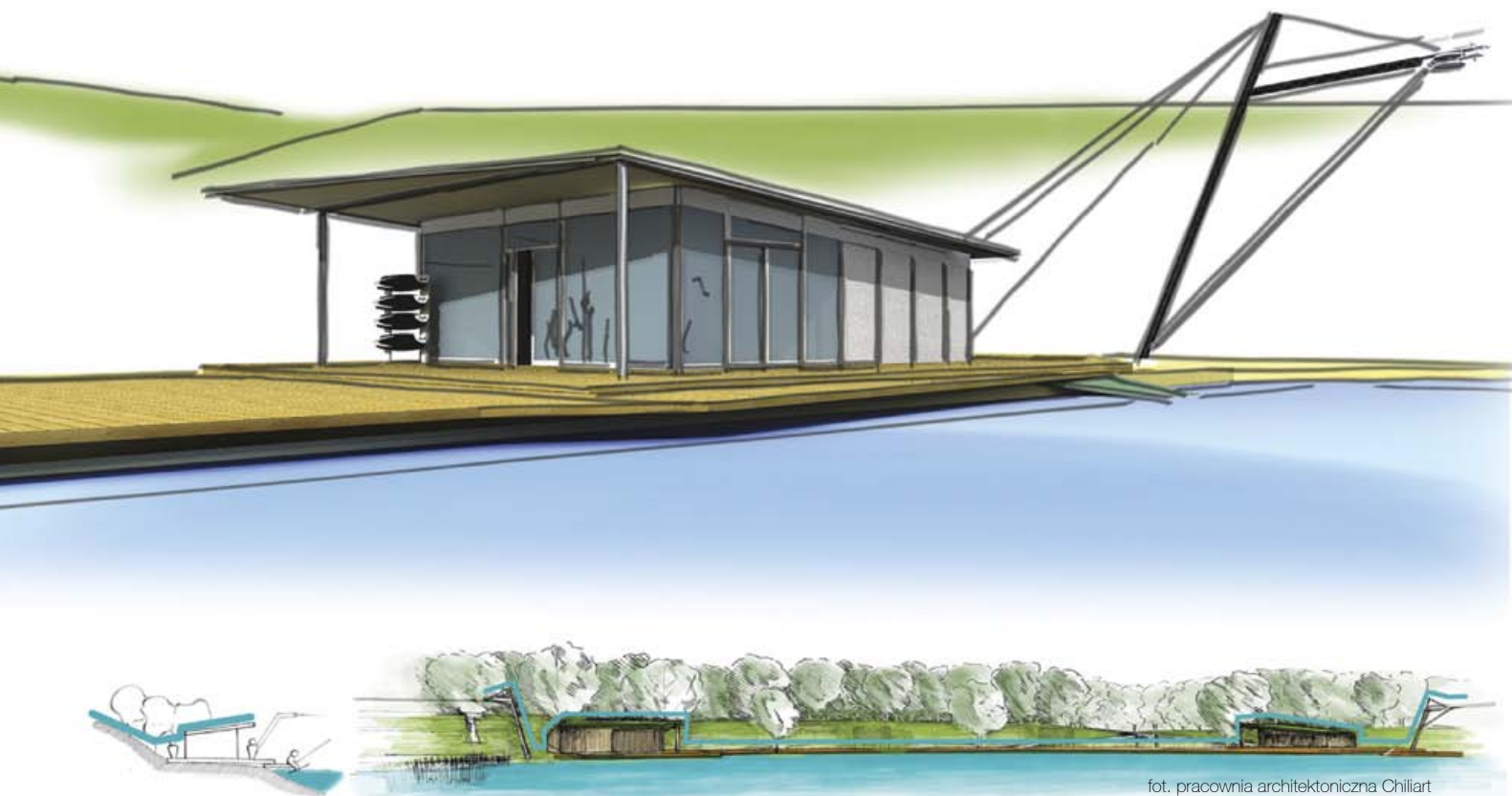
BACKROLL TO BLIND

BACK ROLL TO BLIND

salto do tyłu, przeciwnie do kierunku jazdy,
dodatkowo w ostatniej fazie zawodnik wykonuje pół
obrotu do tyłu zmieniając tylną nogę z przednią,
lądując w pozycji blind lub przechwytyjąc drążek.

08

Pomysłodawcy i koordynatorzy projektu – Przemek Kuc i Magdalena Krzywińska.



fot. pracownia architektoniczna Chilliart

Giżycko mekką

wakeboardzistów i snowboardzistów

O całorocznym wyciągu wakeboardowym z Pawłem Szabelewskim, Sekretarzem Generalnym PZMWINW, rozmawia Zuzanna Plewniak.

Na kiedy planowane jest otwarcie obiektu?

Na razie zbieramy dokumenty, aby spełnić wymagania formalno-prawne, przygotowujemy się do budowy, chcielibyśmy otworzyć ten wyciąg na początku czerwca tego roku. Wszystkie umowy są już podpisane, tylko wymagania formalno-prawne ze strony miasta Giżycka, wstrzymują na

razie inwestycję i powodują, że wyciąg może nie zostać otwarty na początku czerwca.

Gdzie ma być zbudowany wyciąg?

