



KWARTALNIK NR 01/2014

KILWATER

MAGAZYN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWODNEGO I NARCIARSTWA WODNEGO

speed on the water

**PIERWSZY MEDAL
MISTRZOSTW ŚWIATA
SKUTERÓW WODNYCH**

**MŚ SKUTERÓW
WODNYCH
– CZYLI JAK
DO TEGO DOSZŁO**

**PRACOWITE
ZAKOŃCZENIE
SEZONU W F1 H2O**

**PODSUMOWANIE
SEZONU 2013**

ALEX CARELLA
– NIEPOKONANY OD 3 LAT!

ISSN 2082-2111



9 772082 211001

01

W najnowszym numerze KILWATERA podsumowujemy sezon startów 2013. Znajdziecie w nim wykaz wszystkich zawodników, którzy zdobyli tytuł Mistrza Polski, lub zajęli wysokie miejsca na zawodach o randze mistrzostw świata lub Europy. Wszystkim zawodnikom gratulujemy i życzymy uzyskania podobnych wyników w 2014 roku. W numerze najwięcej miejsca poświęcamy skuterom wodnym, dla których rok 2013 był bardzo ważny, przyniósł wiele zmian i pierwsze sukcesy na arenie światowej – medal Mistrzostw Świata Andrzeja Wiśniewskiego.

Dariusz Olejnik opowiada jak doszło do startów naszych zawodników na zawodach MŚ federacji UIM i zdaje relację ze startów.

Nowy 2014 rok zapewne będzie równie pasjonujący i obfitujący w sukcesy naszych sportowców co poprzedni, czego życzymy zawodnikom, trenerom i działaczom.

Zapraszam do lektury
Paweł Szabelewski



spis treści

- | | |
|---|--|
| 2 Alex Carella - niepokonany od 3 lat! | 23 Junior na topie |
| 7 Podsumowanie sezonu 2013 NARCIARSTWO WODNE | 23 Marcin Szymczyk brązowym medalistą |
| 9 Podsumowanie sezonu 2013 WAKEBOARD | 24 Na podbój Viverone - start w pierwszej eliminacji MŚ |
| 10 Podsumowanie sezonu 2013 SPORTY MOTOROWODNE | 26 Wielki sukces i pasjonujące zmagania |
| 11 Poprzeczkę zawieszamy jeszcze wyżej | 28 Pracowite zakończenie sezonu 2013 w F1 H2O |
| 13 MŚ Skuterów Wodnych 2013 - czyli jak do tego doszło | 31 Bavaria VIRTESS 420 Fly i 420 Coupé |
| 17 Pierwszy medal Mistrzostw Świata Skuterów Wodnych | 34 MARGO9 – Margonin stoi wakeboardem |
| 19 Mistrzostwa Polski Skuterów Wodnych | 36 Z kart historii. Życie kolegi ważniejsze niż punkty |
| 21 Mistrzostwa Polski i Puchar Europy w narciarstwie wodnym za wyciągiem | |



Wydawca: Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego
ul. Nowogrodzka 40, 00-691 Warszawa
www.pzmwinw.pl, tel. 22 617 4449
Redaktor naczelny: Paweł Szabelewski
Redaktor prowadzący: Zuzanna Plevniak
tel. kom. 669890017
e-mail: zuzanna.plevniak@speedonthewater.pl

Redakcja: Arek Rejs, Wojciech Krzywiński,
Magdalena Krzywińska, Jerzy Kalinowski
e-mail redakcja: redakcja@speedonthewater.pl
Reklama: reklama@speedonthewater.pl
Projekt graficzny i skład: Maciej Liese
Zdjęcie na okładce: fot. Arek Rejs

Alex Carella

– niepokonany od 3 lat!

Na pierwszych dwóch miejscach Mistrzostw Świata Formuły 1 H2O stanęli dwaj reprezentanci zespołu Qatar Team: Alex Carella z Włoch i Shaun Torrente z USA. Jakiś czas temu miałem okazję porozmawiać z Alexem Carellą, trzykrotnym Mistrzem Świata F1 H2O. Rozmawiał Arek Rejs, zdjęcia Arek Rejs.

Alex, ścigasz się już 15 lat. Jak to się zaczęło, czyj to był pomysł, żeby startować w wyścigach motorowodnych?

Mieszkam w mieście położonym nad rzeką i moja rodzina zawsze miała jakąś łódź. Kiedy byłem młodszy, zawsze

jeździliśmy oglądać wyścigi motorówek. Bardzo mi się to spodobało.

Od oglądania wyścigów do startu długa droga, czy ktoś namówił Cię do startów?
Nie, nikt mnie do tego nie namawiał.

To tylko mój szalony pomysł. Kiedy oglądałem wyścigi, pomyślałem sobie, że też chciałbym pływać tak szybko i zdobywać medale. W 1998 poszedłem na kurs prowadzenia łodzi organizowany w moim mieście. Po kilku miesiącach zrobiłem uprawnienia i mogłem ruszać na start.

Ale ktoś musiał Ci pokazać jak prowadzić bolid na wyścigu, to zupełnie inna technika prowadzenia łodzi.

Miałem szczęście. Członkiem klubu, w którym robiłem uprawnienia był



Piergiorgio Chiappa, Mistrz Świata Formuły 3 i były zawodnik Formuły 1. On był moim pierwszym trenerem i wprowadził mnie do świata wyścigów.

Pamiętasz swój pierwszy wyścig?

Oczywiście! To był 1999 rok, klasa T400. Dobra zabawa, zająłem wtedy 4 miejsce. Później się poprawiłem i byłem 2. Mój pierwszy raz na podium.

Później była klasa F1000, Formuła 2 i w końcu Formuła 1 H2O. Czy trudno było się dostać do wyścigów tej klasy?

Nic nie przychodzi łatwo i nic nie osiągniesz bez ciężkiej pracy. T400

to były początki i właściwie zabawa. Smak prawdziwej rywalizacji poczułem w F1000, a później w F2. Tam żarty się skończyły. Formuła 2 to było 5 lat naprawdę ciężkiej pracy i treningów. Ścigając się w F2, miałem okazję rywalizować z zawodnikami ze światowej czołówki. Dużo się od nich nauczyłem, podpatrując tych najlepszych, ale też oni sami wielokrotnie udzielali mi rad, z których korzystam do dzisiaj. Kiedy myślałem, że wiem już o wyścigach wszystko, albo przynajmniej prawie wszystko, udało mi się wystartować w Formule 1. Tu okazało się, że to, czego nauczyłem się przez ostatnie lata startów, to podstawy. W Formule

1 musiałem nauczyć się wyścigów od początku, jakbym nigdy wcześniej nie siedział za kierownicą bolidu. Starałem się uczyć jak najwięcej, bo start w F1 to spełnienie moich marzeń.

Mówisz, że musiałeś ciężko pracować na osiągnięte wyniki. Jak często trenujesz?

Siłownia, basen i tradycyjne ćwiczenia dla utrzymania dobrej formy to stały element mojego dnia, ale jeżeli chodzi o treningi w łodzi, to odkąd startuję w F1 H2O ich liczba znacznie się zmniejszyła. Teraz trenuję 3 - 4 tygodnie w roku, poza treningami podczas kolejnych Grand Prix. Kiedy pływałem w F2 i innych klasach, każdy weekend roku





spędzałem na wodzie.

Czy Formuła 1 to koniec twojej drogi do kolejnych klas wyścigów?

Oczywiście, jeżeli będę miał okazję i możliwość startu w łodzi wyższej klasy, np. Class 1, chętnie skorzystam, ale nie myślę o przejściu z F1 do Class 1. Nic nie może się równać z wyścigami Formuły 1 H2O. Jest bardziej dynamiczną, bardziej widowiskową i ciągle pełną niespodzianek klasą motorowodną. Tu naprawdę może zdarzyć się wszystko. Nie myślę o rezygnowaniu z F1.

W zeszłym roku wystartowałeś w wyścigu 24 Hours Rouen. Co o nim myślisz? Wystartujesz w nim ponownie?

Rouen to Rouen... najlepszy wyścig na świecie! Prawdziwy test wytrzymałości dla sprzętu, zawodników i mechaników. Tak, na pewno będę startował

w kolejnych edycjach tego wyścigu. Poza tym, to bardzo dobra rozgrzewka przed kolejnymi Grand Prix F H2O.

Wiesz, że finałowy wyścig Endurance odbywa się w Polsce? Myślisz o odwiedzeniu Polski?

Tak, wiem, że finały to 8 godzin wyścigu w Augustowie, ale jakoś do tej pory nie udało mi się przyjechać do Polski. Musisz mi znaleźć jakąś fajną dziewczynę, wtedy na pewno przyjadę.

Co myślisz o Bartku Marszałku?

Nie znam Bartka aż tak dobrze, żeby go oceniać. To młody zawodnik, ale bardzo dobry. W Sharjah pokazał, że może być groźnym rywalem. Myślę, że jego największym problemem jest sprzęt. Jego BABA Racing ma za sobą już kilka sezonów i przydałby mu się nowy bolid.

Ty startujesz na bolidach DAC. Zdobyłeś na nich 3 tytuły mistrza świata, ale wcześniej pływałeś na BABA Racing. Którymi łodziami pływało Ci się lepiej?

Od trzech lat pływam tylko DAC-ami. Stale współpracuję z Guido Cappellinim, który zajmuje się budową tych łodzi. Na BABA Racing zająłem 3 miejsce w moim pierwszym roku startów w F1 H2O, kiedy byłem jeszcze zupełnie zielony. Oba bolidy, DAC i BABA Racing to bardzo różne, ale równie dobre jednostki. Oczywiście teraz wygrywam na DAC-u, ale być może na BABA szło by mi równie dobrze. Myślę, że obie konstrukcje są na tym samym poziomie.

Czy bolidy, którymi się ścigasza, to seryjne jednostki, czy przygotowywane specjalnie dla Ciebie?

Pracujemy z Guido nad budową moich

Alex Carella urodził się w Codogno we Włoszech w 1985 roku. W czerwcu skończy 29 lat. Obecnie mieszka nadal we Włoszech w miejscowości Podenzano. Swoją karierę sportową rozpoczął w wieku 14 lat, startując w wyścigach klasy T400. Zajął wtedy 4. miejsce Mistrzostw Włoch. W 2002 roku po raz pierwszy wystartował w klasie F1000. Jego najlepszymi wynikami w tej klasie łodzi był tytuł mistrza świata wywalczony w 2009 roku i dwukrotnie zdobyte drugie miejsce w mistrzostwach Europy, w 2003 i 2005. Kolejnym etapem jego sportowej kariery było przejście w 2005 roku do startów w Formule 2, uznawanej za ostatni krok przed Formułą 1. W F2 Alex startował przez 4 sezony. Zawsze był blisko najwyższego podium, ale nigdy nie udało mu się zdobyć tytułu Mistrza Świata F2. W wyścigu w Malezji w 2008 roku nie miał sobie równych, zwyciężył we wszystkich czterech wyścigach: Speed Record, Match Race, Pole Position i w głównym wyścigu. Ostatecznie sezon 2008 zakończył na 2. miejscu, ale na najwyższym podium wyścigów Match Race. W 2010 roku, po 11 latach regularnych startów i treningów, Alex Carella dotarł do startów w wymarzonej klasie, Formule 1 H2O. Tu pokazał swój prawdziwy talent i możliwości. W pierwszym sezonie startów w F1 H2O Alex reprezentował barwy fińskiego zespołu Mad Croc Team. Pod przewodnictwem Samiego Selio ukończył ten sezon na trzecim miejscu mistrzostw świata i zdobył tytuł F1 Rookie of the Year (debiut roku). Po tak dobrym debiucie, młodym pilotem zainteresował się zespół z Qataru i już od 2011 roku Carella stale występuje w barwach Qatar Team.



W 2011 Alex Carella zdobył swój pierwszy tytuł Mistrza Świata F1 H2O. Rok później powtórzył ten wynik i już po Grand Prix Abu Dhabi miał tak duży zapas punktów, że finałowy wyścig w Sharjah ze spokojem mógł oglądać z trybun, trzymając w ręku Złoty Medal Mistrzostw Świata F1 H2O. W 2013 roku walka o podium była bardzo zacięta i o jej wyniku decydowało zdobycie grand Prix Sharjah. Alex Carella ponownie pokazał najwyższą klasę, po raz trzeci stanął na najwyższym podium Mistrzostw Świata F1 H2O. Przez ostatnie 3 lata młody kierowca z Włoch jest stałym bywalcem najwyższego podium. Do tej pory, w całej historii wyścigów Formuły 1 takiego osiągnięcia dokonał tylko Guido Cappellini, legenda tego sportu, który kolejno zwyciężał w latach 2001 - 2003. Jeżeli Alexowi udałoby się stanąć na najwyższym podium także w sezonie 2014, pobiliby rekord swojego krajana i stałby się kolejną legendą F1 H2O.

kolejnych łodzi przez cały rok. Są to zawsze jednostki budowane specjalnie dla mnie, ale zastosowane tam rozwiązania są później wykorzystywane też przy kolejnych konstrukcjach. Zazwyczaj działa to tak, że ja przedstawiam moje oczekiwania, co chciałbym zmienić, ulepszyć. Później dyskutujemy, które z nich mogą być zrealizowane i wspólnie

podejmujemy decyzję o ich wprowadzeniu. Mogę Ci zapewnić, że mój bolid przygotowany na sezon 2014 będzie prawdziwą rakieta.

Które Grand Prix lubisz najbardziej, a które jest dla Ciebie najtrudniejsze?

Moim ulubionym wyścigiem jest GP Abu Dhabi. Lubię akwen, miejsce,

otoczenie i klimat. Oczywiście też to, że bardzo często tam wygrywam. Woda jest tam bardzo „lekka” i zawsze tam nasze bolidy wykręcają najwyższe prędkości kolejnych sezonów. Moim najgorszym wyścigiem jest Grand Prix Ukrainy, naprawdę nie lubię tam startować. Przez kolejne 3 lata nie udało mi się znaleźć dobrej konfiguracji łodzi na ten akwen



الرياضات البحرية
Qatar marine sports

i ciągle nie mogę zrozumieć, co jest nie tak z tym akwenem.

Kogo obawiasz się najbardziej w nadchodzącym sezonie?

Myszę, że lista moich największych rywali nie zmieni się za bardzo i będą to Sami Selio, Shaun Torrente i Philippe Chiappe. Muszę też mieć oko na Erika Starka, który rozpoczyna swój pierwszy pełny sezon w F1 H2O, a był przez ostatnie lata niezwykłym zawodnikiem Formuły 2.

Startujesz zawsze w dwóch różnych butach, każdy z innej pary. Dlaczego? To jakiś przesąd?

Przesąd też. To szczęśliwa „para” starych butów, ale jest też realna przyczyna dlaczego noszę te buty, a nie normalną,

nową porządną parę. Nie wiem czemu, ale w tym „zestawie” mam dużo lepsze wyczucie trymu i przepustnicy w bolidzie. Próbowalem pływać w innych butach, ale ta para to jakby integralna część bolidu i w nich pływa mi się najlepiej. Są już bardzo stare i nie pachną za dobrze, ale jak widzisz, pływa mi się w nich doskonale.

Denerwujesz się przed startem? Co wtedy czujesz?

