



KWARTALNIK NR 2/2013

KILWATER

MAGAZYN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWODNEGO I NARCIARSTWA WODNEGO

speed on the water



**NOWE PATENTY
MOTOROWODNE**

**SZCZECINEK
DAJ SIĘ
WYCIĄGNAĆ!**

**MANIEWSKI
BEZKONKURENCYJNY
NA WĘGRZECH**

JAY BENNETT

JESTEM SZCZĘŚCIARZEM

ISSN 2082-2111



9 772082 211001

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



PARKER RIB

Łodzie hybrydowe Parker RIB:

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



Zdj. PARKER

Silniki zaburtowe i wbudowane



MERCURY
MerCruiser

MERCURY



Parker 660 Weekend, Zdj. PARKER

Systemy nawigacyjne



SIMRAD

LOWRANCE

B&G



Parker 660 Pilothouse, Zdj. PARKER

Wyposażenie jachtów



vetus



QUICKSILVER®

Sprzedaż łodzi Quicksilver



Zdj. PARKER

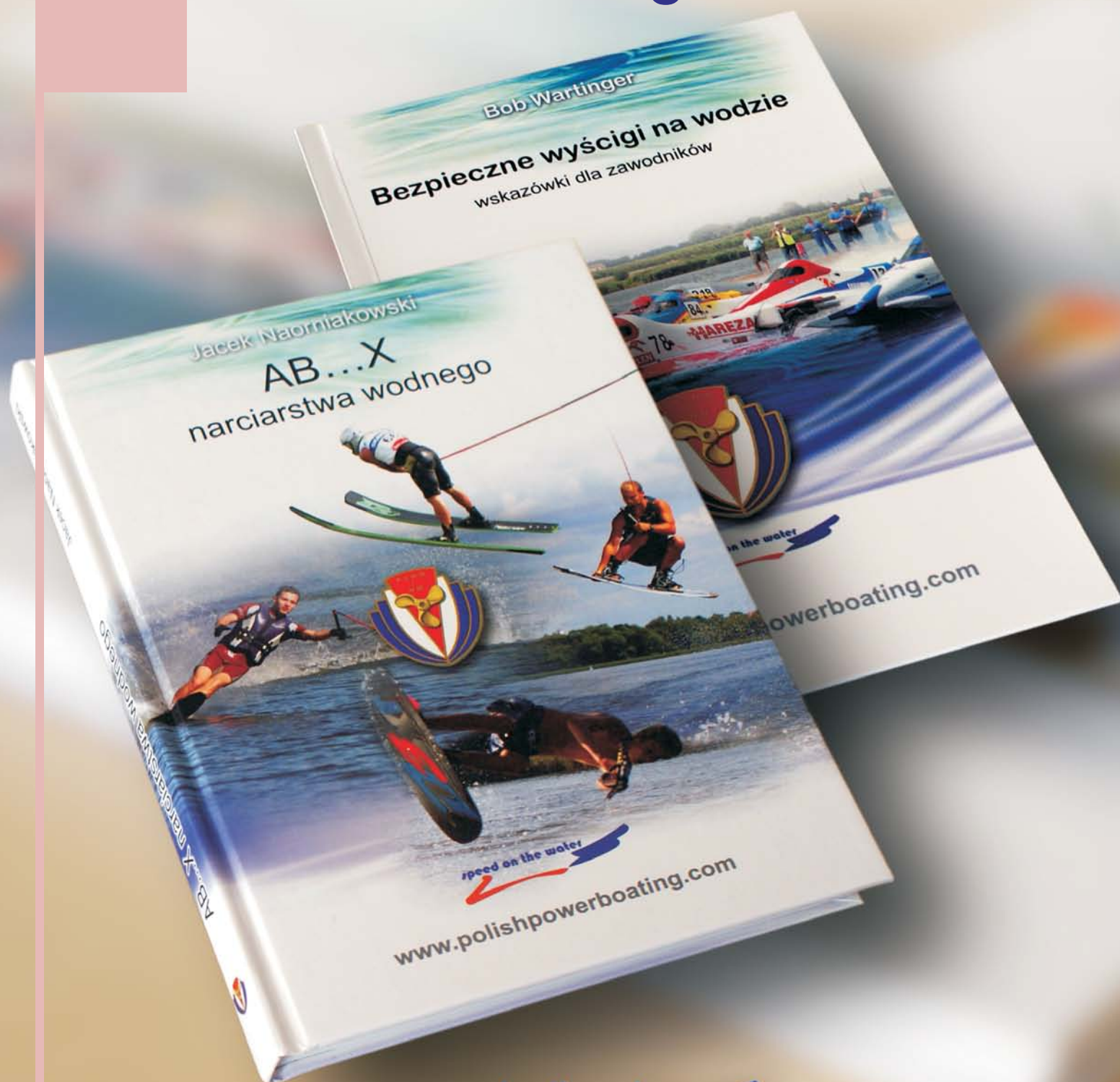
tel. +48 22 785 11 11
fax +48 22 785 09 99
parker@parker.com.pl
www.parker.com.pl