Wyciąg ma być usytuowany w centrum Giżycka, nad jeziorem Popówka Mała, zaraz za mostem zwodzonym, tuż obok wjazdu do Twierdzy Bojan, największej atrakcji turystycznej Giżycka, gdzie

odbywają się festiwale i różne imprezy kulturalne.

Jaki ma być to typ wyciągu?

Będą to dwa wyciągi dwusłupowe 2.0, firmy Primus, o długość około 200-250 metrów każdy. Chcemy by słupy miały wysokość 9,5 metra, czyli dawały maksymalne możliwości do uprawiania wakeboardu.

Inwestycja przeznaczona jest do rekreacji i popularyzacji naszych sporów, głównie jednak wakeboardu. Mamy ambicję, by był to ośrodek pokazowy, by infrastruktura pozwalała również na

“Liczymy, że ta inwestycja będzie inwestycją pokazową, przyszłością dla sportu są obiekty samofinansujące się.

odpoczynek, aby była plaża, aby można było tam coś zjeść, napić się, aby rodzice i osoby towarzyszące też miały zajęcie. Planowane jest również boisko do siatkówki. Być może nie wszystko uda się zrealizować od razu, ale chcemy, by docelowo wszystko to przyciągało zainteresowanych i by obiekt był samowystarczalny.

Kto finansuje inwestycję?

W całości finansuje ją spółka Speed on the Water, później obiekt ma się utrzymywać na zasadach komercyjnych i zarabiać na sobie.

Jak długo trwał będzie sezon dla tego wyciągu?

Mamy ambicję by był to dwusłupowy wyciąg czynny cały rok. W momencie, kiedy woda zamarznie, chcemy położyć na wodzie siatkę i usypywać ze śniegu muldy, rynny, tak by w zimie mogli jeździć tam snowboardziści i narciarze. Jest to jezioro, które co roku zamarza, więc jest szansa by wyciąg był czynny cały rok, z przerwami na moment kiedy woda będzie zamarzała i na konserwację techniczną.

Projekt zapowiada się bardzo ciekawie, mam nadzieję, że uda się pokonać bariery, które wstrzymują tę inwestycję, tym bardziej, że jest to obiekt korzystny nie tylko dla środowiska wakeboardowego ale i dla miasta.

Mam nadzieję, że uda się te bariery ze strony miasta pokonać i w czerwcu otworzymy obiekt. Na początek chcielibyśmy zorganizować tam zawody dla lokalnych szkół i dzieci, pokazać dzieciom tę dyscyplinę, ściągnąć najlepszych zawodników, najlepszych instruktorów, żeby pokazać, co można na wyciągu robić i zarazić pasją do tego

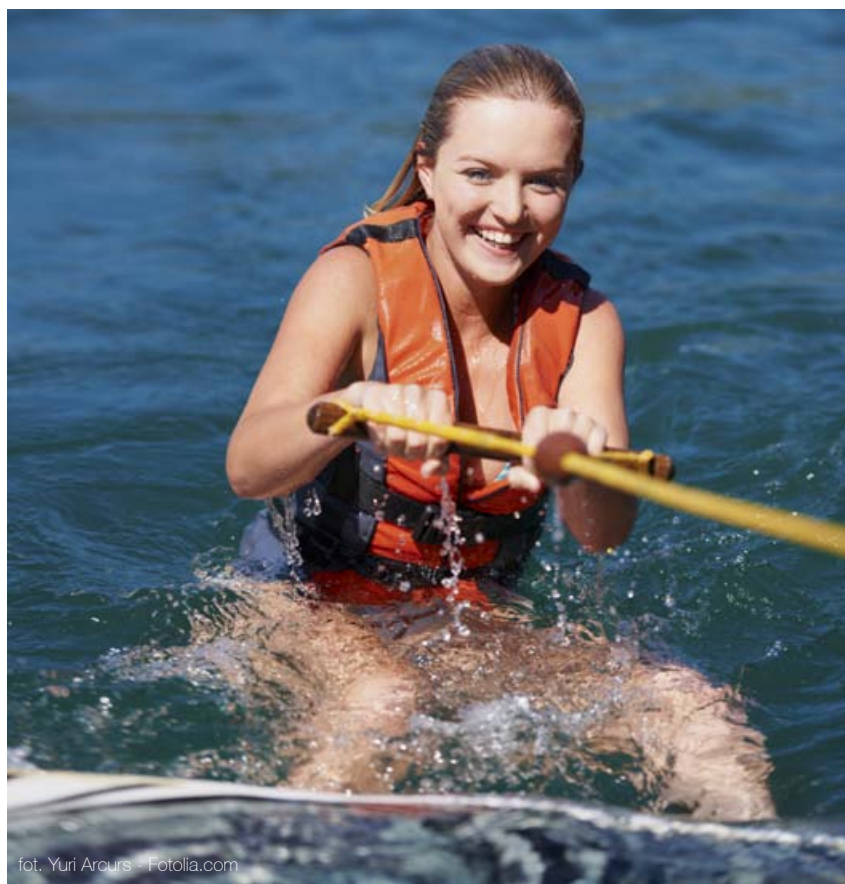


fot. pracownia architektoniczna Chiliart

sportu. Być może w przyszłości zaowocuje to powstaniem nowego klubu na tym terenie.