Sekundy przed startem to najlepsze uczucie, jakie można mieć w życiu... Kiedy jesteś 30 sekund przed startem i twoje serce wali, jakby za chwilę miało eksplodować, coś niesamowitego! Nie myślisz o niczym innym jak tylko o tym, by być pierwszym na pierwszej

boli. Tylko to, reszta świata przestaje dla ciebie istnieć. Za każdym razem, przy każdym starcie to uczucie jest inne, jakbyś zaczynał nowe życie, to coś zupełnie wariackiego! Ale żyję, czekając właśnie na te chwile...

Myślałeś już, co będziesz robił kiedy przestaniesz się ścigać?

Będę korzystał z życia, a później... jeszcze nad tym nie myślałem. Ciągle żyję wyścigami, ale chyba powoli powinienem zacząć myśleć o mojej przyszłości, jestem coraz starszy.

Dziękuję za rozmowę. Powodzenia w sezonie 2014 i do zobaczenia na Gali Mistrzów Świata UIM w Monako.

Do zobaczenia.



Podsumowanie sezonu 2013

NARCIARSTWO WODNE



Mistrzostwa Świata Juniorów do lat 17 w narciarstwie wodnym za motorówką

Kategoria skoki – juniorki

III miejsce Rutkowska Małgorzata

Mistrzostwa Europy OPEN

w narciarstwie wodnym za wyciągiem

Klasyfikacja drużynowa

II miejsce drużyna: Borysewicz, Rutkowska, Kazek, Gruca, Mazurkiewicz, Bernatowicz

Kategoria skoki – mężczyźni

I miejsce Borysewicz Kamil
II miejsce Bernatowicz Krzysztof

Mistrzostwa Europy juniorów i seniorów 35+ w narciarstwie wodnym za wyciągiem

Slalom juniorów do lat 15

II miejsce Zawadzki Konrad

Klasyfikacja drużynowa do lat 15

III miejsce drużyna: Grochowska, Polkowska, Zawadzki, Woźniak, Konarska

Slalom juniorów do lat 19

II miejsce Borysewicz Kamil

Skoki juniorów do lat 19

I miejsce Borysewicz Kamil

Slalom senierek powyżej 35 lat

I miejsce Gogola Anna

Jazda figurowa senierek powyżej 35 lat

I miejsce Gogola Anna

Skoki senierek powyżej 35 lat

I miejsce Gogola Anna

Trójkombinacja senierek powyżej 35 lat

I miejsce Gogola Anna

Klasyfikacja drużynowa powyżej 35 lat

II miejsce drużyna: Gogola

Mistrzostwa Świata juniorów do lat 21

Kategoria skoki - mężczyźni

III miejsce Borysewicz Kamil

Mistrzowie Polski w narciarstwie wodnym za motorówką

SLALOM

Mistrzynie Polski juniorów do lat 14

Polkowska Zuzanna (UKS MOS AUGUSTÓW) 3,50/49

Mistrz Polski juniorów do lat 14

Zawadzki Konrad (UKS MOS AUGUSTÓW) 1,00/55/16.00

Mistrzynie Polski juniorów do lat 17

Grochowska Kinga (UKS MOS AUGUSTÓW) 5,00/52

Mistrz Polski juniorów do lat 17

Kowalczyk Krzysztof (KS ZEFIR BYTOM) 0,50/58/12.00

Mistrzynie Polski juniorów do lat 21

Rutkowska Małgorzata (AKS SPARTA AUGUSTÓW) 4,00/55/16.00

Mistrz Polski juniorów do lat 21

Borysewicz Kamil (AKS SPARTA AUGUSTÓW) 4,00/58/12.00

Mistrzynie Polski kategorii Open

Mazurkiewicz Justyna (KS ZEFIR BYTOM) 2,00/55/14.25

Mistrz Polski kategorii Open

Borysewicz Kamil (AKS SPARTA AUGUSTÓW) 3,50/58/12.00

Mistrzynie Polski senierek

Szafrańska-Rolak Justyna (SKI RIDE WARSZAWA) 5,25/55/16.00

Mistrz Polski seniorów

Henry Herve (UKNW WARSZAWA) 2,50/55/12.00

JAZDA FIGUROWA

Mistrzynie Polski juniorów do lat 14

Konarska Patrycja (KS ZEFIR BYTOM)

Mistrz Polski juniorów do lat 14

Zawadzki Konrad (UKS MOS AUGUSTÓW)

Mistrzynie Polski juniorów do lat 17

Woźniak Idalia (SKNW SKILINE SZCZECIN)

Mistrz Polski juniorów do lat 17

Gogola Wojciech (KS ZEFIR BYTOM)

Mistrzynie Polski juniorów do lat 21

Rutkowska Małgorzata (AKS SPARTA AUGUSTÓW)

Mistrz Polski juniorów do lat 21

Świątek Paweł (KS ZEFIR BYTOM)

Mistrzynie Polski kategorii Open

Mos Anna (KS ZEFIR BYTOM)

Mistrz Polski kategorii Open

Kazek Dawid (KS ZEFIR BYTOM)

Mistrzynie Polski senierek

Gogola Anna (KS ZEFIR BYTOM)

SKOKI

Mistrzynie Polski juniorów do lat 14

Polkowska Zuzanna (UKS MOS AUGUSTÓW) 18,3 m

Mistrz Polski juniorów do lat 14

Zawadzki Konrad (UKS MOS AUGUSTÓW) 27,2 m

Mistrzynie Polski juniorów do lat 17

Woźniak Idalia (SKNW SKILINE SZCZECIN) 24,9 m

Mistrz Polski juniorów do lat 17

Zawadzki Erwin (UKS MOS AUGUSTÓW) 39,5 m

Mistrzynie Polski juniorów do lat 21

Rutkowska Małgorzata (AKS SPARTA AUGUSTÓW) 31,0 m

Mistrz Polski juniorów do lat 21

Borysewicz Kamil (AKS SPARTA AUGUSTÓW) 52,5 m

Mistrzynie Polski kategorii Open

Gogola Anna (KS ZEFIR BYTOM) 30,8 m

Mistrz Polski kategorii Open

Borysewicz Kamil (AKS SPARTA AUGUSTÓW) 54,6 m

Mistrzynie Polski seniorek

Gogola Anna (KS ZEFIR BYTOM) 28,4 m

TRÓJKOMBINACJA**Mistrzynie Polski juniorów do lat 14**

Polkowska Zuzanna (UKS MOS AUGUSTÓW)

Mistrz Polski juniorów do lat 14

Zawadzki Konrad (UKS MOS AUGUSTÓW)

Mistrzynie Polski juniorów do lat 17

Woźniak Idalia (SKNW SKILINE SZCZECIN)

Mistrz Polski juniorów do lat 17

Gogola Wojciech (KS ZEFIR BYTOM)

Mistrzynie Polski juniorów do lat 21

Rutkowska Małgorzata (AKS SPARTA AUGUSTÓW)

Mistrz Polski juniorów do lat 21

Borysewicz Kamil (AKS SPARTA AUGUSTÓW)

Mistrzynie Polski kategorii Open

Mazurkiewicz Justyna (KS ZEFIR BYTOM)

Mistrz Polski kategorii Open

Bernatowicz Krzysztof (SKNW SKILINE SZCZECIN)

Mistrzynie Polski seniorek

Gogola Anna (KS ZEFIR BYTOM)

Mistrzowie Polski w narciarstwie wodnym za wyciągiem**SLALOM****Mistrzynie Polski juniorów do lat 15**

Grochowska Kinga (UKS MOS Augustów) 2.50/55/18.25

Mistrz Polski juniorów do lat 15

Zawadzki Konrad (UKS MOS Augustów) 3.00/58/14.25

Mistrzynie Polski juniorów do lat 19

Kuźbiel Aleksandra (UKS MOS Augustów) 2.00/49

Mistrz Polski juniorów do lat 19

Gogola Wojciech (KS ZEFIR Bytom) 4.50/58/14.25

Mistrzynie Polski kategorii Open

Mazurkiewicz Justyna (KS Zefir Bytom) 1.50/55/14.25

Mistrz Polski kategorii Open

Bernatowicz Krzysztof (SKNW SKI-LINE Szczecin) 5.00/58/13.00

JAZDA FIGUROWA**Mistrzynie Polski juniorów do lat 15**

Woźniak Idalia (SKNW SKI-LINE Szczecin)

Mistrz Polski juniorów do lat 15

Grzebiak Mateusz (SKNW SKI-LINE Szczecin)

Mistrzynie Polski juniorów do lat 19

Molenda Magdalena (UKS MOS Augustów)

Mistrz Polski juniorów do lat 19

Świątek Paweł (KS Zefir Bytom)

Mistrzynie Polski kategorii Open

Mazurkiewicz Justyna (KS Zefir Bytom)

Mistrz Polski kategorii Open

Bernatowicz Krzysztof (SKNW SKI-LINE Szczecin)

SKOKI**Mistrzynie Polski juniorów do lat 15**

Woźniak Idalia (SKNW SKI-LINE Szczecin) 22.8 m

Mistrz Polski juniorów do lat 15

Zawadzki Konrad (UKS MOS Augustów) 32.2 m

Mistrzynie Polski juniorów do lat 19

Cyl Ewelina (AKS Sparta Augustów) 24.0 m

Mistrz Polski juniorów do lat 19

Zawadzki Erwin (UKS MOS Augustów) 46.7 m

Mistrzynie Polski kategorii Open

Rutkowska Małgorzata (AKS Sparta Augustów) 32.6 m

Mistrz Polski kategorii Open

Bernatowicz Krzysztof (SKNW SKI-LINE Szczecin) 53.8 m

TRÓJKOMBINACJA**Mistrzynie Polski juniorów do lat 15**

Woźniak Idalia (SKNW SKI-LINE Szczecin)

Mistrz Polski juniorów do lat 15

Zawadzki Konrad (UKS MOS Augustów)

Mistrzynie Polski juniorów do lat 19

Molenda Magdalena (UKS MOS Augustów)

Mistrz Polski juniorów do lat 19

Świątek Paweł (KS Zefir Bytom)

Mistrzynie Polski kategorii Open

Mazurkiewicz Justyna (KS Zefir Bytom)

Mistrz Polski kategorii Open

Bernatowicz Krzysztof (SKNW SKI-LINE Szczecin)

Podsumowanie sezonu 2013

WAKEBOARD 

**Mistrzostwa Europy i Afryki
w wakeboardzie za motorówką**

Mężczyźni MASTERS 2
III miejsce
Wawer Dariusz

**Mistrzostwa Polski w wakeboardzie za
wyciągiem**

WAKESKATE
Mistrzynie Polski
Kobyłańska Agnieszka (Kartel Wieliczka)

Mistrz Polski
Skrzypkowski Jakub (Youcanwake
Warszawa)

WAKEBOARD
Mistrzynie Polski młodzielek
Kado Agnieszka (Margo9 Margonin)

Mistrz Polski młodzików
Maczugowski Jędrzej (Kartel Wieliczka)

Mistrz Polski weteranów
Balas Artur (Manta Lublin)

Mistrz Polski masters
Kuc Przemysław (Holka Warszawa)

Mistrz Polski juniorów młodszych
Misiak Krystian (Kabel Szczecinek)

Mistrzynie Polski junierek
Kado Magdalena (Margo9 Margonin)

Mistrz Polski juniorów
Balas Dawid (Youcanwake Warszawa)

Mistrzynie Polski Open
Łopińska Emilia (Acroboard Warszawa)

Mistrz Polski Open
Czerniec Filip (Manta Lublin)

Podsumowanie sezonu 2013

SPORTY MOTOROWODNE



Tegoroczny sezon okazał się bardzo dobry dla sportu motorowodnego. Nasi reprezentanci zdobyli 11 medali w mistrzostwach świata i Europy, czyli o 2 więcej niż w ubiegłym roku. Medale zdobyło łącznie siedmiu zawodników, w tym czterech zostało podwójnymi medalistami - Adrian Maniewski, Henryk Synoracki, Marcin Zieliński i Marcin Szymczyk. Pięciu (z siedmiu) naszych reprezentantów obroniło pozycje medalowe z 2012 roku.

Jak zwykle niezawodny Henryk Synoracki

Reprezentujący barwy Poznańskiego Klubu Morskiego LOK Henryk Synoracki, po bardzo emocjonującej walce, obronił tytuł Mistrza Europy Formuły 125.

Zawody, zgodnie z Regulaminem Międzynarodowej Federacji Motorowodnej (UIM), zostały rozegrane w cyklu czterech eliminacji, które odbyły się w: Boretto (Włochy), Roudnicach (Czechy), Baji (Węgry) i Bitterfeld (Niemcy).

Drugi medal Pana Henryka to brązowy krążek w mistrzostwach świata klasy 0-125, które odbyły się w Chodzieży.

Drugi medal w ME Formuły 125

Kolejnym zawodnikiem, który obronił brązowy medal z ubiegłego roku został Marcin Zieliński ze Szczecińskiego Klubu Motorowodnego LOK. Jak pisaliśmy powyżej, mistrzostwa Europy odbyły się w cyklu czterech eliminacji.

Zawodnik powiększył swoją kolekcję o srebrny medal mistrzostw Europy klasy 0-175, które zostały rozegrane w Skulsku.

Sukces w MŚ Formuły 4S

Adrian Maniewski (Klub Sportowy „Ślizg” Zduńska Wola) bezapelacyjnie obronił srebrny medal Mistrzostw Świata Formuły 4S, które odbyły się w cyklu czterech eliminacji: Dunaujvaros (Węgry), Epinay (Francja), Aluksne (Łotwa) i Kil (Szwecja).

Niestety w tym sezonie walka o złoto mistrzostw świata nie powiodła się. Zgodnie z przysłowiem „do trzech razy sztuka”, liczymy, że zawodnik osiągnie swój wymarzony cel, zdobywając złoto w 2014 roku.

Do swoich zdobywczy Adrian „dorzucił” brązowy medal Mistrzostw Europy Formuły 4S, które zostały rozegrane w Finlandii w miejscowości Hirvensalmi.

Pierwsze w historii medale polskiego zawodnika w klasie GT-30

Po sukcesie w mistrzostwach Europy klasy GT-30 w Myśliborzu, gdzie Marcin Szymczyk (Żnińskie Towarzystwo Miłośników Sportu „BASZTA”) zdobył medal brązowy, także i w Berlinie podczas mistrzostw świata nasz reprezentant stanął na podium, zdobywając medal brązowy. Spełniły się więc nasze prognozy, w których przewidywaliśmy zdobycie przynajmniej jednego z medali w klasie GT-30.

Wielkie gratulacje dla Marcina, który nie załamał się po nieudanych ubiegłorocznym sezonie.

Kolejni medaliści mistrzostw Europy

Łukasz Ciołek, reprezentujący Wojskowy Klub Sportowy ZEGRZE obronił w Aluksne (Łotwa) brązowy medal w klasie S-550.

Również Marcin Mucha (Klub Sportowy „Posnania” Poznań) obronił w Kownie (Litwa) złoty medal klasy T-400.

Debiutant wśród medalistów

Pierwszy medal w swojej karierze zdobył młody zawodnik Cezary Strumnik z Klubu Sportowego „Przygoda” Chodzież. Zawodnik został brązowym medalistą mistrzostw Europy klasy OSY400, które zostały rozegrane w Chodzieży.