PARKER
P O L A N D

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

Wydawnictwa Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego



www.pzmwinw.pl

www.polishpowerboating.com

W najnowszym KILWATERZE piszemy o ważnych zmianach, które weszły właśnie w życie w związku z nowymi rozporządzeniami wydanymi przez Ministerstwo Sportu i Turystyki. Zmiany te dotyczą sposobu wydawania patentów i licencji, ich rodzaju, szkoleń i egzaminów, sposobu dokonywania opłat i rozbudowy systemu informatycznego do obsługi całości tych zadań, polecam lekturę tekstu, gdzie są omówione te zagadnienia. Dodatkowo PZMWinW podjął współpracę z firmą ubezpieczeniową, dzięki czemu dla osób rejestrujących w Związku jachty motorowodne, istnieje możliwość ubezpieczenia jachtu na preferencyjnych warunkach, szczególnie również w numerze. Dla miłośników narciarstwa

wodnego mamy niespodziankę w postaci wywiadu z legendą tego sportu, amerykańskim zawodnikiem, trenerem i właścicielem cenionej szkoły narciarstwa wodnego Jayem Bennettem. Dla zawodników sportów motorowodnych początek sezonu wypadł dość dobrze, choć nie obyło się bez kilku niespodzianek, sporo relacji z tego co działo się na krajowych i zagranicznych zawodach polecam do czytania w najnowszym KILWATERZE.

Paweł Szabelewski
Sekretarz PZMWinW



spis treści

- | | |
|--|---|
| 2 Jay Bennett: Jestem szczęściarzem | 20 Jubileuszowe Rouen – test na wytrzymałość |
| 5 Skład kadry narodowej 2013 – wakeboard | 22 Gorący weekend dla sportu motorowodnego |
| 6 Kalendarium zawodów 2013 | 23 Festiwal wody i śniegu |
| 8 Nowe patenty motorowodne | 24 O co kamman – Lekcja 3 |
| 10 Ekologiczny powerboating | 26 Wielka Pętla Wielkopolski |
| 12 Ubezpiecz łódź z PZMWinW | 28 Szczecinek daj się wyciągnąć! |
| 13 I Festiwal Sportów Wodnych już za nami | 30 Flipper 670 DC |
| 14 Grand Prix Chin | 33 Motorowodniacy startują w Myśliborzu |
| 16 I Eliminacje Mistrzostw Europy F125 | 34 „Zegrze” Wojskowy Klub Sportowy |
| 17 Maniewski bezkonkurencyjny na Węgrzech | 36 Pływający domek campingowy |
| 18 Za bardzo chciałem zwyciężyć | |



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

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

Jestem szczęściarzem

Jay Bennett – legenda, trener, biznesmen, od 37 lat prowadzi najlepszą na świecie szkołę narciarstwa wodnego. Rozmawiała Olga Kurczyńska.

Prowadzisz najlepszą na świecie szkołę narciarstwa wodnego, zjeżdżają do Ciebie zawodnicy z całego świata by zwiększać swoje umiejętności i potem zdobywać medale. Odnosisz też sukcesy jako zawodnik, trener i teraz biznesmen. Co według Ciebie najbardziej wpłynęło na Twój sukces?