Liczymy, że ta inwestycja będzie inwestycją pokazową, przecież przyszłością dla sportu są obiekty samofinansujące się. Obiekty ta-

kie ściągają utalentowaną młodzież, spośród której można będzie wybrać te osoby, które będą chciały kontynuować uprawianie dyscypliny profesjonalnie. Od rekreacji możliwe jest więc przejście do profesjonalnego uprawiania sportu.■



fot. Yuri Arouns - Fotolia.com



Wyzwanie XXI wieku Mazursko-Podlaski Szlak Wodny

Kiedy książę Konstanty polecił Prądyńskiemu zorganizowanie wyprawy do Puszczy Augustowskiej, by zbadał on możliwość poprowadzenia drogi wodnej łączącej dorzecze Wisły i Niemna, ten nie był zbyt szczęśliwy. Wiedział, co go czeka...
Tekst Wojciech Krzywiński.

Niespełna dwieście lat później, 18 kwietnia 2010 r., w Elku podpisano umowę partnerską w sprawie przygotowania projektu „Koncepcja rewitalizacji drogi wodnej między Wielkimi Jeziorami Mazurskimi a Kanałem Augustowskim”, zwanym popularnie Mazursko-Podlaskim Szlakiem Wodnym. Celem projektu jest połączenie szlakiem żeglownym WJM, trasą z Giżycka, poprzez Orzysz, Elk i Rajgród do Augustowa. Umożliwi to

w konsekwencji dotarcie drogą wodną, wykorzystując Kanał Augustowski, do Grodna (Białoruś) i Kowna (Litwa). Pomysłodawcą i liderem projektu jest powiat elcki, który przekonał do swojego pomysłu 20 jednostek samorządu terytorialnego. Opracowanie koncepcji oszacowano na kwotę około 1,3 mln zł, z czego *gro* pochodzić miało z Programu Operacyjnego Polski Wschodniej (udział samorządów określono na około 120 tys. zł). W lipcu 2012 r. po-

wiat elcki wszczął postępowanie w trybie przetargowym na opracowanie koncepcji wybudowania Mazurskiego Szlaku Wodnego, a 12 października 2012 r. podpisana została umowa z Biurem Projektów Inwestycyjnych z siedzibą w Warszawie.

Ewenement na skalę światową

Połączenie drogą wodną Wielkich Jezior Mazurskich z Kanałem Augustowskim otworzy zupełnie nowe możliwości dla tzw. turystyki aktywnej w tej części Europy. Mazury są jednym z najchętniej odwiedzanych regionów Polski w związku z bogatą tradycją i przeszłością.

Możliwość przemieszczenia się szlakiem żeglownym do wschodniej granicy Pol-



ski, przekroczenie jedyne go wodnego przejścia granicznego pomiędzy Unią Europejską a Białorusią na Śluzie w Kurzyńcu, to ewenement na skalę światową. Dalsza podróż zależy już tylko od inwencji twórczej ...

Z drugiej strony otworzy się sposobność dotarcia kajakiem lub łodzią żeglowną z Wigier poprzez malowniczą Czarną Hańczę, Kanał Augustowski w kierunku Wielkich Jezior Mazurskich. Ożywi to ruch turystyczny ze wschodu na zachód i z powrotem.

Dwa projekty

W wyniku żmudnej i wszechstronnej analizy powstały 22 warianty tras wodnych, z których wybrano dwa projekty. Głównymi kryteriami komisji oceniającej propozycje (poza czynnikiem ekonomicznym) były: dostępność komunikacyjna głównych punktów szlaku wodnego, istniejące walory turystyczne oraz bariery środowiskowe.

Całkowita długość trasy Projektu I wyniesie 124,9 km.

Całkowita długość trasy Projektu I wyniesie 124,9 km (dla porównania Kanał Augustowski – 102 km), z czego rewitalizacja rzek obejmie 7,5 km (KA – 35 km), długość budowanych kanałów 40,7 km (KA – 45 km), a resztę utworzą naturalne zbiorniki wodne (KA – 22 km). Ponadto zakłada się wybudowanie jednego tunelu żeglownego łączącego jeziora Buwełno i Tyrkło (połączenie jeziora Śniardwy z Niegocinem), przebudowę lub budowę 22 mostów drogowych, 4 mostów kolejowych i 12 śluz. Długość Projektu II wynosić będzie 133,1 km, z czego sztuczne kanały obejmą 57,56 km. Podobnie jak w wariantcie I przewiduje się konstrukcję 4 mostów kolejowych i 12 śluz.

W efekcie realizacji Projektu ten unikatowy region Polski będzie mógł się stać liderem zrównoważonego rozwoju opartego na ekologii, wypoczynku i wysokim standardzie życia. Pobudzi lokalną gospodarkę poprzez stworzenie niezbędnej infrastruktury i to nie tylko turystycznej. Ma to szczególne znaczenie dla tych obszarów, w których stopa bezrobocia należy do najwyższych w kraju. Ponadto Unia Europejska otworzy się jeszcze bardziej na wschód, proponując innowacyjny produkt turystyczny. Następnym krokiem w tym śmiałym przedsięwzięciu będzie powołanie podmiotu, który zajmie się realizacją Projektu i zarządzaniem Szlakiem. Ale do tego jest nam potrzebny ktoś na miarę... generała Ignacego Prądzyńskiego! ■



Chris Craft Corsair 32

Klasyczne piękno na wodzie

fol. Chris-Craft Boats

Chris-Craft Boats to stocznia z blisko 140-letnią tradycją budowy rekreacyjnych jachtów motorowych. Tekst Arek Rejs.