WYŚCIGI ŁODZI PO OBWODZIE

Mistrzostwa Świata

Formuła 4S, wyniki końcowe po rozegraniu 4 eliminacji

II miejsce Adrian Maniewski

Klasa 0-125

III miejsce Henryk Synoracki

Klasa GT-30

III miejsce Marcin Szymczyk

Mistrzostwa Europy

Klasa OSY400

III miejsce Cezary Strumnik

Klasa GT-30

III miejsce Marcin Szymczyk

Klasa T-400

Mistrz Europy Marcin Mucha

Klasa S-550

III miejsce Łukasz Ciołek

Klasa F4S

III miejsce Adrian Maniewski

Formuła 125, wyniki końcowe po rozegraniu 4 eliminacji

Mistrz Europy Henryk Synoracki
III miejsce Marcin Zieliński

Klasa 0-175

II miejsce Marcin Zieliński

Puchar Świata - wyścigi po obwodzie

Klasa T-550

III miejsce Marcin Mucha

Międzynarodowe Motorowodne Mistrzostwa Polski Wyścigi po obwodzie

Klasa 0-125

Mistrz Polski Sebastian Kęciński (KSMiM Trzcianka)

Klasa GT-30

Mistrz Polski Marcin Szymczyk (ŻTMS „Baszta” Żnin)

Klasa OSY400

Mistrz Polski Cezary Strumnik (KS „PRZYGODA” Chodzież)

Klasa S-550 (nie wyłoniono Mistrza Polski z przyczyn regulaminowych)

I miejsce Łukasz Ciołek (WKS Zegrze)

Klasa T-550 (nie wyłoniono Mistrza Polski z przyczyn regulaminowych)

I miejsce Marcin Mucha (KS „Posnania” Poznań)

SKUTERY WODNE

Mistrzostwa Świata

III miejsce w slalomie równoległym

Andrzej Wiśniewski (Black Shadows Elk)

Mistrzostwa Polski

Klasa JET O

Mistrz Polski Dawid Michalak (Black Shadows Elk)

Klasa RO

Mistrz Polski Andrzej Wiśniewski (Black Shadows Elk)

Klasa RS

Mistrz Polski Krystian Domański (Black Shadows Elk)

Klasa RSN

Mistrz Polski Marcin Senda (Black Shadows Elk)



Poprzeczkę zawieszamy jeszcze wyżej

Adrian Maniewski opowiada nam o startach w Formule F4 i klasie F2 oraz planach na rok 2014. Rozmawiała Zuzanna Plewniak, zdjęcia Adrian Maniewski, zdjęcie www.baktibor.hu

Gratuluję wicemistrzostwa świata i brązowego medalu mistrzostw Europy w formule F4, to piękne wyniki. Jak odbywały się poszczególne starty? Jak ocenia Pan sezon 2013 roku?

Myślę że sezon 2013 można zaliczyć do udanych, tym bardziej, że zdobyliśmy dwa cenne medale w mistrzostwach świata i Europy. Brązowy medal na ME

mógł być innej barwy, niestety zabrakło czasu na przygotowania - łódź i śruby nie były idealnie przygotowane. To dało nam taki, a nie inny rezultat. Konkurencja też była bardzo silna - Martin Olle rywalizował na swoim akwenie, który zna i gdzie trenuje na co dzień, startował też przy swojej publiczności. Jeśli chodzi o mistrzostwa świata, to właśnie na zawodach w Aluksne były

bardzo duże problemy ze sterowaniem silnikiem (trym, lift). Podczas drugiego wyścigu te układy przestały działać i kolejne wyścigi już nie mogły być tak efektywne jak pierwszy, który wygrałem. Patrząc na te problemy, to miejsce zdobyte na tych zawodach było dość dobre. Niestety z Aluksne od razu jechaliśmy na 4 eliminację do Kil i nie mieliśmy jak naprawić w podróży uszkodzeń powstałych po 3 eliminacjach. Dlatego też końcówka MŚ (2 ostatnie eliminacje) były nie po naszej myśli i w Kil również występował problem sterowania/elektryki, który wyeliminował nas tak

W tym roku pojawili się kierowcy np. z Wielkiej Brytanii, Rosji, Estonii oraz Belgii.

naprawdę z walki o tytuł mistrza świata. Gdyby nie te problemy, myślę, że nasz team zdobyłby mistrzostwo świata. Taki jest sport, nigdy nie wiadomo, co może się zdarzyć, a wygrywa głównie ten, który będzie miał najmniej problemów technicznych ze sprzętem oraz największe umiejętności prowadzenia bolidu.

W jaki sposób związek PZMWiNW wsparł Pana starty?

Związek pomagał mi jako kadrowiczowi dofinansowaniem wyjazdów na mistrzostwa świata i Europy, refundując koszty paliwa, promu, żywienia zespołu czy noclegów. Wydatki nie są pokrywane w 100% wraz z rosnącymi cenami, ale wspólnie z prywatnymi swoimi środkami jakoś dajemy radę.

Czy wśród rywali pojawili się jacyś nowi zawodnicy?

W tym roku, zresztą jak co sezon, w Formule 4 jest coraz więcej zawodników, z początku większość dopiero się uczy startów w nowej klasie i poznaje konkurencję, ale z czasem, po jednym, dwóch sezonach mogą już zacząć rywalizować z naszą ekipą. W tym roku pojawili się kierowcy np. z Wielkiej Brytanii, Rosji, Estonii oraz Belgii.

Czy Pana rywale mają swój indywidualny styl prowadzenia wyścigu, czy Pan ma go również, czy też styl jazdy jest jeden wspólny dla wszystkich np. „gaz do dechy”?

Oczywiście „gaz do dechy” też, ale musi być to robione z głową. Same wciskanie pedału gazu nic nie da bez umiejętności prowadzenia łodzi. Każdy zawodnik ma swój styl prowadzenia łodzi i każdy może brać inny kierunek ustawienia łodzi pod danego kierowcę. Nasz team ma obrany kierunek do osiągnięcia w poprawieniu prowadzenia łodzi na przyszły sezon, ale

szczegółów nie możemy zdradzić...

Jak wyglądają przygotowania do takich wyjazdów i startów, czy wymagają one jakichś szczególnych przygotowań np. poznania akwenu, opracowania taktyki, zdobycia informacji o sprzęcie zawodników, samych zawodników?

Przygotowanie zazwyczaj zaczyna się od poznania akwenu. Na początku z samej

jedynie obudowa jest dowolna, ale też w ograniczonym stopniu. Kadłub już ma większą dowolność - ma on szczegółowe ograniczenia wypisane w regulaminach międzynarodowych. Pewne zmiany można wprowadzać w prowadzeniu łodzi i jej wizualnym wyglądzie oraz w jej hydro i aerodynamice.

Co ze startami w F2?

W tym roku już podczas pierwszych zawodów mieliśmy wypadek, który wykluczył nas z tych eliminacji, co spowodowało dużą stratę od początku, a do tego wszystkiego dołożyło się jeszcze bardzo długie oczekiwanie na środki

Chcemy zdobyć tytuł mistrza świata, do którego zdobycia w zeszłym roku zabrakło nam tylko 4 punktów w ogólnej klasyfikacji.

mapy w formie papierowej, dopiero później na zawodach i treningach oceniamy, w którym kierunku ustawienia łodzi musimy iść na dany akwen, natomiast taktykę mamy już opanowaną bardzo dobrze. Jeśli chodzi o innych zawodników, to mniej więcej wiemy, kto czym się wyróżnia i jaki styl prowadzenia łodzi ma dany kierowca, chyba że są to nowi kierowcy, o nich zazwyczaj dowiadujemy się najwięcej na samym wyścigu, i wtedy jest to miarodajna informacja. Nigdy nie lekceważymy konkurencji, nawet początkującej.

Czy istnieją jakieś znaczące różnice pomiędzy maszynami poszczególnych zawodników? Czy bolidy różnią się budową, silnikiem, napędem – czy raczej sprzęt jest podobny?

Zaczynając od silnika - każdy zawodnik musi mieć taki sam, o tej samej pojemności i parametrach (co zresztą jest sprawdzane po zawodach, w pierwszej trójce szczególnie), „spodzina” czyli skrzynia biegów również ma wytyczoną specyfikację, której nie można zmienić,

do naprawy łodzi (autocasco) po zawodach w Sztokholmie. Po zakończeniu naprawy minęły już trzy eliminacje i nie było już szans uzyskać wysokiej lokaty w klasyfikacji ogólnej MŚ. Był to nasz pierwszy sezon w Formule 2, głównie poświęcony przygotowaniu łodzi, nabywaniu umiejętności i pewności na nowym, dużo szybszym sprzęcie. Zyskałmy też informacje o nowej klasie oraz konkurencji. W tym sezonie mieliśmy głównie fazy testu i treningów i cały czas doskonalimy łódź, cele nie zostały jeszcze w pełni osiągnięte, ale nad nimi pracujemy.

Jakie macie plany i ambicje związane z 2014 rokiem?

Plany mamy jak zawsze ambitne, udało nam się je realizować przez ostatnie trzy sezony, w 2014 roku poprzeczkę zawieszamy jeszcze wyżej. Chcemy zdobyć tytuł mistrza świata, do którego zdobycia w zeszłym roku zabrakło nam tylko 4 punktów w ogólnej klasyfikacji.

Życzę realizacji tych celów.



MŚ Skuterów Wodnych 2013

– czyli jak do tego doszło

„I have a dream” powiedział Martin Luther King, ale nie on jeden miał marzenia – rozmowa z Dariuszem Olejnikiem o Mistrzostwach Świata Skuterów Wodnych 2013. Rozmawiała Zuzanna Plewniak, zdjęcia Arek Rejs.

Dzięki Pana działaniom polscy zawodnicy wzięli udział w Mistrzostwach Świata Skuterów Wodnych.

Po raz pierwszy w historii, mieliśmy polskich reprezentantów w całym cyklu Mistrzostw Świata Skuterów Wodnych

federacji. Zawsze wierzyłem, że nie odstawiamy sportowo od zawodników z innych krajów, sprzętowo też nie mamy się czego wstydzić, moim idée fixe było, aby reprezentanci naszego kraju mogli zmierzyć się w sportowej

walce z najlepszymi, posmakować rywalizacji o tytuł mistrza świata, i jak się okazało wypadli bardzo dobrze.

Dlaczego właśnie Pan podjął starania o start naszych zawodników?

Są trzy główne powody. Po pierwsze, wyścigi skuterów wodnych to od 15 lat moja pasja. Przed laty sam rywalizowałem na wodzie, a po zakończeniu kariery sportowej zdarzało mi się organizować wraz z moim macierzystym klubem (Jet-Sport Warszawa) eliminacje mistrzostw



Władze Związku bardzo przychylnie zareagowały na moją inicjatywę i wsparły nas zarówno doświadczeniem organizacyjnym, jak i przyznając wymierną pomoc finansową.

Polski, rozpocząłem też „karierę” jako sędzia motorowodny. Po drugie, od lutego 2013 roku jestem Przewodniczącym Komisji ds. Skuterów Wodnych w PZMWiNW i dbanie o rozwój tej pięknej dyscypliny w naszym kraju to po prostu mój obowiązek. Po trzecie, ponieważ nikt inny tego nie zrobił.

Na czym polegały działania, które Pan podjął?

Na początku musiałem „przebić się” przez struktury UIM, by uzyskać warunki udziału w całym cyklu. Starania te rozpocząłem już w lutym 2013, niestety przez pierwsze miesiące byłem albo odsyłany do kolejnych osób, albo też zupełnie ignorowany. Powoli zacząłem już wątpić w możliwość uzyskania konkretnych informacji, na jakich zasadach polscy zawodnicy mogliby wziąć udział w MŚ. Na szczęście, na początku lipca dostałem maila, który na nowo tchnął we mnie nadzieję. Uwierzyłem, że marzenia mogą się spełnić i prawdziwe jest powiedzenie - kropla drąży skałę.

Dlaczego było tak trudno uzyskać te informacje?

Na to pytanie niestety nie potrafię precyzyjnie odpowiedzieć. Cieszę się jednak, że moja determinacja i działanie w myśl powiedzenia, że jak nie otwierają drzwi, to włącz oknem, przyniosło oczekiwane rezultaty i w efekcie zaistnieliśmy na mistrzostwach świata.

W jaki sposób została skompletowana kadra?

Ku mojemu zaskoczeniu nie było to proste zadanie. Po uzyskaniu podstawowych informacji na temat warunków startu w mistrzostwach świata, rozpocząłem cykl rozmów z najlepszymi zawodnikami. Jednak, pomimo deklarowanej i wymiernej pomocy ze strony UIM - w ich zakresie był transport sprzętu oraz opłacenie noclegu (pomoc ta dotyczyła eliminacji pozaeuropejskich) - potencjalni kandydaci podeszli z rezerwą do szansy sportowej rywalizacji ze światową czołówką. Każdy z nich miał inne powody, ale dominowały: obawa o dysproporcje w przygotowaniu technicznym skutera, brak wiary we własne umiejętności - moim zdaniem zupełnie nieuzasadnione - i nadmierne zaangażowanie czasowe oraz finansowe. Po długich rozmowach i przekonywaniach udało się zarazić ideą startu w mistrzostwach świata Dawida Michalakę, Andrzeja Wiśniewskiego i Tomasza Kaźmierczaka. Przygotowania do startu mogły więc już ruszyć pełną parą. Równolegle należało przygotowywać skutery, kompletować części zamienne, budować skrzynie transportowe, zajmować się „papierologią” wymaganą przez UIM, a na dodatek brać udział w mistrzostwach Polski (ostatnia eliminacja MP była tydzień przed pierwszą eliminacją MŚ). Na szczęście wiara góry

przenosi i wreszcie mogliśmy jechać do Viverone we Włoszech.

Jak PZMWiNW wsparł Pana w tych staraniach?

Ponieważ idea startu naszych reprezentantów w całym cyklu MŚ była trochę z pogranicza science fiction, ciężar przebicia się przez struktury UIM wziąłem na siebie. Kontakt do osoby - wydawało się najbardziej kompetentnej - otrzymałem od wiceprezydenta UIM Jerzego Czeszko, który jest również wielkim entuzjastą wyścigów na skuterach. Później „wędrowałem” drogą mailową lub telefoniczną od jednej osoby do drugiej, aż wreszcie uzyskałem oczekiwane informacje. Dopiero jak idea startu zaczęła się krystalizować, poinformowałem o tym fakcie Związek.

Władze Związku bardzo przychylnie zareagowały na moją inicjatywę i wsparły nas zarówno doświadczeniem organizacyjnym, jak i przyznając wymierną pomoc finansową. Było to dla nas bardzo ważne, ponieważ wysiłek finansowy, jaki musi ponieść zawodnik chcący uczestniczyć w całym cyklu, jest naprawdę duży.

Korzystając z okazji, jako Przewodniczący Komisji Skuterów Wodnych, chciałbym podziękować władzom Związku za udzieloną pomoc w uczestnictwie w mistrzostwach świata, ale też (a może nawet przede wszystkim) za akceptację moich pomysłów, z jakimi



przyszedłem do nich na początku swojej kadencji oraz za przychylność i pomoc w ich realizacji.

Mam też nadzieję, że pomimo wszechobecnego słowa „kryzys”, efekty działań z sezonu 2013 zostaną docenione i znajdzie to swoje odzwierciedlenie podczas tworzenia budżetów na wsparcie poszczególnych dyscyplin zrzeszonych w Związku.

Dlaczego nie udało się wystartować

wszystkim kadrowiczom w MŚ?

Awarii, jeszcze w Polsce, uległ jeden silnik w maszynie Tomka Kaźmierczaka, w drugim padła pompa. Nie dał on rady naprawić tych usterek i ostatecznie, niestety, nie wystartował w całym cyklu eliminacji MŚ. Natomiast Dawid Michalak miał problemy z kregosłupem po wypadku w Chinach, potem doszły problemy techniczne skutera i nie mógł wziąć udziału we wszystkich wyścigach

w Katarze, a do Abu Dhabi w ogóle nie pojechał.

Jak ocenia Pan cały cykl eliminacji (Włochy, Chiny, Katar, Abu Dabi)? Które starty były najtrudniejsze, które dały najwięcej satysfakcji?

Wbrew pozorom wcale nie jest to łatwe pytanie. Jako kierownikowi reprezentacji – bo w takiej roli występowałem na mistrzostwach świata – oprócz



emocji czysto sportowych, jakie wyzwala się podczas oglądania zawodów, każda z tych eliminacji dostarczyła mi sporą dawkę stresu z pogranicza sportu lub, jak w przypadku ostatniej eliminacji, stresu zupełnie pozasportowego. We Włoszech - krzywdząca decyzja sędziów (która, na szczęście, po proteście i bardzo długich dyskusjach została cofnięta), w Chinach - kontuzja Dawida i awaria skutera Andrzeja, w Katarze - ciągła walka z problemami technicznymi w skuterze Andrzeja, a Abu Dhabi... Hmm... nasze „przygody” na lotnisku w Warszawie i blisko 24 godzinna walka z „betonem”, w postaci mało kompetentnych, ale za to wiele mogących pracowników, to temat na osobny i całkiem obszerny artykuł. Na szczęście wśród pracowników lotniska znaleźli się też ludzie chcący nam pomóc, i tylko dzięki temu poleciliśmy na finał do Abu Dhabi.

Największą satysfakcję w trakcie całych mistrzostw dały nam dwie eliminacje. W Doha (Katar) – zdobycie pierwszego medalu mistrzostw świata (3 miejsce Andrzeja Wiśniewskiego w slalomie równoległym w klasie Runabout GP1), ale też przepiękna, bardzo emocjonująca, i co ważniejsze, zwycięska rywalizacja na całym dystansie (25

minut) Andrzeja z jeszcze urzędującym Mistrzem Świata (Francois Medori) oraz wręcz ogłuszający i wywierający ogromne wrażenie doping niewielkiej, ale bardzo aktywnej grupy polskich kibiców. Z kolei w Viverone (Włochy) nasi reprezentanci swoją rewelacyjną, jak na debiutantów, postawą w przeciągu 3 dni zyskali sobie szacunek startujących tam zawodników.

Myślę, że przy okazji warto też wspomnieć o poziomie organizacyjnym poszczególnych eliminacji. Eliminację europejską pomiję, ponieważ jej lokalizacja (Viverone, Włochy) to było łatanie dziury po wypadnięciu Monte Carlo z kalendarza na dwa tygodnie przed terminem imprezy, natomiast pozostałe eliminacje to było naprawdę święto sportów wodnych. Zarówno lokalizacja akwenów, gdzie odbywały się wyścigi, organizacja całego zaplecza techniczno-sportowego, oprawa, widowiskowość dla licznie gromadzących się kibiców były na najwyższym poziomie. Tak naprawdę tym imprezom było bliżej do tego, co widzimy w TV podczas wyścigów F1 (tej odmiany „asfaltowej”) czy Moto GP niż do znanych mi krajowych zawodów skuterów wodnych. Wszystkich tych, którzy chcą zobaczyć jak te imprezy wyglądały, zapraszam na stronę

w całości poświęconą Mistrzostwom Świata Skuterów Wodnych – www.aquabike.net.

Czy w 2014 roku też będziemy mieli swoją reprezentację podczas mistrzostw świata?

Sezon 2013 to było tylko „rozpoznanie bojem”, prawdziwego ducha walki pokażemy od następnego sezonu. A tak na serio, to liczę, że tour mistrzostw świata na stałe wpisze się najlepszym polskim zawodnikom w kalendarz imprez. Do startu w 2014 roku bardzo poważne przygotowania rozpoczął Andrzej Wiśniewski, ale mam nadzieję, że nie tylko on będzie reprezentował barwy białoczerwone. Jednak o ostatecznym składzie polskiej reprezentacji w tej chwili za wcześnie jest mówić. Najpierw musimy otrzymać od promotora podstawową informację, jaką jest ilość dostępnych miejsc dla polskich zawodników. Dopiero wtedy będę mógł rozmawiać o konkretnych nazwiskach. Nieoficjalnie wiemy już, że w nadchodzącym sezonie będzie 5 lub 6 eliminacji, a pierwsza ma odbyć się już w marcu w Katarze.

Tak więc zima w tym roku dla miłośników rywalizacji na skuterach wodnych będzie wyjątkowo krótka.



Mamy medal

Mistrzostw Świata Skuterów Wodnych

Rozmowa z Andrzejem Wiśniewskim (Team Black Shadows) - pierwszym Polakiem z medalem Mistrzostw Świata Skuterów Wodnych. Rozmawiała Zuzanna Plewniak, zdjęcia Konrad Zajączkowski.

Sezon rywalizacji w skuterach w roku 2013 należał do Andrzeja Wiśniewskiego, mistrza Polski w kategorii skuterów siedzących tuningowanych, zdobywcy III miejsca w Doha w slalomie równoległym i V miejsca w klasyfikacji generalnej Mistrzostw Świata Skuterów Wodnych.

Gratuluje sukcesu i osiągniętych wyników w 2013 roku! Jak wyglądała

rywalizacja podczas zawodów MŚ?

Bardzo dziękuję za gratulacje. Rywalizacja podczas zawodów mistrzostw świata była bardzo zacięta. Jest bardzo duża liczba startujących zawodników, wielu z nich ma na swoim koncie tytuły mistrzowskie.

Jak przygotowywał się Pan do tych wyścigów, jaki czynnik zdecydował, że udało się osiągnąć tak dobre wyniki?

Głównym przygotowaniem do mistrzostw świata był uprzedni start w mistrzostwach Polski i Litwy. Mieszkam na Mazurach, więc mogłem codziennie trenować na Jeziorze Ełckim, gdzie przez cały sezon rozstawiony jest tor wyścigowy. W treningach i przygotowaniu pomagali mi koledzy z klubu Black Shadows.

Jak przebiegały zawody - jaka była ich organizacja i atmosfera?

Jeżeli chodzi o organizację i przebieg zawodów w federacji UIM uważam, że są to najlepiej zorganizowane zawody na świecie. Poziom startujący zawodników jest bardzo wysoki i nie ma tam



przypadkowych osób - nie każdy może wziąć udział w tych zawodach. Startujący na MŚ zawodnicy wybierani są na podstawie kilku eliminacji krajowych. Atmosfera na zawodach jest przyjazna zawodnikom, wszystko jest zapewnione, zawodnik o nic nie musi się martwić. Mam także wspianego mechanika Dariusza Świderskiego, który jest ze mną na każdych zawodach.

W jaki sposób PZMWiNW wsparł Pana wyjazd?

Dzięki finansowemu i merytorycznemu wsparciu PZMWiNW doszło w ogóle do udziału w eliminacjach

światowych. Chciałbym w tym miejscu bardzo podziękować panu Pawłowi Szabelewskiemu i prezesowi Andrzejowi Marcinkowskiemu.

Jak to się stało, że zaczął Pan uprawiać tę dyscyplinę, dlaczego właśnie skutery?

Wcześniej uprawiałem kitesurfing, ale warunki atmosferyczne nie sprzyjają tej dyscyplinie sportu w naszym regionie. W 2008 roku odbyły się eliminacje mistrzostw Polski w Elku i od tego momentu zaczęła się moja przygoda ze skuterami.

Jakie ma Pan plany na przyszły sezon?

Plany na sezon 2014 są już sprecyzowane. Na początku marca wyjeżdżam do Kataru na pierwsze eliminacje MŚ 2014, następne eliminacje odbędą się we Włoszech, na Ukrainie, w Chinach i Zjednoczonych Emiratach Arabskich, w międzyczasie będę brał udział w eliminacjach mistrzostw Polski i krajów nadbałtyckich.

Życzę kolejnego tak udanego sezonu.



Mistrzostwa Polski Skuterów Wodnych

Walka o Mistrzostwo Polski rozegrała się w tym sezonie w czterech klasach, a zacięta rywalizacja podczas pięciu eliminacji pokazała dominację Black Shadows Team. Tekst Zuzanna Plewniak, zdjęcia Konrad Zajączkowski.

Skuterzyści walkę o tytuł mistrza Polski w 2013 roku prowadzili w Nysie, Żninie, Ełku, Rydzewie i Białymstoku. Środowisko skuterów wodnych przeszło w ostatnim czasie spore zmiany kadrowe i regulaminowe. Nowym Przewodniczącym Komisji Skuterów Wodnych został Dariusz Olejnik z Warszawy. Sporo zmieniło się w obowiązujących regulaminach oraz klasach, w których były rozgrywane MP Skuterów Wodnych 2013. W tym roku pojawiły się nowe klasy: Dywizja SKI STOCK NOVICE (JET SN), Dywizja SKI STOCK (JET S), Dywizja SKI OPEN (JET O), Dywizja SKI Free Style (Free Style), Dywizja RUNABOUT STOCK NOVICE (RSN), Dywizja RUNABOUT STOCK (RS), Dywizja RUNABOUT OPEN (RO). Zawody ostatecznie zostały rozegrane w: Dywizja RUNABOUT STOCK NOVICE (RSN), Dywizja RUNABOUT STOCK (RS), Dywizja RUNABOUT OPEN (RO), Dywizja SKI OPEN (JET

O). W rozgrywkach startowali zawodnicy z Polski, Niemiec, Czech, Słowacji, Ukrainy, Węgier, Litwy i Łotwy. Pierwsze eliminacje mistrzostw Polski odbyły się w Nysie 22 i 23 czerwca, „ojcem chrzestnym” imprezy był Janusz Stajak, Prezes Stowarzyszenia JETSKI-NYSA, które niedawno otrzymało licencję klubową PZMWiN. Już po raz czwarty na Jeziorze Nyskim odbyły się eliminacje mistrzostw Polski. Zawodnicy chętnie tu przyjeżdżają, z powodu długości toru slalomowego - znajduje się tu największy w Polsce tor slalomowy dla skuterów wodnych, o długości 1300 metrów, jest też drugi tor o długości 800 metrów. W rywalizacji wzięło udział około 50 ekip, w tym mistrz Europy Gyorgy Kasza.

Wyniki Nysa:

Klasa RSN Novice

1. Marcin Senda (Black Shadows Team)
2. Robert Żarliński (JetSki-Nysa)
3. Jacek Biskupek (Black Shadows Team)

Klasa RS (siedzące nietuningowane)

1. Jacek Szubert (Jet Sport)
2. Jarosław Sobczak (JetSki-Nysa)
3. Paweł Gudowski (GKS JetSki Team)

Klasa RO (siedzące tuningowane)

1. Andrzej Wiśniewski (Black Shadows Team)
2. Robert Gładecki (Jet Sport)
3. Kasza Gyorgy

Klasa JET O (stojące)

1. Dawid Michałak (Black Shadows Team)
2. Tomasz Havlin
3. Artur Jabłoński

Organizatorem II czerwcowych eliminacji było Żnińskie Towarzystwo Miłośników Sportu „BASZTA”. Miasto Żnin, po rocznej przerwie, tym samym wróciło do organizacji imprez motorowodnych.

Wyniki Żnin:

Klasa RSN Novice

1. Marcin Senda (Black Shadows Team)
2. Robert Żarliński (JetSki-Nysa)
3. Jan Nowakowski (Black Shadows Team)

Klasa RS (siedzące nietuningowane)

1. Mateusz Stańczyk (GKS JetSki Team)
2. Paweł Gudowski (GKS JetSki Team)

3. Arkadiusz Kruszewski (Jet Sport)

Klasa RO (siedzące tuningowane)

1. Andrzej Wiśniewski (Black Shadows Team)
2. Robert Gładecki (Jet Sport)
3. Tomasz Kaźmierczak (JetSki-Nysa)

Klasa JET O (stojące)

1. Dawid Michalak (Black Shadows Team)
2. Artur Jabłoński
3. Kacper Kania (Orka)

Podczas trzecich eliminacji w Elku pogoda nie rozpieszczała zawodników i kibiców, w ulewnym deszczu ściagało się 30 ekip z Polski, Litwy i Łotwy. Najlepiej wypadli gospodarze - Black Shadows Team, których zawodnicy wygrali konkurencje we wszystkich kategoriach. Głównym faworytem zawodów w klasie RO był Andrzej Wiśniewski, który wygrał już w Żninie i Nysie. Niespodziewanie podczas pierwszego wyścigu jego skuter uległ awarii i nie ukończył on biegu, dopiero w dwóch kolejnych wyścigach zajął pierwsze miejsce i tym samym w ostatecznej klasyfikacji zajął drugie miejsce za Arkadiuszem Kruszewskim.

Wyniki Elku:

Klasa RSN Novice

1. Marcin Senda (Black Shadows Team)
2. Robert Żarliński (JetSki-Nysa)
3. Jan Nowakowski (Black Shadows Team)

Klasa RO (siedzące tuningowane)

1. Arkadiusz Kruszewski (Jet Sport)
2. Andrzej Wiśniewski (Black Shadows Team)
3. Robert Gładecki (Jet Sport)

Klasa RS (siedzące nietuningowane)

1. Krystian Domański (Black Shadows Team)
2. Arkadiusz Kruszewski (Jet Sport)
3. Paweł Gudowski (GKS JetSki Team)

Klasa JET O (stojące)

1. Artur Jabłoński
2. Dawid Michalak (Black Shadows Team)
3. Jan Ratajski

Przyszła czas na Rydzewo, 24 sierpnia wyścigi odbyły się na Jeziorze Bocznym. Rozegrano zarówno IV eliminację mistrzostw Polski (tym razem tylko w trzech klasach, bez JET O - skuterów stojących), jak i Puchar Gospody pod Czarnym Łabędziem w kategorii amatorów.

Wyniki Rydzewo:

Klasa RSN Novice

1. Marcin Senda (Black Shadows Team)
2. Evaldas Stanislovaitis
3. Jan Nowakowski (Black Shadows Team)

Klasa RO (siedzące tuningowane)

1. Andrzej Wiśniewski (Black Shadows Team)
2. Tomasz Kaźmierczak (JetSki-Nysa)
3. Robert Gładecki (Jet Sport)

Klasa RS (siedzące nietuningowane)

1. Krystian Domański (Black Shadows Team)
2. Jacek Szubert (Jet Sport)
3. Jarosław Sobczak (JetSki-Nysa)

W ostatni weekend wakacji 31 sierpnia - 1 września, w Białymstoku na Zalewie Dojlidzkim odbyła się finałowa piąta Eliminacja MPSW 2013. Podczas zawodów doszło do zderzenia zawodników klasy RSN, na szczęście nie doszło do poważnych uszkodzeń.