Bogata tradycja to także ogromne wyzwanie dla współczesnych budowniczych tych jednostek. Jeżeli chcą oni utrzymać więź z budowaną przez lata marką, projektując nowe modele, muszą zachować ich tradycyjną linię i charakter, ale jednocześnie nie mogą

zapomnieć o wprowadzaniu nowych rozwiązań. Jest to niełatwe zadanie znalezienia balansu między tradycją a nowoczesnością.

Stocznia buduje trzy linie łodzi firmowane marką Chris-Craft – są to Corsair, Launch i Catalina. Największą

łodzią w ofercie marki Chris-Craft jest prawie 12-metrowej długości Corsair 36. Zwodowany jesienią zeszłego roku Corsair 32 został zbudowany z myślą uzupełnienia luki między tym największym jachtem, a znacznie mniejszą jednostką Corsair 28.

Elastyczny kokpit

Do kokpitu można dostać się od strony burt, dziobu lub najwygodniej, od stro-



ny rufy przez wyłożoną teakowym drewnem platformę kąpielową. Jeżeli łódź zacumowana jest dziobem do kei, wskazujemy na duży, pokryty teakiem pokład z biegnącym przez całą jego długość oknem ukrytej niżej kabiny dziobowej. Po obu stronach pokładu znajdują się niskie, bardzo ładne, drewniane relingi, które są raczej ozdobą niż realnym zabezpieczeniem. Z dziobu przez uchylaną część owiewki

wskakujemy po rozkładanym stopniu wprost do kokpitu. Chris-Craft stosuje bardzo proste i praktyczne rozwiązanie, jeżeli chodzi o budowę stopni w kokpicie. Większość stocznii buduje specjalne formy z wytłoczonymi stopniami, wymyśla rozkładane drzwi kabiny. Chris-Craft montuje wykonane z nierdzewnej stali niewielkie, składane ramię z małym stopniem z teakowego drewna. Stopień jest na tyle duży, że

bezpiecznie można na nim wesprzeć jedną stopę. To w zupełności wystarczy, aby wejść na dziobowy pokład lub wskoczyć do kokpitu. Przy łodzi zacumowanej rufą wejście na pokład jest jeszcze łatwiejsze i bezpieczniejsze. Z platformy kąpielowej do kokpitu prowadzi nas teakowa ścieżka między dwoma rufowymi materacami słonecznymi. W razie potrzeby ścieżka może być wypełniona długim materacem lub też wszystkie materace mogą być całkowicie usunięte. Pod nimi kryje się pokryty teakiem pokład rufowy, który jest jednocześnie otwieraną elektrycznie, wspartą na hydraulicznych siłownikach komorą silnikową. Z pokładu rufowego wystarczy już tylko jeden krok na rufową kanapę i już jesteśmy w przestronnym, obitym miękką, jasną tapicerką kokpicie.

Wyposażenie kokpitu to rufowa kanapa połączona z dwoma zwróconymi ku rufie leżankami ułożonymi wzdłuż obu burt. Na środku jest oczywiście miejsce na składany stół, który na czas podróży ukryty jest w specjalnym schowku pod tylną kanapą. Stanowisko sternika z dwuosobową kanapą znajduje się na prawej burcie. Na lewej burcie umieszczono jeszcze jeden fotel gościnny. Pod oparciem leżanki znajduje się szufladowa lodówka, a w lewej burcie odtwarzacz CD z radiem. To właściwie byłoby całe wyposażenie kokpitu. Wszystkie trzy fotele z przedniej części kokpitu są dowolnie regulowane, z podnoszonymi przednimi częściami siedzisk, umożliwiającymi wygodną podróż, także w pozycji stojącej. Za fotelami znajdują się uchwyty na napoje. Także w burtach znajdziemy ładnie wkomponowane uchwyty na napoje. Przed fotelem po lewej stronie jest też niewielki schowek na dokumenty. Pamiętano także o solidnych relingach i wyłożonych teakiem podnóżkach dla sternika i jego towarzyszy. Ściany burt wyłożone są doskonale wykonaną, jasną tapicerką, a każda większa powierzchnia laminatu ozdobiona została teakowymi wstawkami. Testowana jednostka była



...piękne wykończenie i komfort podróży



fot. Chris-Craft Boats

wykończona drewnem lakierowanym na wysoki połysk. Sam kokpit nie jest dostępny w takiej opcji, jedynie pokład dziobowy i półpokłady. Takie wykończenie dodaje elegancji i jest bardziej klasyczne, ale nasz gospodarz nie polecał tej opcji, ponieważ wilgotna powierzchnia jest wtedy bardziej śliska niż przy drewnie matowym, jest też bardziej podatna na zarysowania. Była to jednak łódź reprezentacyjna, więc jej wykończenie musiało przyciągać wzrok gości.

Przytulne wnętrze

Do kabiny mieszkalnej Corsair 32 wiodą harmonijkowe, żaluzjowe drzwi z drewna teakowego, które otworzymy dopiero po uniesieniu kłapy po lewej stronie stanowiska sterowania. Jest to łódź przeznaczona na dzienne podróże, więc kabina mieszkalna jest tu właściwie dodatkiem, który umożliwia w miarę wygodne spędzenie nocy w przypadku braku możliwości powrotu do macierzystego portu lub jeżeli szczególnie zauroczy nas jakiś zakątek i postanow-

imy spędzić noc w podróży. Mimo to, że kabina jest tylko dodatkiem, udało się pod dziobowym pokładem zmieścić dwuosobowe łóżko z rozkładanym stołem na środku, toaletę z umywalką i prysznicem, a nawet niewielki kambuz z jednopalnikową płytą grzewczą, kuchenką mikrofalową, zlewozmywakiem i szafką na naczynia. W dziobie kabiny zamontowano 22" odbiornik TV, który jest standardowym wyposażeniem łodzi. Kabina jest dosyć niska, ale nie powinniśmy mieć najmniejszych problemów w poruszaniu się. Kambuz i toaleta znajdują się tuż przy wejściu, gdzie kabina jest najwyższa, a przy otwartej zejściowce bez problemu możemy stać tam w pełni wyprostowani. Wnętrze kabiny zostało wykończone ciemniejszym drewnem orzechowym i granatową tapicerką kanapy połączoną z kremowym kolorem ścian i pokrytą teakiem podłogą. Wiele łodzi tego typu ogranicza wystrój kabiny do tapicerki kanap i drewnianych drzwi w ubraniowej szafie. Na Corsair 32 drewnem wykończony jest

cały aneks kuchenny, a nawet toaleta, dzięki temu noc na tym jachcie będzie znacznie przyjemniejsza. Dodatkowo, na rufie łodzi znajduje się prysznic z ciepłą i zimną wodą.

Pulpit - 140 lat doświadczenia

Szeroki, dwuosobowy fotel sternika zapewnia bardzo wygodne manewrowanie łodzią. Przy normalnej konfiguracji fotela, z opuszczonym siedziskiem, siedzimy dosyć głęboko i bezpiecznie, bardzo dobrze osłonięci od wiatru. Równie wygodnie łódź prowadzi się stojąc wspartym o uniesione siedzisko. Musimy wtedy trochę głębiej sięgać do umieszczonej skrajnie po prawej stronie elektronicznej manetki, ale w żadnym przypadku nie utrudnia to manewrowania łodzią. Prowadzenie łodzi w pozycji stojącej szczególnie zalecam przy manewrach w porcie. Siedząc możemy mieć trochę ograniczoną widoczność krawędzi platformy kąpielowej. 140 lat doświadczenia w budowie łodzi doskonale widać w budowie pulpitu sterówki. Jest on

bardzo prosty, z analogowymi zegarami, wskazującymi prędkość, obroty każdego silnika, poziom naładowania akumulatorów, ciśnienie oleju, ilość paliwa, temperaturę silnika i kąt wychylenia trymkłap, które także są standardowym wyposażeniem Corsair 32. Centralnie, pod zegarem prędkościomierza, znajduje się kompas. Po lewej stronie panelu z zegarami znajduje się linia klawiszy do obsługi windy kotwicznej, oświetlenia, pomp i innych systemów łodzi, nad nimi zaś zostawiono wolną przestrzeń, którą można wykorzystać do montażu monitora chartplottera. Wspomniane lata doświadczeń widać w doskonałej czytelności wszystkich wskaźników. Są one widoczne niezależnie od pozycji, w jakiej prowadzimy łódź i czy jest ona w skręcie, czy podczas jazdy na wprost. Zawsze mamy pełną kontrolę nad wszystkimi systemami łodzi.

Podwójna moc

Testowany Chris-Craft napędzany był dwoma benzynowymi silnikami Volvo V8 o mocy 300 KM każdy, które są najślabszą jednostką napędową stosowaną w tej łodzi. Najmocniejsza

i szczególnie jest polecana armatorom, którzy planują podróżować z większą grupą przyjaciół. Testowany jacht, mimo stosunkowo niewielkiej mocy, bez najmniejszych problemów osiągnął prędkość 30 węzłów. Na wejście w ślizg, z trzema osobami na pokładzie, Corsair potrzebował zaledwie trzech sekund. Maksymalna prędkość przy podróży pod wiatr i delikatnym trymowaniu wyniosła 39 węzłów, natomiast z wia-

Wielokrotnie przecinaliśmy fale kilwatorów większych jachtów i ani razu nie poczuliśmy uderzenia kadłuba o wodę. Naprawdę ma się wrażenie prowadzenia limuzyny z otwartym dachem. Jedyne na co powinniśmy uważać podczas podróży tym jachtem to wysokie załadowanie boczne. Burty są dosyć niskie i przy zbyt gwałtownym skręcie i bocznej fali możemy złapać trochę niechcianej wody. Oczywiście widoczność przez cały czas we wszystkich kierunkach jest doskonała, a podróż czystą przyjemnością.