Wyniki Białostok:

Klasa RSN Novice

1. Marcin Senda (Black Shadows Team)
2. Robert Żarliński (JetSki-Nysa)
3. Gas Migdali

Klasa RO (siedzące tuningowane)

1. Andrzej Wiśniewski (Black Shadows Team)
2. Tomasz Kaźmierczak (JetSki-Nysa)
3. Tomas Gurksnys

Klasa RS (siedzące nietuningowane)

1. Krystian Domański (Black Shadows Team)
2. Paweł Gudowski (GKS JetSki Team)
3. Przemysław Bielawski (Jet Sport)

Klasa JET O (stojące)

1. Artur Jabłoński
2. Dawid Michalak (Black Shadows Team)

Tytuł Mistrza Polski Skuterów Wodnych 2013 w poszczególnych klasach zdobyli zawodnicy:

Klasa RO: Andrzej Wiśniewski (Black Shadows)

Klasa RS: Krystian Domański (Black Shadows)

Klasa RSN: Marcin Senda (Black Shadows)

Klasa JET O: Dawid Michalak (Black Shadows)

Mistrzostwa Polski i Puchar Europy w narciarstwie wodnym za wyciągiem

Po raz pierwszy na wyciągu w Augustowie został rozegrany Puchar Europy w narciarstwie wodnym za wyciągiem, a rywalizacja została zdominowana przez polskich zawodników. Tekst: Magdalena Krzywińska, zdjęcia: MOS Augustów.

W dniach 13-15 września 2013 w Augustowie odbyły się mistrzostwa Polski w narciarstwie wodnym za wyciągiem, połączone z finałowym etapem (ostatnim z czterech) Pucharu Europy – Grand Prix of the Cable. Po

raz pierwszy tego typu impreza odbyła się na wyciągu w Augustowie. Generalną klasyfikację wszystkich etapów Pucharu Europy – Grand Prix of the Cable zdominowali Polacy. Mistrzostwa Polski rozegrano w trzech kategoriach

wiekowych (juniorzy do lat 15, juniorzy do lat 19 i Open) oraz w trzech konkurencjach: slalom, jazda figurowa i skoki oraz tzw. trójkombinacji (suma punktów z trzech konkurencji).

Pomimo niesprzyjającej pogody i opadów deszczu impreza cieszyła się sporym zainteresowaniem widzów i kibiców. Ceremonia wręczenia medali i zakończenia mistrzostw odbyła się w amfiteatrze miejskim.

Wyniki końcowe Grand Prix of The Cable (po 4 etapach)

Kategoria OPEN

Kobiety:

1. Małgorzata Rutkowska (AKS „Sparta” Augustów)
2. Justyna Mazurkiewicz (KS „Zefir” Bytom)
3. Anna Moś (KS „Zefir” Bytom)

Mężczyźni:

1. Krzysztof Bernatowicz (SKNW „Ski-Line” Szczecin)
2. Dawid Kazek (KS „Zefir” Bytom)
3. Martin Gruca (KS „Zefir” Bytom)

Kategoria JUNIORZY

Kobiety:

1. Andrea Splichalova (Czechy)
2. Magdalena Molenda (UKS MOS Augustów)
3. Aleksandra Kuźbiel (UKS MOS Augustów)

Mężczyźni:

1. Paweł Świętek (KS „Zefir” Bytom)
2. Wojciech Gogola (KS „Zefir” Bytom)
3. Erwin Zawadzki (UKS MOS Augustów)

3. Oborski Konrad (UKS MOS Augustów) 3.50/37

Juniorzy do lat 19

1. Kuźbiel Aleksandra (UKS MOS Augustów) 2.00/49
2. Molenda Magdalena (UKS MOS Augustów) 4.50/46
3. Jaroszevska Izabela (NIEZRZESZONA) 1.00/46

Juniorzy do lat 19

1. Gogola Wojciech (KS ZEFIR Bytom) 4.50/58/14.25
2. Świętek Paweł (KS Zefir Bytom) 3.50/58/16.00
3. Zawadzki Erwin (UKS MOS Augustów)

Kobiety OPEN

1. Mazurkiewicz Justyna (KS Zefir Bytom) 1.50/55/14.25
2. Mos Anna (KS Zefir Bytom) 4.00/55/16.00
3. Gogola Anna (KS Zefir Bytom) 0.50/55/16.00

Mężczyźni OPEN

1. Bernatowicz Krzysztof (SKNW SKI-LINE Szczecin) 5.00/58/13.00
2. Gruca Martin (KS Zefir Bytom) 3.00/58/14.25
3. Rutkowski Jakub (AKS Sparta Augustów) 3.00/58/14.25

Jazda figurowa

Juniorzy do lat 15

1. Woźniak Idalia (SKNW SKI-LINE Szczecin) 2740 pkt.
2. Konarska Patrycja (KS Zefir Bytom) 900 pkt.
3. Grochowska Kinga (UKS MOS Augustów) 900 pkt.

Juniorzy do lat 15

1. Grzesiak Mateusz (SKNW SKI-LINE Szczecin) 1840 pkt.
2. Zawadzki Konrad (UKS MOS Augustów) 1400 pkt.
3. Sibicki Jakub (UKS MOS Augustów) 620 pkt.

Wyniki Mistrzostwa Polski za Wyciągiem

Slalom

Juniorzy do lat 15

1. Grochowska Kinga (UKS MOS Augustów) 2.50/55/18.25
2. Polkowska Zuzanna (UKS MOS Augustów) 2.50/49
3. Konarska Patrycja (KS Zefir Bytom) 2.25/46

Juniorzy do lat 15

1. Zawadzki Konrad (UKS MOS Augustów) 3.00/58/14.25
2. Grzesiak Mateusz (SKNW SKI-LINE Szczecin) 5.25/52



Juniorki do lat 19

1. Molenda Magdalena (UKS MOS Augustów) 1020 pkt.
2. Jaroszeńska Izabela (NIEZRZESZONA) 500 pkt.
3. Kuźbiel Aleksandra (UKS MOS Augustów) 470 pkt.

Juniorzy do lat 19

1. Świętek Paweł (KS Zefir Bytom) 5770 pkt.
2. Gogola Wojciech (KS Zefir Bytom) 3930 pkt.
3. Zawadzki Erwin (UKS MOS Augustów) 1980 pkt.

Kobiety OPEN

1. Mazurkiewicz Justyna (KS Zefir Bytom) 6050 pkt.
2. Mos Anna (KS Zefir Bytom) 5350 pkt.
3. Gogola Anna (KS Zefir Bytom) 2520 pkt.

Mężczyźni OPEN

1. Bernatowicz Krzysztof (SKNW SKI-LINE Szczecin) 6870 pkt.
2. Kazeł Dawid (KS Zefir Bytom) 5590 pkt.
3. Gruca Martin (KS Zefir Bytom) 4140 pkt.

Skoki

Juniorki do lat 15

1. Woźniak Idalia (SKNW SKI-LINE Szczecin) 22.8 m
2. Grochowska Kinga (UKS MOS Augustów) 22.7 m
3. Polkowska Zuzanna (UKS MOS Augustów) 21.3 m

Juniorzy do lat 15

1. Zawadzki Konrad (UKS MOS Augustów) 32.2 m
2. Sibicki Jakub (UKS MOS Augustów) 21.2 m
3. Oborski Konrad (UKS MOS Augustów) 12.1 m

Juniorki do lat 19

1. Cyl Ewelina (AKS Sparta Augustów) 24.0m
2. Molenda Magdalena (UKS MOS Augustów) 23.5 m
3. Kuźbiel Aleksandra (UKS MOS Augustów) 15.3 m

Juniorzy do lat 19

1. Zawadzki Erwin (UKS MOS Augustów) 46.7 m
2. Świętek Paweł (KS Zefir Bytom) 32.8 m
3. Gogola Wojciech (KS Zefir Bytom) 27.8 m

Kobiety OPEN

1. Rutkowska Małgorzata (AKS Sparta Augustów) 32.6 m
2. Gogola Anna (KS Zefir Bytom) 24.8 m
3. Mos Anna (KS Zefir Bytom) 18.9 m

Mężczyźni OPEN

1. Bernatowicz Krzysztof (SKNW SKI-LINE Szczecin) 53.8 m
2. Rutkowski Jakub (AKS Sparta Augustów) 48.4 m
3. Andracki Dawid (UKS MOS Augustów) 43.3 m

Trójkombinacja

Juniorki do lat 15

1. Woźniak Idalia (SKNW SKI-LINE Szczecin)
2. Grochowska Kinga (UKS MOS Augustów)
3. Polkowska Zuzanna (UKS MOS Augustów)

Juniorzy do lat 15

1. Zawadzki Konrad (UKS MOS Augustów)
2. Sibicki Jakub (UKS MOS Augustów)
3. Oborski Konrad (UKS MOS Augustów)

Juniorki do lat 19

1. Molenda Magdalena (UKS MOS Augustów)
2. Cyl Ewelina (AKS Sparta Augustów)
3. Kuźbiel Aleksandra (UKS MOS Augustów)

Juniorzy do lat 19

1. Świętek Paweł (KS Zefir Bytom)
2. Gogola Wojciech (KS Zefir Bytom)
3. Zawadzki Erwin (UKS MOS Augustów)

Kobiety OPEN

1. Mazurkiewicz Justyna (KS Zefir Bytom)
2. Rutkowska Małgorzata (AKS Sparta Augustów)
3. Mos Anna (KS Zefir Bytom)

Mężczyźni OPEN

1. Bernatowicz Krzysztof (SKNW SKI-LINE Szczecin)
2. Gruca Martin (KS Zefir Bytom)
3. Rutkowski Jakub (AKS Sparta Augustów)

Junior na topie



Kacper Kania zajął pierwsze miejsce podczas finałów światowych w klasie Junior Ski 10-12 Lites na mistrzostwach federacji IJSBA. Tekst Zuzanna Plewniak, zdjęcie Arek Rejs.

Rywalizacja rozgrywała się w miejscowości Lake Havasu w Arizonie w USA. Polski zawodnik Kacper Kania (rocznik 2001) zajął pierwsze miejsce w klasie Junior Ski 10-12 Lites (silniki dwusuwowe) i trzecie miejsce w klasie Ski Stock na skuterze z silnikiem czterosuwowym. W kategorii wiekowej 10-12

lat do rywalizacji zgłosiło się aż 48 zawodników.

Po osiągnięciu tego sukcesu Kacper został zaproszony do współpracy z dwoma zespołami ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Kacper jazdę na skuterze rozpoczął w wieku 11 lat i stała się ona jego wielką pasją. Rodzice

chłopca zdecydowali się na podjęcie współpracy z dziewięciokrotnym mistrzem świata - Stevenem Dauliachem, który widząc wielki potencjał Kacpra, zgodził się zostać jego trenerem. W Polsce Kacper ścigał się z dorosłymi zawodnikami, zajmując trzecie miejsce podczas ostatnich mistrzostw Polski w klasie Jet Open.

Czekamy na kolejne sukcesy tego najmłodszego w Polsce zawodnika.

Marcin Szymczyk brązowym medalistą

W dniach 28 – 29 września 2013 roku w Berlinie odbyły się Mistrzostwa Świata w klasie GT-30. Był to ostatni start zawodników sportu motorowodnego w wyścigach po obwodzie w 2013 roku. Tekst Jerzy Kalinowski.

W mistrzostwach wzięli udział: Agata Sołtan (WKS ZEGRZE), Katarzyna Ciołek -Białkowska (WKS ZEGRZE), Jacek Kołpaczyński (SKMWiNW „ŚLIZG” Szczecin), Marcin Szymczyk (ŻTMS „BASZTA” Żnin), Mateusz Popończyk (KS „WISŁA” Warszawa). Po dobrym występie polskich zawodników w Mistrzostwach Europy GT-30 w Myśliborzu (Marcin Szymczyk – III miejsce, Jacek Kołpaczyński – V miejsce), liczyliśmy na dobry występ w Niemczech, uwieńczony przynajmniej

jednym medalem. Marcin Szymczyk spełnił te nadzieje, i w Berlinie podczas mistrzostw świata stanął na podium, zdobywając również medal brązowy. Ciekawostką jest fakt, że medale MŚ zdobyli dokładnie ci sami zawodnicy jak w Myśliborzu. Jedyna zmiana dotyczyła zawodników na miejscach I i II. Złoty medalista ME, Fin Tukka Lehtonen tym razem musiał zadowolić się srebrnym medalem, natomiast złoty medal zdobył Estończyk Juri Joul. Wielkie gratulacje dla Marcina, który

nie załamał się po nieudanym dla niego sezonie 2012. W Berlinie Sezon Motorowodny 2013 w wyścigach po obwodzie został zakończony.

1. JÜRI JOUL (ESTONIA) - 1100 pkt.
2. TUUKKA LETHONEN (FINLANDIA) - 1100 pkt.
3. MARCIN SZYMCHYK (POLSKA) - 577 pkt.
4. JORDAN MUCKLES (WIELKA BRYTANIA) - 521 pkt.
5. JACEK KOŁPACZYŃSKI (POLSKA) - 423 pkt.
6. JESSICA STONEMAN (WIELKA BRYTANIA) - 335 pkt.
13. AGATA SOŁTAN (POLSKA) - 69 pkt.
16. MATEUSZ POPOŃCZYK (POLSKA) - 9 pkt.



Na podbój Viverone

– start w pierwszej eliminacji MŚ

Jesteśmy w czołówce i nie powinniśmy mieć żadnych kompleksów. Relacja i zdjęcia Dariusz Olejnik.

Do Viverone we Włoszech, gdzie miały się odbyć pierwsze eliminacje Mistrzostw Świata Skuterów, jechaliśmy w okrojonym składzie. Podczas ostatecznego dostrajania, awarii uległ jeden silnik w skuterze Tomka Kaźmierczaka, a w drugim padła pompa. We Włoszech na placu boju został Dawid Michalak (SKI GP1) i Andrzej Wiśniewski (RUNABOUT GP1), któremu przed samym wyjazdem „wybuchł” jeden z dwóch silników i do Viverone jechał tylko z tym, który miał w skuterze. Konsekwencją tego było to, że w całym cyklu eliminacji Andrzej pływał na tym jednym silniku.

Zawodnicy na start

Na pierwszy dzień zawodów zaplanowano, oprócz codziennej odprawy zawodników, po dwa treningi dla każdej z klas oraz trening kwalifikacyjny, podczas którego mierzono czasy okrążeń każdego z zawodników. Czasówka

jest jednym z najważniejszych etapów i decyduje o możliwości dobrego startu - na podstawie wyników w niej uzyskanych zawodnicy ustawiani są do biegu na pierwszej, drugiej lub trzeciej linii startu. Dawid startował jako pierwszy i zdobywał doświadczenia, którymi dzielił się z Andrzejem. Niestety usytuowanie toru uniemożliwiało komunikację z nami i zawodnik był w zasadzie pozostawiony samemu sobie. Dla „starych wyg” nie stanowiło to problemu, natomiast, jak życie pokazało, miało to wpływ na nasze wyniki, a szczególnie Dawida. Dobra strategia na wodzie to połowa sukcesu - trzeba sobie wypracować odpowiednią odległość do poprzedzającego zawodnika i zrobić co najmniej dwa szybkie okrążenia po względnie czystej trasie. Dawidowi nie byliśmy już w stanie przekazać naszych spostrzeżeń i ostatecznie zakończył kwalifikację z 15 czasem. Andrzej bogaty o doświadczenia z kwalifikacji SKI

Division, uzyskał rewelacyjny 4 czas (wyprzedzając między innymi mistrza świata F. Medoriego). Niestety został przez sędziów ukarany żółtą kartką i wymazaniem najlepszego uzyskanego czasu za przepłynięcie „pod prąd” - pomiędzy brzegiem i pierwszą boją wyznaczającą linię mety oraz dodatkowo za powolne opływanie toru (złapał trochę zielska w turbinę), na którym trwała jeszcze rywalizacja. W efekcie Andrzej zakończył kwalifikację z bardzo dobrym 7 czasem, co dawało mu miejsce w drugiej linii na starcie.