Ozdoba mariny

Chris-Craft Corsair 32 jest godnym kontynuatorem tradycji pięknych, klasycznych łodzi tej marki. Ma on wszystko, czego możemy oczekiwać od łodzi tego typu – dobre przyspieszenie, odpowiednią prędkość, piękne wykończenie i komfort podróży. Jeżeli szukamy łodzi z dużą kabiną, w której będziemy spędzać połowę urlopu, cumując w porcie, to odradzam inwestowanie w Corsair 32. Jeżeli jednak chcemy pięknej, klasycznej łodzi, która zapewni nam dużo radości z podróży i zazdrosne spojrzenia sąsiadów, to ta łódź jest jednostką, której szukamy. Cumujący w marinie Chris-Craft zawsze jest jej ozdobą. ■

140 lat doświadczenia w budowie łodzi doskonale widać w budowie pulpitu sterówki.

instalacja oferowana dla Corsair 32 zapewni łączną moc 860 KM, jednak, jak zapewniał nas przedstawiciel stożni większa moc silników nie będzie tu miała dużego wpływu na prędkość maksymalną, a jedynie na przyspieszenie

trem, przy tych samych obrotach maksymalnych 5100 rpm, wskazówka prędkościomierza zatrzymała się na 41 węzłach. Na osiągnięcie takiej prędkości potrzebowaliśmy zaledwie 26 sekund. Jacht zachowuje się bardzo miękko.



fot. Chris-Craft Boats



fot. Chris-Craft Boats

Zefir Bytom



Szymkowiak, Anczok, Banaś, Legień, Plawgo, Szmidt, Kuźniecowa, Jonak, Moś, Mazurkiewicz, Kazeł... to fantastyczni sportowcy pochodzący z bytomskiego „Zefira” - to historia polskiego sportu. Tekst Wojciech Krzywiński.

Jak to się stało, że w Bytomiu, mieście piłki nożnej, hokeja, judo i koszykówki powstał jeden z pierwszych klubów, w którym uprawiano slalom, jazdę figurową i skoki... nie na śniegu?

Narciarze na start

Wszystko zaczęło się na początku lat 60. ubiegłego wieku. Po przeciwległych stronach Polski, w Augustowie i Bytomiu, grupa zapaleńców skupiona

najczęściej w drużynach wodnych LOK, próbowała „pojeździć” na nartach po wodzie. Nie było specjalistycznego sprzętu, tak więc najczęściej adaptowano narty zimowe do warunków letnich (znane są przypadki mocowania obciętych kaloszy jako wiązań). Największym problemem okazały się motorówki, które dysponowały silnikami o zbyt małej mocy, niezdolnej do wyciągnięcia narciarza z wody

i utrzymania go na powierzchni. Nie przeszkodziło to jednak młodym żeglarzom z klubu „Górnik” zbudować drewnianą łódź, która zaopatrzona w silnik AS350 o mocy 27kW była w stanie pociągnąć narciarza. Dzień później próby rozpoczęły się nad jeziorem Dzierżno koło Pyskowic, gdzie powstała pierwsza baza, utworzonego w 1964 roku Klubu „Zefir” Bytom. Nie trzeba było długo czekać, kiedy to młodzi pasjonaci zbudowali (według własnej wyobraźni i możliwości technicznych) skocznnię narciarską, która być może nie do końca spełniała międzynarodowe standardy, ale dawała radość oderwania się od tafli wody. Tegoż samego roku



**Zefir Bytom od kilku lat
nie ma sobie równych
w klasyfikacji drużynowej.**

reprezentacja Klubu wystartowała po raz pierwszy w Mistrzostwach Polski w slalomie na jeziorze Białym w Augustowie.

Dwie siedziby

Po zamknięciu akwenu w Dzierżnie pod koniec lat sześćdziesiątych, siedziba „Zefira” była kilkakrotnie przenoszona. Przy Katowickiej 54 zaczęto produkować nowoczesne, jak na owe czasy, motorówki z żywicy epoksydowych i włókna szklanego. Popyt na tego typu łódzie umożliwiał solidne funkcjonowanie Klubu. Powstawały nowatorskie konstrukcje modeli z silnikami stacjonarnymi. Montowano silniki popularnej wówczas „Syreny” 103 i 104 (między innymi prowadzono testy dla drużyn wodnych Milicji Obywatelskiej) oraz powstała jedyna w swoim rodzaju dwukadłubowa wersja Zefira N zaopatrzonego w dwa sprzężone silniki Wartburga.

Nowy ośrodek szkolenia znaleziono nad jeziorem Przeczyce, a przy wsparciu Bytomskiego Zjednoczenia Przemysłu Węglowego powstał budynek i hangary z przystanią oraz zwodowano nową skocznnię. Klub prowadził też własną działalność gospodarczą w postaci firmy budowlanej, co zapewniało utrzymanie i możliwość trenowania.