Walka trwa

W planie na drugi dzień zawodów była odprawa zawodników, po jednym treningu dla klas i pierwsza seria biegów. W trakcie wyścigu Dawid zaliczył wywrotkę (sędziowie na wodzie nawet tego nie zauważyli i musiał samodzielnie dopłynąć do skutera), ale walczył dzielnie i ostatecznie zakończył swój pierwszy wyścig w MŚ na 12 miejscu. Bezpośrednio po SKI Division do swojego wyścigu ustawili się zawodnicy klasy Runabout. Po zaciętym boju

Andrzej ukończył wyścig na 6 miejscu (wg danych z komputera sędziów) i taką też informację przekazaliśmy do kraju. Ku naszemu zdumieniu, gdy zostały wywieszone oficjalne wyniki, zobaczyliśmy, że Andrzeja sklasyfikowano na 12 miejscu, ponieważ nałożono na niego karę jednego okrążenia za tzw. „Jump start” - wg sędziów pod pojęciem tym kryje się nie tylko typowy falstart, ale też opłynięcie ze złej strony sędziego startowego. Zaczęła się nasza, trwająca ponad trzy godziny, batalia z sędziami. Złożyliśmy oficjalny protest (koszt 80 €) i dołączyliśmy materiał filmowy z kamery zamontowanej na skuterze Andrzeja. Po analizie zapisu okazało się, że sędzia drugiej linii dopuścił do ustawienia się bezpośrednio PRZED Andrzejem zawodnika, którego miej-

jednak uznać zasadność złożonego protestu i przywrócić Andrzejowi, ciężko wywalczone w pierwszym biegu, 6 miejsce. Na pytanie, co było impulsem do zmiany decyzji, powiedzieli, że w regulaminie nie jest wyraźnie zapisane, którą burtą należy mijać sędziego startowego, a na odprawie zawodników nie powiedziano wyraźnie o konieczności mijania go lewą burtą. Podziękowaliśmy grzecznie za pozytywną decyzję, choć zwróciliśmy uwagę, że sposób realizowania procedury startu lotnego był daleki od doskonałości.

Zmagania Dawida

Przez tę całą sytuację z protestem, na głębszą analizę występu naszych zawodników mieliśmy czas dopiero późnym wieczorem. O ile wiedzieliśmy,

Dawidowi trochę inny sposób pokonywania boi (odrobinę szerzej, ale dzięki temu szybciej), zmieniona została lekko charakterystyka skutera (mapa zapłonu) i, zgodnie z prośbą Dawida, poprawiona manetka gazu.

Uzbrojeni w wiedzę

Trzeciego dnia zawodów po pierwszym okrążeniu czuliśmy wielką radość – Dawid z 12 miejsca awansował na 6! W kolejnych okrążeniach utrzymywał swoją pozycję, nie tracąc kontaktu z czołówką, a powiększając systematycznie przewagę nad siódmym zawodnikiem. Pod koniec wyścigu jeden z wyprzedzających go zawodników zanotował awarię, dzięki czemu Dawid zakończył wyścig na wspaniałym piątym miejscu! Sukces ten rozbudził nasze apetyty i w napięciu czekaliśmy na wyścig klasy Runabout i na występ Andrzeja.

Gwizdki, flaga i ryk 20 maszyn - Andrzej wystartował bardzo dobrze i widać było jak zbliża się do zawodników, którzy stratowali z pierwszej linii, ale nagle znikąd, niczym pociąg TGV, pojawił się skuter nr 8 (M. Fracasso), który z wręcz nieprawdopodobną prędkością wyprzedził wszystkich zawodników z drugiej linii. Andrzej po pierwszym okrążeniu był na 7 pozycji i walczył, naciskając na płynącego przed nim Medoriego. W trakcie wyścigu awarię skuterów zanotowali wspomniany Fracasso oraz Lemoine, dzięki czemu Andrzej awansował na 5 miejsce i na tej pozycji zakończył wyścig.

W klasyfikacji generalnej, dzięki swoim dobrym występom, Dawid uplasował się na 6 miejscu, a Andrzej na 5. Patrząc przez pryzmat umiejętności zawodników oraz poziomu przygotowania sprzętu, z pewnością jesteśmy w czołówce i nie powinniśmy mieć żadnych kompleksów, podobnie jeżeli chodzi o poziom organizacyjny oraz poziom sędziowania. Zawodnicy zebrali już doświadczenia i podczas kolejnych startów uniknęli błędów, jakie zostały popełnione podczas tej eliminacji.

I znów gwizdki, flaga i ryk 20 maszyn.

sce startu było w 3 linii i rozpoczął procedurę startową w momencie, gdy zawodnicy nie byli ustawieni do startu. Po sygnale do startu Andrzej miał kontakt ze stojącym przed nim Włochem, obrócił go, i aby uniknąć sytuacji potencjalnie niebezpiecznej - zawrócenie w momencie, gdy stojąca za nim trzecia linia zawodników również wystartowała i pędzi na złamanie karku do pierwszej boi zwrotnej – ruszył, opływając sędziego prawą burtą. Kolegium Orzekające przyznało, że sędzia startowy drugiej linii popełnił całą masę błędów, rozumieją całą sytuację i przyznają, że nie powinna mieć ona miejsca, jednak odrzucają protest... Według nich, w tej sytuacji Andrzej powinien poczekać i przepuścić innych zawodników. Siedzieliśmy przybici, omawiając między sobą niekonsekwencję sędziów i rozpatrując różne scenariusze na przyszłość, gdy ku naszemu zaskoczeniu Race Director oznajmił nam, że po gruntownej analizie całej sytuacji oraz obowiązującego regulaminu UIM, postanowili

że Andrzej poradzi sobie (startuje jako 1. zawodnik w drugiej linii), to większe wyzwanie stało przed Dawidem. Pytanie, co można poprawić wisiało w powietrzu. W umiejętności Dawida nikt nie wątpił, natomiast gołym okiem widać było, że na skuterze, którym startuje w MŚ nie czuje się najlepiej. Sposób, w jakim pokonywał na nim zwroty na bojach wydawał się mało płynny, a co za tym idzie tracił do czołówki na każdej boi cenne ułamki sekund. Dawid niestety nie potrafił zdiagnozować, w czym tak naprawdę tkwi różnica w jego płynaniu. Próba ustalenia, co przeszkadza Dawidowi w nawiązaniu równorzędnej walki z czołówką, nie była łatwa. Dawid, nie mając w Polsce okazji „wpyływać się” w skuter, na jakim miał startować w MŚ, nie był w stanie wykorzystać jego potencjału i tak naprawdę moc, którą miał do dyspozycji bardziej mu przeszkadzała niż pomagała. Diagnozę „na oko” potwierdziły również odczyty z komputera pokładowego. Kiedy emocje już opadły, zasugerowaliśmy



Wielki sukces i pasjonujące zmagania

Kolejne eliminacje MŚ skuterów wodnych były pasjonujące i wielokrotnie zaskakujące, potwierdziły też wysoką formę Wiśniewskiego, który w ostatecznej kwalifikacji zajął V miejsce. Relacja PZMWINW, zdjęcia Arek Rejs.

II Eliminacja Mistrzostw Świata Skuterów Wodnych odbyła się 30 września 2013 roku w Chinach w miejscowości Liuzhou, dokąd ekipa pojechała w składzie: Andrzej Wiśniewski - klasa AB Runabout (zawodnik Klubu Black Shadows), Dawid Michalak - klasa AB Ski Dyvision (zawodnik Klubu Black Shadows), mechanicy: Tomasz Biernaczyk i Dariusz Świdorski oraz Dariusz Olejnik jako kierownik ekipy. W Chinach naszymu reprezentantowi Andrzejowi

Wiśniewskiemu poszło trochę gorzej niż podczas I eliminacji we Włoszech (Viverone). Z 8 zdobytymi punktami uplasował się na XI pozycji. Zawodnik punktował tylko w pierwszym biegu, w którym zajął VIII miejsce, natomiast biegu drugiego nie ukończył. Po dwóch rozegranych eliminacjach Andrzej Wiśniewski z 29 zdobytymi punktami zajmował VII miejsce. Na czele klasyfikacji MŚ był niesamowity AL ABDULRAZZAQ Youssef z Kuwejtu,

który zgromadził komplet 100 punktów. Dawid Michalak w klasie AB Ski Dyvision zajmował nadal XIV miejsce z dorobkiem 16 punktów – zdobytych tylko w jednej eliminacji - i niestety uległ wypadkowi w trakcie wyścigów. Zawodnik został przewieziony do szpitala, gdzie lekarze stwierdzili złamanie drobnego elementu kostnego jednego z kręgów.

Doha

W połowie listopada zostały rozegrane kolejne, trzecie eliminacje w Doha w Katarze. Skład ekipy był taki sam, jak podczas poprzedniej eliminacji. Andrzej Wiśniewski pokazał ducha walki i dał dowód na to, że jest zawodnikiem na światowym poziomie. W swojej klasie podczas nocnego wyścigu Match Race zajął 3 miejsce, zdobywając pierwszy medal dla Polski w Mistrzostwach Świata Skuterów Wodnych. Walkę o medal Wiśniewski stoczył, zarówno rywalizując z innymi zawodnikami, jak i borykając się z usterkami skutera. Od startu w Chinach zespół toczył walkę z usterką



silnika, która powodowała utratę mocy skutera, dodatkowo podczas pierwszego wyścigu uszkodzona została rura od turbo, tak że zawodnik walczył o miejsce na pudle z rurą oblepioną taśmami. Dawid Michalak, który mógł liczyć na poprawienie wyniku - wyprzedzając go zawodnicy mieli tylko po kilka punktów przewagi – przegrał rywalizację z kontuzją kręgosłupa i z usterkami skutera. Pomimo wymiany silnika, nie ukończył wyścigów w Katarze.

Abu Dabi ZEA

Pod koniec listopada została rozegrana ostatnia eliminacja mistrzostw świata w Abu Dabi w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, kończąc w ten sposób cykl mistrzostw świata w 2013 roku. Podczas tej eliminacji startował już tylko Andrzej Wiśniewski, który wypadł bardzo dobrze, zajmując IV

miejsce. W rezultacie w końcowej klasyfikacji całego cyklu eliminacji zdobył 69 punktów, co dało mu V pozycję. Jak podczas każdych eliminacji nie obyło się bez zaciętej rywalizacji z zawodnikami, poddaniu się decyzji sędziów i odrobiny szczęścia. Podczas decydującego startu, który wyjątkowo jako jedyny podczas tych eliminacji odbywał się z brzegu na sygnał, kilku zawodników wystartowało zanim zgasły czerwone światła. Karą za ten „jump start” powinno być dodanie po okrążeniu zawodnikom, jednak sędziowie podjęli decyzję o ponownym starcie pierwszego biegu, podczas gdy Wiśniewski zajmował 5 miejsce po starcie. Po restarcie Wiśniewski, spychany przez innego zawodnika, musiał zwolnić, by nie wjechać na tor zarezerwowany dla pierwszej piątki i po pierwszym okrążeniu zajmował dopiero 21 pozycję. Dodatkowo, walcząc

o odrobienie strat na jednej z boi, spadł ze skutera. Nie poddał się jednak i walczył do końca, zajmując ostatecznie VII pozycję, do czego przyczyniły się też awarie skuterów rywali. Drugi wyścig przebiegł spokojniej, dzięki dobrej jeździe Wiśniewski zajął VI miejsce, a po wycofaniu się dwóch zawodników z powodu problemów technicznych, zajął IV miejsce.

Sukces

Nasi zawodnicy odnieśli wielki sukces. Startując pierwszy raz w mistrzostwach świata, zdołali podjąć rywalizację z najlepszymi zawodnikami na świecie. Wiśniewski zdobył w Doha pierwszy medal Mistrzostw Świata Skuterów dla Polski, a w ostatecznej klasyfikacji zajął świetne V miejsce. Mamy nadzieję, że kolejny sezon, który rozpoczyna się już w marcu, będzie równie dobry.



Pracowite zakończenie sezonu 2013 w F1 H2O

Sezon wyścigów 2013 klasy Formuła 1 H2O składał się z 6 Grand Prix, rozegranych kolejno w Brazylii, na Ukrainie, w Chinach, Katarze i Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Aż 3 z 6 wyścigowych imprez rozegrały się w ciągu zaledwie 20 dni w ostatnich tygodniach minionego roku. Relacja i zdjęcia Arek Rejs.

Ten napięty harmonogram zawodów rozpoczynał się od wyścigu w stolicy Kataru, Dosze. Liderami klasyfikacji generalnej przed wyścigiem w Katarze było dwóch zawodników: Fin, Sami Selio z zespołu Mad-Croc Baba Racing Team i Włoch, startujący w barwach Kataru, Alex Carella. Obaj zawodnicy na swoim koncie mieli zgromadzoną dokładnie tę samą liczbę 44 punktów. Ze stratą zaledwie 5 punktów za nimi znajdował się Francuz, Philippe Chiappe z zespołu CTIC China Team. Czwartym największym pretendenciem do tytułu Mistrza Świata F1 H2O sezonu 2013 był Amerykanin, Shaun

Torrente z zespołu Qatar Team, który stracił w stosunku do dwóch liderów zaledwie 9 punktów.

Grand Prix Kataru

Pechowo rozpoczął swój start w GP Kataru jedyny reprezentant Polski w tej klasie wyścigów, startujący w barwach włoskiego zespołu Singha F1 Racing Team, Bartłomiej Marszałek z LOTTO Team. Bartek na jednym z treningowych okrążeń zbyt ostro wszedł w zakręt ze zbyt dużą prędkością i jego bolid przekoziółkował. Na szczęście nie uległ poważnemu uszkodzeniu, a nasz zawodnik wyszedł z niego bez uszczerbku na

zdrowiu. Później Bartek mówił, że oczywiście żałuje, że to się stało, bo naprawa uszkodzeń spowodowanych wypadkiem uniemożliwiła mu start w kwalifikacjach do wyścigu, ale z drugiej strony, przekonał się na własnej skórze, jak szybko jego zespół jest w stanie przygotować łódź do startu po takim wypadku. Ostatecznie Bartek w Katarze wywalczył kolejne 3 punkty do swojej kolekcji i ukończył wyścig w pierwszej dziesiątce. Po starcie z końca stawki i dwóch dniach i całej nocy pracy przy naprawie bolidu, było to duże osiągnięcie jak na zawodnika rozpoczynającego karierę w tej klasie. Wróćmy jednak do czołówki wyścigu.