Grupa młodych, zdolnych narciarzy zaczęła w szybkim tempie odnosić sukcesy nie tylko w kraju, ale i na arenie międzynarodowej. Starty czołowych zawodników w Pucharze Krajów Demokracji Ludowej, czyli tzw. KDL-u dawały możliwość konfrontacji

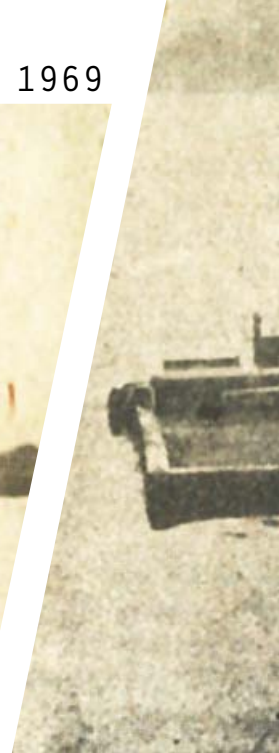


z narciarzami z NRD, Czechosłowacji, Bułgarii i Związku Radzieckiego. Przełomowym okazał się rok 1983, w którym to Michał Moś, wraz z trenerem Leszkiem Regeńczukiem, wzięli udział w mistrzostwach świata w Tuluzie (Francja).

Grad sukcesów

Prawdziwy progres w historii Klubu zaczął się w momencie, gdy Prezesem „Zefira” został obecny Wiceprezes PZM WiN W do spraw narciarstwa wodnego – Wiesław Kurnik. Potrzebna była nowa wizja funkcjonowania tej stosunkowo kosztownej dyscypliny sportu. Oprócz zapewnienia stabilizacji finansowej, trzeba było sięgnąć po znakomitych trenerów. Yauheni Kukharonak został nowym trenerem, zwanym popularnie „Żenią”, jego zatrudnienie było wyjątkowo trafnym wyborem. Świetny zawodnik i doskonały fa-

chowiec doprowadził do wielkich sukcesów Anię Moś, Justynę Mazurkiewicz, Dawida Kazka, Bartosza Pieczonkę, Marcina Grucę, a ostatnio Wojtka Gogola i Pawła Świętka. Ogromnym wsparciem okazały się również dzieci Pana Kurnika, byli znakomici zawodnicy, a teraz działacze klubowi – Beata i Maciej. Niezliczone tytuły i rekordy mistrzostw Polski w jeździe figurowej i slalomie, srebrne i brązowe medale w drużynie podczas mistrzostw świata za wyciągiem w Londynie, Tel Awiwie i Asten, drugie miejsce podczas mistrzostw Europy w Czechach i Turcji to tylko najważniejsze osiągnięcia. Wyśrubowane rekordy Polski w „trikach” znajdują się na listach Międzynarodowej Federacji Narciarstwa Wodnego i Wakeboardu. „Zefir” Bytom od kilku lat nie ma sobie równych w klasyfikacji drużynowej, dysponując najszerszą kadrą zawodników. ■



Polski skuter. Wiroszybowiec na start

Myśl zbudowania wiroszybowca latającego nad wodą za holującą łodzią motorową, zrodziła się w 1961 r. w gronie entuzjastów sportów motorowodnych uprawiających narciarstwo wodne na jeziorze Dzirzne k. Pyskowic w odległości 33 km od Bytomia. Tekst Czesław Jurek.

Sprawa nie była prostą i łatwą zwarzywszy okres czasu dzielący rozpoczęcie budowy od oblotu.

Budowę wiroszybowca kontynuowała grupa doświadczonych modelarzy lotniczych w osobach A. Bobika, A. Sokalskiego, mgr. inż. L. Kurka, mgr. inż. R. Wolskiego, R. Kucharskiego, R. Pyrkosza oraz autora niniejszego artykułu. Budowę prototypu prowadzono w modelarni lotniczej Aeroklubu w Bytomiu przy ul. Piekarskiej 5 od 2 grudnia 1961 r. do 10 marca 1963 r. z przerwą od 28 maja 1962 r. do 21 listopada 1962 r. Po zlikwidowaniu modelarni w latach następnych w pracowni

sekcji konstrukcyjnej Klubu Wodnego LOK, przy ul. Armii Ludowej 37, koszt materiałów w I etapie sfinansowało Chorzowskie Przedsiębiorstwo Produkcji Materiałów Budowlanych w Chorzowie, częściowo wykonawcy oraz Klub Wodny LOK Bytom w II etapie.

Pierwszy Etap w latach 1961-1963 – to okres budowy dwóch prototypów wiroszybowca. Pierwszy prototyp wiroszybowca konstrukcją przypomina „Hydro I Gilder” J. Bensena z roku 1956. Konstrukcja nośna została wykonana z rur duralowych PA-6 Ø 50x2,5. Podwozie na trzech pływakach zostało wykonane z laminatów poliestro-

wych o wyporności 60 kg każdy. W okresie prób podwozia dysponowano łodzią ślizgową wyposażoną w silnik przyczepny SA-500 ccm o mocy ok. 28 KM. Próby holowania bez wirnika wykazały znaczne opory hydrodynamiczne podwozia uniemożliwiające rozwinięcie odpowiedniej prędkości rzędu 37 km/godz., co skłoniło konstruktorów do zaniechania prób z prototypem i wykonania nowego.

O ile zaprojektowanie podwozia i obliczenia sprawdzającego nie nastroczały konstruktorom specjalnych trudności, to obliczenia aerodynamiczne i wytrzymałościowe wirnika wobec braku fachowej literatury i doświadczeń okazały się nie do przewyżczenia i zmusiły konstruktorów do sprowadzenia planów wirnika J. Bensena.

Drugi prototyp wykonano na podwoziu łodzi ślizgowej „J-3” z redanem na dnie, charakteryzującym się niskimi



Mimo małych rozmiarów wiroszybowca, zachowuje się on na wodzie statecznie.

oporami hydrodynamicznymi i wirnikiem konstrukcji J. Bensena z nieznanymi zmianami.

Drugi Etap to lata 1963-1968. Poświęcono je konstrukcji i budowie łodzi. Szczególnie na Śląsku odczuwano brak odpowiedniej łodzi potrzebnej m.in. do uprawiania narciarstwa wodnego. W okresie tym Klub Wodny LOK Bytom pozyskał kilku nowych wartościowych członków, w osobach: J. Podkowińskiego, J. Kliwka, T. Wiśniewskiego, J. Wendocha, Z. i J. Drewniewiczów, którzy przyczynili się do wybudowania kilku łodzi motorowych projektu autora. Budowę łodzi kontynuowano wykorzystując silniki krajowe. Na przełomie lat 1965 i 1966 pokładano nadzieje w silniku przyczepnym „Gad-700” o mocy około 40KM. Niestety ta moc okazała się zaniżoną i uniemożliwiła przeprowadzenie prób. Dopiero adoptowanie silnika S-31w w 1966 r. przez Wytwórnę Sprzętu Mechanicznego w Bielsku-Białej o mocy rzeczywistej 40KM przy 4300 obr./min. umożliwiło wykonanie odpowiednich łodzi.

Opierając się na konstrukcji tego silnika wykonano dwa prototypy łodzi

z laminatów poliestrowych: „Zefir-us” długości 3700 mm i przekładnią typu „Z” konstrukcji inż. Mielczarskiego i inż. J. Bucherta w Gdyni – waga łodzi ok. szerokości 1500 mm z jednym silnikiem S-31w na wałach skośnych z przekładnią zwrotną projektu Teofila Wiśniewskiego, wagi ok. 480 kg osiągających prędkości 40 i 49 km/godz.

Klub posiada przystań, gdzie dokonano pierwszego, z wynikiem pozytywnym, oblotu.

Spostrzeżenia

Jakkolwiek pierwsze loty wykonywano na wysokości zaledwie 3-5 m, przyniosły one wiele emocji oblatywaczowi, który posiadał jedynie przygotowanie teoretyczne i około 2 godzin chwiejnicy wiroszybowcowej (autor).

Mimo małych rozmiarów wiroszybowca, zachowywał się on na wodzie statecznie. Pierwsze loty wykonywano na holu długości 17 m przy prędkości wiatru około 2 m/sek., następnie na holu 34 m i w różnych warunkach meteorologicznych; przy prędkości wiatru do 8 m/sek. i fali 35 cm. Rozbieg około 150-250 m uzależniony był od

prędkości wiatru i wprawy pilota przy rozkręcaniu wirnika. Start – oderwanie od wody następowało z dość dużą prędkością wznoszenia, rzędu 5-7 m/sek., czemu w następnych lotach zapobiegano łagodnym ściągnięciem drążka – sterowanie drążkiem odwrotne. Zauważono, że piloci lotnictwa konwencjonalnego mają większą trudność w opanowaniu drążka, jak i startu wiroszybowcem, niż adepci surowi.

Refleksje

Czy ta nieznana i nowa dziedzina latania ma u nas w kraju szansę przyjęcia się i spopularyzowania?

Wiroszybowiec holowany bądź przez łódź motorową, ewentualnie przez samochód to chyba najtańszy i najprostszy na świecie pojazd latający. Budowa jest stosunkowo prosta i nietrudna dla zaawansowanych modelarzy. Latanie na wiroszybowcach mogłoby spełnić marzenia znacznie szerszych kręgów ludzi, którzy z różnych względów nie mają możliwości uprawiania sportu lotniczego? Wirujące masy silnika stanowią na pewno potencjalne niebezpieczeństwo urazów, większe moim zdaniem dla otoczenia, jak dla pilota, co przy zachowaniu niezbędnych środków ostrożności, dyscyplinowaniu w tym wypadku sternika łodzi i obsługi nie ma większego znaczenia na otwartych i dużych, z reguły przestronnych, jeziorach, których w kraju mamy dość pokaźną liczbę.

W ostatnich latach daje się zauważyć na świecie żywiołowy rozwój sportów motorowodnych sprzyjających także uprawianiu latania na wiroszybowcach. We Francji, Belgii wiroszybowce stały się powszechne. W Czechosłowacji w ostatnich 2 latach zbudowano kilkanaście wiropłatów i powstał Klub Wiropłatowy.

Może właśnie ten wiroszybowiec zbudowany w Bytomiu przez entuzjastów sportów motorowodnych i lotniczych odświeży piękne tradycje amatorskiego sportu lotniczego w Polsce. ■

MacBook Air

Teraz jeszcze szybszy niż
na to wygląda.

MacBook Air w salonach iSpot
już od **4699 zł**



Dzięki najnowszym procesorom i grafice Intel
oraz szybszej pamięci masowej flash, najdoskonalszy notebook na co dzień
jest teraz lepszy niż kiedykolwiek.

Zapraszamy do salonów iSpot.
Ekspertów Apple w Twojej okolicy.

Więcej informacji znajdziesz na www.ispot.com.pl | Dołącz do nas na facebook.com/iSpotAPR

iSpot