Od początku wyścigu toczyła się zacięta walka między dwoma zawodnikami z Qatar Team, Alexem Carellą i Shaunem Torrente, znanym z brawurowej i często niebezpiecznej jazdy. Za nimi o pozycję na podium rywalizował Philippe Chiappe ze Szwedem Jonasem



Anderssonem z Team Azerbaijan, który w eliminacjach wywalczył bardzo dobrą 3. pozycję startową. Zanim jednak walka rozpoczęła się na dobre, doszło do pierwszego wypadku. Zaraz po starcie bolid Samiego Selio został uderzony w jeden z pływaków. Z pozoru lekkie uderzenie, przy prędkości blisko 200 km/h spowodowało, że jego łódź wystrzeliła w górę jak z katapulty i spadła na bolid Włocha, Francesco Cantando z Singha F1 Racing Team. Ten wypadek już na starcie wyeliminował dwóch bardzo dobrych zawodników, w tym jednego z liderów klasyfikacji. Do kolejnego wypadku doszło na ostatnim zakręcie przed metą wyścigu. Kiedy zdawało się, że wszystko jest wiadome i można iść gratulować zwycięzcom, nagle bolid Alexa zwolnił. Walczący z Carellą o podium Torrente, nie zauważył płynącego po jego wewnętrznej rodaka, Terrego Rinkera z Team Azerbaijan i zbyt ostro wszedł w zakręt, powodując poważną wywrotkę. Bolid Terrego był tak zniszczony, że nie było szansy na jego naprawę. Bolid Shauna Torrente również uległ uszkodzeniu, ale nie tak poważnemu, i mimo wypadku Torrente jako pierwszy przekroczył linię mety, zdobywając swoje pierwsze najwyższe podium w karierze startów w klasie F1 H2O. Drugi linię mety przekroczył Jonas Andersson, a tuż za nim Philippe

Chiappe. Po kontroli technicznej bolidów okazało się, że w silniku Francuza wprowadzono niedozwolone zmiany przed wyścigiem, to niestety kosztowało go utratę wszystkich zdobytych w Katarze punktów i dyskwalifikację. Punkty za 3 miejsce przeszły na konto zawodnika z Kuwejtu, Youssefa Al Rubayana z F1 Atlantic Team/Interpass /GC.

Po zawodach w Doha łódzie dwóch zawodników nie nadawały się do naprawy, bolidy dwóch innych kierowców były poddane „intensywnej terapii”. Do kolejnego Grand Prix pozostało zaledwie 5 dni. W tym czasie zespoły musiały naprawić bolidy i przetransportować je na drugą stronę Zatoki Perskiej, do Abu Dhabi, gdzie 29 listopada zaplanowane było Grand Prix Abu Dhabi, przedostatni wyścig sezonu 2013 F1 H2O.

Grand Prix Abu Dhabi

Grand Prix Abu Dhabi F1 H2O było pierwszą imprezą otwierającą trwający 10 dni Water Festival. Zaraz po bolidach Formuły 1 wody zatoki zostały opanowane przez skutery, a po nich bolidy Nations Cup. Zwieńczeniem festiwalu były dwa wyścigi katamaranów Class 1, a w międzyczasie odbyły się jeszcze regaty tradycyjnych łodzi żaglowych, wyścig tradycyjnych drewnianych łodzi motorowych i zawody pływackie. Wszystko urozmaicone było niesamowitymi pokazami akrobacji lotniczych.

Łodzie Formuły 1 zostały przetransportowane z Kataru ogromną barką i prawie cała stawka zawodników już 27 listopada była gotowa do startu w pierwszym treningu. Bolid Bartka Marszałka był w pełnej gotowości. Dodatkowo, korzystając z rad ojca, Waldemara Marszałka i doświadczonych kolegów z zespołu Singha, mechanicy Bartka całkowicie zmienili konfigurację ustawień łodzi, przenosząc część klawiszy sterowania z kierownicy na sterowanie nożne. Wymagało to od Bartka całkowitej zmiany przyzwyczajeń i właściwie

nauki jazdy bolidem niemal od podstaw. Mimo tych zmian, Bartek radził sobie bardzo dobrze i tym razem bez kłopotów ukończył wszystkie treningi i osiągnął postawiony sobie cel - awans do drugiego etapu kwalifikacji. Ostatecznie Bartek wywalczył 11 pozycję startową. Wyścig o Pole Position zwyciężył Fin, Sami Selio, który jako jedyny osiągnął czas okrążenia poniżej 45 sekund. Z drugiej pozycji w wyścigu startował Philippe Chiappe, zaś trzecią pozycję wywalczył Alex Carella, a za nim stanął reprezentant gospodarzy - Ahmed Al Hameli.

Wyścig o Grand Prix Abu Dhabi rozpoczął się bardzo nieszczęśliwie dla gospodarzy zawodów. Na pierwszym skrócie doszło do groźnie wyglądającego wypadku bolidów Abu Dhabi Team. Zawodnikom na szczęście nic się nie stało, ale ich łodzie nie nadawały się do naprawy, pozostały z nich strzępy. Po wznowieniu wyścigu pozycję prowadzącego utrzymał Sami Selio, ale Philippe Chiappe nie poddawał się i czekał na najmniejszy błąd Fina. Na trzeciej pozycji płynął Alex Carella, a za nim jedyna kobieta startująca w tej klasie wyścigów, Norweżka Marit Stromoy z Team Nautica. Marit przez niemal cały wyścig czuła na sobie oddech Shauna Torrente, który wszelkimi sposobami próbował zdekoncentrować rywalkę i wyrwać jej z rąk wywalczone 4 miejsce. Wyścig zwyciężył Sami Selio z przewagą zaledwie 2,41 sekundy nad Philippe Chiappe. Trzeci linię mety przepląnął Alex Carella, który ponad połowę wyścigu płynął z otwartym kokpitem. Podmuch wiatru zerwał górną część źle zabezpieczonej owiewki, co wpłynęło też na utratę aerodynamiki bolidu. Właśnie ta owiewka wstrzymała zapędy na punkty u naszego zawodnika. Bartek Marszałek uderzył bolidem w unoszącą się na wodzie osłonę kokpitu Carelli. Uderzenie uszkodziło śrubę. Marszałek musiał spłynąć do pomostu, aby sprawdzić czy uszkodzeniu nie uległo poszycie łodzi. Po kontroli Bartek kontynuował



wyścig, ale prowadzenie bolidu było bardzo utrudnione, a przymusowa przerwa pozbawiła go szans na punkty w GP Abu Dhabi. Po zakończeniu wyścigu nasz zawodnik zregenerował uszkodzoną śrubę i podjął się próby startu na tym samym śmigle w finałowym Grand Prix 2013 w Sharjah. Po zawodach w Abu Dhabi na pozycję lidera wrócił Sami Selio, który miał na koncie 64 punkty. 2 punkty za nim znajdował się Shaun Torrente i kolejne 2 punkty dalej obrońca tytułu, Alex Carella. Na 4 miejscu znajdował się Philippe Chiappe, który mimo dyskwalifikacji w zawodach w Katarze, po wywalczeniu 15 punktów w Abu Dhabi ciągle pozostawał w grze o tytuł Mistrza Świata F1 H2O 2013. O wszystkim miało zadecydować finałowe GP, które odbyło się 2 tygodnie później w Sharjah.

Grand Prix Sharjah

W sezonie 2012 Mistrz Świata F1 H2O był już znany po GP Abu Dhabi. Alex Carella z Qatar Team miał tak dużą przewagę punktową, że mógł zrezygnować ze startu w finałowym wyścigu. W zeszłym roku w Sharjah było dużo bardziej nerwowo, szanse na najwyższe podium ciągle miało aż 4 bardzo dobrych zawodników. Akwen, na którym startuje Formuła 1 w Sharjah, jest bardzo trudnym zbiornikiem. Otoczony jest wysokimi budynkami, które tworzą korytarze, z których bardzo często wychodzą niespodziewane, silne porywy wiatru znad znajdującego się za nimi morza. W dodatku cała laguna otoczona jest betonowym nabrzeżem, powodującym odbicia fal, co czyni powierzchnię bardzo trudną do przewidzenia. Jak trudny jest to akwen, szybko przekonał się Shaun Torrente, który już na pierwszym treningu rozbił swój bolid,

kiedy zbyt szybko wyszedł z zakrętu i za późno zareagował na podmuch wiatru. Tym razem, aby wystartować w wyścigu musiał skorzystać ze swojej zapasowej łodzi.

Wyścig eliminacyjny również obfitował w niespodziewane wydarzenia. Zaczęło się od poważnego pożaru bolidu Paula Shepada z Caudwell Racing. Na jednym z okrążeń pierwszego etapu eliminacji Paul zatrzymał się, a z tyłu jego łodzi pojawił się dym. Po chwili widzieliśmy już jęzory ognia. Wysokooktanowe paliwo groziło wybuchem. Na szczęście łódź straży pożarnej była na miejscu i szybko opanowała pożar. Poza zniszczoną łodzią, nikomu nic się nie stało. Na kolejny dramat musieliśmy zaczekać kilka minut, do drugiego etapu kwalifikacji, kiedy to lider klasyfikacji generalnej, chcąc osiągnąć jeszcze lepszy czas okrążenia, stracił panowanie nad łodzią i w wywrotce zniszczył swój nowiutki bolid. Oznaczało to, że w najlepszym wypadku, jeżeli będzie miał możliwość wynajęcia łodzi, do finałowego wyścigu sezonu wystartuje on z samego końca linii startowej. Wyścig eliminacyjny zwyciężył Alex Carella, za nim Shaun Torrente i na trzecim miejscu, ciągle walczący o podium, Philippe Chiappe. Nasz zawodnik niestety nie awansował do drugiego etapu kwalifikacji. Regenerowana śruba nie zapewniała już tak dobrych osiągnięć, a pożar bolidu z Południowej Afryki pokrzyżował plany taktyczne naszego reprezentanta. Bartek zajmował odległą, 15 pozycję startową.

Następnego dnia rano podczas treningu silnik Bartka nagle wskoczył na bardzo wysokie obroty. Bolid został zholowany. Okazało się, że uszkodzone śmigło zakończyło swoją służbę, złamało się jedno z ostrzy. Na szczęście Bartek

miał zapasową śrubę i mógł kontynuować trening, na którym później osiągał czasy dużo lepsze niż podczas eliminacji. Ostatecznie Bartek Marszałek stanął do wyścigu na 11 pozycji startowej, ale jeszcze przed startem jego mechanicy musieli wymienić wadliwie działający komputer silnika.

Wyścig przebiegał wyjątkowo spokojnie - od samego początku, aż do linii mety stawkę prowadził obrońca tytułu, Alex Carella z Qatar Team, który po tym wyścigu po raz trzeci z rzędu zdobył tytuł Mistrza Świata F1 H2O. Tuż za nim toczyła się zacięta walka między Shaunem Torrente i Philipem Chiappe. Torrente prowadził tę walkę przez niemal cały wyścig, ale krótko przed finiszem popełnił błąd i Chiappe wskoczył na drugie miejsce, ruszając do walki z Carellą. Chiappe przekroczył linię mety 2 sekundy po Alexie Carelli. Trzeci na metę dopłynął Shaun Torrente, za nim Ahmed Al Hameli, Thani Al Qamzi, Francesco Cantando, który wystartował na łodzi pożyczonej od Valerio Lagianelli, który musiał niestety pojechać do Włoch. Na 7 pozycji zameldował się Bartłomiej Marszałek, który przez cały wyścig dzielnie nie poddawał się próbom wyprzedzenia go przez Marit Stromoy. Dla Bartka był to najlepszy wynik w jego dotychczasowej karierze startów w motorowodnej Formule 1 i dowód na to, że może być godnym przeciwnikiem dla znacznie bardziej doświadczonych zawodników. W ostatecznej klasyfikacji nasz zawodnik ukończył sezon na 12 miejscu, z 10 punktami na koncie, co jak na debiutanta jest dobrym wynikiem.

Sezon 2014 ruszy w połowie marca. Pierwszym Grand Prix będzie wyścig o mistrzostwo Kataru.



Bavaria

VIRTRESS 420 fly i 420 Coupé

420 Fly posiada pełny górny pokład z drugim stanowiskiem sterowania, jadalnią i minikuchnią, natomiast 420 Coupé to jacht typu hard top z dodatkowym dużym materacem na dachu, służącym jedynie jako pokład słoneczny. Tekst i zdjęcia Arek Rejs.

Obydwie łodzie VIRTESS 420 to właściwie identyczne jednostki, które różnią się jedynie sposobem wykończenia górnego pokładu. Udostępnione do testu jachty napędzane były nawet takimi samymi motorami, a jedyna różnica polegała na zastosowanych w nich napędach. Jacht z flybridgem napędzany jest systemem Volvo IPS, natomiast Coupé korzysta z tradycyjnej przekładni „Z” z zastosowaniem systemu Aquamatic.

Elastyczny kokpit

Na VIRTESS najwygodniej i najbezpieczniej jest dostać się od strony rufy, przez dużą platformę kąpielową i dalej do kokpitu. Oczywiście, jeżeli cumujemy przy bardzo wysokim pomoście, możemy na jacht wejść od strony burty lub po hydraulicznie rozkładanym trapie na rufie, który jest tu dodatkowym, opcjonalnym wyposażeniem. Przejście półpokładami wokół łodzi jest bardzo wygodne, szerokie i bezpieczne, jednak na pokładzie brakuje mi uchwytów w nadbudówce. Innym elementem

kokpitu, do którego ciągle nie mogę się przekonać, są „kacze schody” na górny pokład. W kokpicie VIRTESS znajdują się natomiast godne uwagi rozwiązania, zasługujące na naprawdę duże brawaschowki na cumy tuż za kabestanami i hydraulicznie opuszczana platforma kąpielowa. Jest to wyposażenie opcjonalne i znajduje się jedynie na jachcie z flybridgem. Przydatne jest zwłaszcza jeżeli jesteśmy miłośnikami nurkowania, bo taka obniżona platforma kąpielowa bardzo ułatwia podjęcie na pokład ciężkiego ekwipunku. Przydatnym rozwiązaniem w kokpicie jest, opracowany przez projektantów stoczni Movable, Cockpit Furniture System, czyli system umożliwiający wykonanie dowolnej konfiguracji układu mebli w kokpicie. Wielokrotnie już widziałem na jachtach podobne systemy, które za naciśnięciem klawisza zmieniały kanapę w słoneczne łóżko i przesuwaly meble w dowolne miejsce pokładu. Były to zaawansowane technologicznie rozwiązania, wymagające zastosowania

dodatkowych silników, siłowników i dodatkowej energii elektrycznej. Bavaria znalazła bardzo prosty i tani sposób na osiągnięcie identycznego efektu bez konieczności uruchamiania dodatkowego zasilania. W kokpicie znajduje się stół i dzielona na dwie części kanapa. Meble stoją na znajdujących się w podłodze szynach. Wystarczy odblokować dźwignie znajdujące się przy każdym z tych trzech sprzętów i możemy nimi jeździć niemal po całej powierzchni kokpitu. Standardowy układ to kanapa na rufie, a przed nią stolik, ale w 2 minuty możemy ten układ zmienić całkowicie i umieścić wszystkie meble wzdłuż burty. Przy takim układzie, budząc się w dziobowej kabinie, mamy z łóżka otwarty widok na morze.

Salon i kuchnia

Do salonu przechodzimy szerokimi, przesuwanymi szklanymi drzwiami. Przestrzeń salonu jest umownie podzielona na wypoczynkową i roboczą. Część wypoczynkowa znajduje się z tyłu i składa się na nią wygodna kanapa w kształcie litery L, znajdująca się na prawej burcie. Przed nią mamy rozkładany stół i dwie pufy. Na przeciwnej burcie znajduje się rząd szafek z wysuwanym telewizorem. Część robocza



salonu to oczywiście sterówka umieszczona na prawej burcie i znajdujący się po przeciwnej stronie kambuz w kształcie litery L. W bardzo dużej kuchni znajdziemy dwupalnikową kuchenkę elektryczną, dwukomorowy zlewozmywak, kuchenkę mikrofalową i lodówkę o pojemności 80 l.

Stanowisko sterowania znajduje się na lekkim podwyższeniu i trochę brakowało mi tam stopnia, żeby wygodnie zejść z dwuosobowego fotela sternika do salonu. Za sterem siedzi się wygodnie i nie ma problemów z dotarciem do wszystkich przyrządów nawigacyjnych. Szkoda tylko, że kierownica znajduje się na środku panelu sterowania, co powoduje, że mimo że jest to dwuosobowe miejsce, to sternik, chcąc pewnie i wygodnie prowadzić łódź, musi zająć całą kanapę. Co ciekawe, na panelu sterowania nie znajdziemy znanych z innych łodzi klawiszy obsługi wycieraczek, oświetlenia, pomp i innych systemów łodzi. Jest za to, daleko po lewej stronie deski rozdzielczej, dotykowy monitor, na którym wybieramy interesujące nas funkcje i za jego pomocą uruchamiamy np. wycieraczki. Jedynymi tradycyjnymi klawiszami na panelu sterowania są klawisze

sygnału dźwiękowego i elektrycznie otwieranego dachu. Poza tym, według mnie, niezbyt trafionym pomysłem na obsługę wycieraczek, deska rozdzielcza prezentuje się bardzo dobrze, jest czytelna i łatwa w obsłudze. Zanim jednak uruchomimy silniki, czas odwiedzić część mieszkalną jachtu.

Sypialnia z widokiem na morze

Schodzimy do niewielkiego korytarza, z którego kolejne drzwi prowadzą do trzech kabin sypialnych i jednej z dwóch toalet, która ulokowana jest na lewej burcie. Jest to toaleta z kabiną prysznicową. Duża dziobowa kabina armatora ma własną toaletę z kabiną prysznicową ulokowaną na prawej burcie. Kabina dziobowa jest zaskakująco przestronna i dzięki dużym oknom jasna, z pięknym widokiem na morze. Dwuosobowe kabiny gościnne są oczywiście znacznie mniejsze, ale również bardzo jasne, z dużymi oknami w kształcie rombów.

Obie kabiny mają też niewielkie szafy, ale kabina na prawej burcie jest znacznie przestronniejsza i dużo wyższa. Przestrzeń sypialni na lewej burcie jest ograniczona przez znajdujący się piętro wyżej kambuz, dlatego tę sypialnię szczególnie polecam najmłodszym gościom.

Salon i części mieszkalne wykonane są ładnie, chociaż widać sporo niedociągnięć w wykończeniu detali, zwłaszcza na łączeniach drewna. Podczas zwiedzania wnętrza nie mogłem pozbyć się wrażenia, że meble na tym jachcie pochodzą z jednej z tańszych kolekcji IKEA i trochę psują ogólne bardzo dobre wrażenie.

Napęd

Obie jednostki napędzane są silnikami Volvo Penta D6. Motory na 420 Fly z napędem IPS zapewniają łączną moc 870 KM, natomiast silniki na Coupé z napędem "Z" gwarantują moc 800 KM. Byłem bardzo ciekaw



jak wypadnie w tej konfrontacji napęd IPS. Rzeczywiście, jacht z IPS zachowywał się jak pociąg pędzący po swoim torze. Tu możemy zostawić kierownicę i bez względu na prędkość łódź nie zbacza z kursu nawet na metr, podczas gdy przy napędzie „Z” czasem potrzebujemy lekko skorygować kurs, zwłaszcza przy małych prędkościach. Jeżeli lubimy bardziej sportową jazdę, większe przyspieszenie, bardziej ciasne zwroty przy większych prędkościach i mocniejsze przechyły, powinniśmy zdecydować się na tradycyjną „Zetkę”. Jeżeli jednak wolimy bardziej stabilną żeglugę, większy spokój przy manewrach portowych i nie zależy nam na przyspieszeniu, radzę skierować swój wybór na napęd IPS. Bez względu na to, który rodzaj napędu wybierzemy, prędkość maksymalna obu testowanych 420 wynosi około 35 węzłów. Zarówno w wersji Coupé, jak i Fly widoczność zza steru jest bardzo dobra, nawet przy ostrych łukach, czym

byłem bardzo zaskoczony przy jachcie z pokładem flybridge, gdzie nie miałem nad sobą dużego przeszklonego dachu.

Trudny wybór

Gdybym miał wybierać między VIRTESS 420 Fly i VIRTESS 420 Coupé, czułbym się jak bajkowy osiołek, któremu w żłoby dano. Obie jednostki mają coś, co sprawia, że są równie interesujące. 420 Fly ma ogromny flybridge z dodatkową sterówką, gdzie możemy spędzać cały dzień żeglugi przy ładnej pogodzie. 420 Coupé ma natomiast bardziej sportowy wygląd i duży otwierany dach, który sprawia, że salon staje się jeszcze większy. Do tego jacht ma również duży pokład słoneczny, z którego ze względów bezpieczeństwa, niestety można korzystać jedynie podczas postoju. Na chłodniejsze morza zdecydowałbym się raczej na wersję Coupé. Podróż na flybridgu przy niskiej temperaturze i deszczu wcale nie

jest przyjemnością. Wersję z flybridgem polecałbym na cieplejsze akweny lub dla armatorów myślących o korzystaniu z jachtu jako miejsca spotkań większej grupy przyjaciół.

Testowane VIRTESS to bardzo dobrze sprawujące się jachty z wieloma ciekawymi rozwiązaniami, ale też pełne trochę dziwnych, nie pasujących do siebie pomysłów, jak np. wycieraczki włączane przez dotykowy panel i telewizor na mechanizmie sprężynowym. Linia VIRTESS w planach stoczni Bavaria to bardziej luksusowa linia jachtów produkowanych przez tę stocznia. Rzeczywiście linia zewnętrzna jachtów i ich osiągi mogą łatwo konkurować z wieloma innymi producentami luksusowych łodzi, jednak stocznia musi bardziej popracować nad wykończeniem wnętrza i zastosowaniem ładniejszych materiałów wykończeniowych. Mimo to, myślę, że linia VIRTESS to jeden z bardziej udanych pomysłów stoczni Bavaria.



MARGO9

Margonin stoi wakeboardem

Klub MARGO9 istnieje formalnie około dwa lata, jednak już może pochwalić się medalowymi osiągnięciami swoich wychowanków, a dzięki pasji i zaangażowaniu planuje sięgnąć po wiele więcej. Tekst Bartosz Kaźmierczak, zdjęcia Kamil Hadyński.

pokazów i zawodów. Ludzie tworzący Klub, to osoby, które na co dzień zawodowo działają w wielu branżach i zawodach, dzięki czemu Klub potrafi działać jak dobrze zarządzana firma.

W roku 2011, gdy wyciąg w Margoninie rozpoczynał swój pierwszy pełny sezon, zawiązała się nieformalna grupa znajomych, którzy wspólnie organizowali wyjazdy „na deskę”. Po kilkunastu tygodniach grupa ta liczyła już ponad 100 osób. Wydarzeniem, które przybliżyło formalne założenie klubu, była zbiórka pieniędzy na budowę pierwszej przeszkody. Wzięło w niej udział kilkadziesiąt osób, wspólnymi siłami, jeszcze w tym samym roku, udało się zwodować kicker. Działania grupy nie pozostały bez echa i zainspirowały urząd miasta

i gminy Margonin, właściciela wyciągu, który zakupił kolejne dwie przeszkody: kicker i slider. Wtedy też nieformalna grupa znajomych postanowiła założyć stowarzyszenie sportowe. W ten sposób 17 maja 2012 roku zostało ono formalnie zarejestrowane pod nazwą Klub Wakeboardowy MARGO9. Nazwa Klubu MARGO9 to gra słów w języku angielskim: MARGO-NINE, czyli po prostu Margonin. Członków Klubu wyróżnia przede wszystkim wspólna pasja, chęć promowania wakeboardu, zabawa i radość z organizowania

Sukcesy

Klub dotychczas zorganizował Mistrzostwa Polski (2013), Puchar Polski (2012), dwie edycje eventu dla dzieci Młody Surfer (2012, 2013) oraz współorganizował cykl zawodów Wake Cup (2013). Obecnie w klubie zrzeszonych jest 24 zawodników. W roku 2012 Mateusz Muszyński zajął 2 miejsce na mistrzostwach Polski w kategorii junior młodszy. W 2013 roku podczas IV Mistrzostw Polski zawodnicy MARGO9 zdobyli aż 8 medali: w kategorii junior



kobiety: Magdalena Kado - złoty medal, Agnieszka Łapacz - srebrny medal; w kategorii junior mężczyźni: Maurycy Karczewski - srebrny medal, Mateusz Muszyński - brązowy medal; w kategorii młodziczki: Agnieszka Kado - złoty medal, Martyna Andrzejczak - srebrny medal; w kategorii młodzicy: Jakub Kado - srebrny medal, Alan Helsner - brązowy medal.

W skład kadry MARGO9 wchodzi również takie sławy jak Rafał Płaza, wielokrotny medalista mistrzostw Polski, dwukrotny mistrz Polski oraz Mateusz Majchrzak, legenda wakeboardu w Polsce, jeden z najlepszych trenerów w kraju, który wyszkolił takich zawodników jak Kuba Konefał (Kabel Szczecinek) czy Magdalena Kado (Margo9). W tym roku zawodnik klubu Maurycy Karczewski wziął udział w mistrzostwach Europy w wakeboardzie za wyciągiem, które odbyły się w Szwecji, a klub, wraz z innymi podmiotami, współfinansował wyjazd Maurycego.

Inwestycja w młodzież

Klub stawia przede wszystkim na dzieci

i młodzież, posiada własną szkołkę wakeboardową, którą prowadzi Mateusz Majchrzak. Obecnie do szkoły uczęszcza 20 dzieci, przede wszystkim mieszkańców gminy Margonin. Zajęcia odbywają się dwa razy w tygodniu na wyciągu w Margoninie, ale również prowadzone są na innych wyciągach, np. w systemie 2.0. W tym roku po raz kolejny klub zorganizował w czerwcu festyn sportowo-edukacyjny pod nazwą „Młody Surfer”, w którym wzięło udział 120 dzieci. „Młody Surfer” ma na celu zachęcenie dzieci w wieku wczesnoszkolnym do uprawiania sportów wodnych. Dzieci podczas zabawy uczą się dbać o własne bezpieczeństwo na wodzie i poznają podstawy wakeboardu. Dzięki współpracy z urzędem miasta i gminy Margonin, dzieci z okolicy mogą za symboliczną miesięczną składkę uczęszczać do szkoły wakeboardowej. Miasto było również dwukrotnie

współorganizatorem i sponsorem Pucharu Polski i Mistrzostw Polski.

Cele i marzenia

MARGO9 chce zostać najważniejszym klubem wakeboardowym w Polsce, który szkoli najlepszą kadrę riderów. Dlatego też stawia przede wszystkim na dzieci i młodzież, to dzięki nim w przyszłości będą mogli z dumą patrzeć na podium. Klub marzy też o pierwszym podium w Europie dla swojego wychowanka. I choć sami twórcy Klubu MARGO9 mówią, że mierzą wysoko, to mają ku temu podstawy. Zaangażowanie w rozwój i promocję dyscypliny, poprzez organizowane imprez głównie dla dzieci, ale i amatorów i profesjonalistów na pewno pomoże zrealizować założone cele i marzenia. Klub chciałby także mieć własny wyciąg treningowy w systemie 2.0. W 2014 roku na pewno część z tych planów się spełni.

Klub Wakeboardowy MARGO9
ul. Mikołaja Reja 1/1, 64-830 Margonin



wrzesień 1969

Komunikat Polskiego Związku Motorowodnego

Życie kolegi ważniejsze niż punkty

Przejmujące zimno, deszcz, wiatr i wysoka fala towarzyszyły 60 motorowodniakom, którzy wystartowali z przystani Polonii w Warszawie do drugiej, i zarazem ostatniej, eliminacji mistrzostw Polski w klasach łodzi użytkowych.

Program zawodów przewidywał rozegranie dwóch etapów – pierwszy prowadził z Warszawy do Zakroczymia (43 km) i był biegiem na regularność (zawodnicy musieli zmieścić się w wyznaczonym czasie), drugi był wyścigiem na trasie Zakroczym – Płock (78 km).

Bohaterski czyn

Zadania były więc niełatwe, a niesprzyjające warunki atmosferyczne jeszcze je utrudniały. Trzeba było wyzyskać hart ducha i mieć sporo szczęścia, aby dopłynąć do celu. A w Płocku zameldowało się aż 47 załóg! Podczas pierwszego etapu zdarzył się groźny wypadek. Jedna z łodzi Gwardii, podcięta wysoką falą, wywróciła się. Życiu zawodników zagrażało niebezpieczeństwo. Niedaleko przepływała łódź Adamca z Legii.

Legionista, nie zważając na to, że może mieć opóźnienie, pospieszył na pomoc

Jedna z łodzi Gwardii, podcięta wysoką falą, wywróciła się. Życiu zawodników zagrażało niebezpieczeństwo.

kolegom. Dzięki jego odwadze i przytomności umysłu wszystko skończyło

się szczęśliwie, ale na metę w Zakroczymiu zawodnik Legii nie przybył na czas. Należy więc podkreślić i wyrazić zadowolenie z decyzji Komisji Sędziowskiej, która zaliczyła Adamcowi pełną, możliwą do zdobycia ilość punktów! Na zakończenie imprezy rozegrano w Płocku wyścig o „Błękitną Wstęgę

Płocka”, w którym startowali zwycięzcy poszczególnych klas.

Wyniki

Klasa AU: 1. W. Marszałek, Polonia, 2. Janicki, Polonia, 3. A. Rafałowski, Gwardia; klasa BU: 1. A. Albiński, Polonia, 2. J. Zuzian, Polonia, 3. M. Burgryn, Legia; klasa CU: 1. Z. Foltyński, Polonia, 3. W. Domański, Polonia, 3. B. Bardziel, WKW; klasa FU: 1. J. Ambroziewicz, Polonia, 2. M. Danielewicz, Polonia, 3. L. Dąbrowski, Legia; klasa NU: 1. M. Smaglewski, 2. A. Błaszczuk, 3. Z. Hilman, WKW. „Błękitna Wstęga Płocka”: 1. W. Wiśniewski, WKW, 2. W. Marszałek, Polonia, 3. J. Zusin, Polonia.

Wydawnictwa Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego



www.pzmwinw.pl

www.polishpowerboating.com

speed on the water



UBEZPIECZ SIĘ Z PZMWiNW

www.pzmwinw.pl



Oferta obejmuje możliwość ubezpieczenia jachtu motorowego w zakresie:

- szkody polegające na utracie, uszkodzeniu i zniszczeniu jachtu (CASCO);
- odpowiedzialność cywilna użytkownika jachtu;
- mienie osobiste członków załogi;
- następstwa nieszczęśliwych wypadków członków załogi jachtu.

DODATKOWO TERAZ UBEZPIECZENIE NNW - GRATIS

dla członków załogi przy rejestracji statków sportowo rekreacyjnych w Polskim Związku Motorowodnym i Narciarstwa Wodnego



Towarzystwo Ubezpieczeń Gothaer S.A. działając we współpracy z Polskim Związkiem Motorowodnym i Narciarstwa Wodnego, uruchomiło platformę internetową, umożliwiającą ubezpieczenie jachtów motorowych dla osób rejestrujących jachty motorowe w PZMWiNW. Ubezpieczycielem jest Towarzystwo Ubezpieczeń Gothaer S.A.

www.pzmwinw.pl/rejestracja_lodzi/ubezpieczenia.html