Pozwolę sobie zacząć od tego, że wszyscy lubią mówić o sobie, że są najlepsi. Ja bardziej chcę być przykładem, niż o tym mówić. Kocham bycie trenerem. Ale kiedy zacząłem prowadzić prawdziwy biznes, zatrudniać pracowników i trenerów, nie miałem wyboru musiałem nadzorować wszystko. Teraz prowadzę spotkania z pracownikami, a żona zajmuje się studentami – przekazuje mi informacje i ich oczekiwania, a ja przekazuję je trenerom. Często wchodzę z nimi do łódki, by pomagać przy pracy, doglądać, wytyczać i nadzorować cele, a przede wszystkim pokazywać, jak je osiągnąć. Pod koniec roku siadamy i staramy się ten rok omówić i podsumować, tak by następny był lepszy. Nigdy nie spoczywamy na laurach. 37 lat o tym świadczy.

Jak zaczynałeś swoją przygodę z narciarstwem wodnym?

Zacząło się zwyczajnie, moja rodzina była na camping, na którym był otwarty klub sportowy z narciarstwem wodnym.

Od syna sąsiada, który był w szkole Cash Ski School in Florida, dowiedzieliśmy się wiele o międzynarodowym narciarstwie wodnym i zainteresowałem się tym sportem. Zdecydowaliśmy się pojechać na Florydę, gdzie Richard Johnson (red. jeden z najbardziej utytułowanych ekspertów narciarstwa wodnego w USA) - nikt nie wiedział wtedy kim on jest – nadał mi licencję zawodniczą po obejrzeniu zawodów, w których brałem udział. Uzyskałem klasyfikację w trzech dyscyplinach – slalomie, jeździe figurowej i jeździe na stopach. Gdy wróciliśmy, zostałem członkiem Amerykańskiej Federacji Narciarstwa Wodnego. W 65. roku w Port Gibson Missisipi pierwszy raz wziąłem udział w profesjonalnych zawodach. Powoli narodziła się pasja i właśnie tak się zaczęło.



Szkołę prowadzisz od 1979 roku. Czy miałeś momenty wątplenia, kiedy chciałeś zostawić wszystko i zacząć od nowa?

Na początku zajęcia odbywały się tylko w maju, czerwcu i lipcu, a ja pracowałem w rafinerii. Moja żona studiowała, więc w wakacje prowadziła szkołę. Zatrudniłem jedną osobę, która jej pomagała, a po pracy przychodziłem ja i pracowałem po południu. Nigdy nie miałem chwil wątplenia. Gdy byłem młody, wierzyłem że nie ma rzeczy niemożliwych. Ani przez sekundę nie pomyślałem by rzucić to co robię.

Tak, wszyscy pracujemy razem. Pływamy, trenujemy i trzymamy się razem – każdy ma swoją porcję zadań. To zdecydowanie jedna z najważniejszych korzyści prowadzenia rodzinnego biznesu. Oczywiście pojawiają się konflikty, to naturalne gdy przebywa się z kimś 24 godziny na dobę. Jednak gdybyście zapytali moją żonę i córkę, czy wybrałyby inną drogę, sądzę że nie chciałyby, by nasze życie potoczyło się inaczej.

Jawisz mi się jako człowiek, który dba o każdy kawałek swojej posiadłości, wszystko robi sam i kocha każdy centymetr swojej farmy. Czy tak jest

Co składa się na biznes, który prowadzisz?

Prowadzimy trzy projekty: Pro shop, serwis i sprzedaż łodzi Mastercraft oraz szkołę narciarstwa wodnego. Otwarcie sklepu było naturalne – studenci potrzebowali sprzętu. Natomiast sprzedaż łodzi to coś, co pozwala nam mieć łódki i serwisować je. Sprzedaż łodzi uzupełnia działania szkoły, razem to ma sens.

W prowadzenie szkoły zaangażowana jest cała Twoja rodzina – żona Anna i córka Danyelle.

w rzeczywistości?

Kiedy budowaliśmy biznes, nie mieliśmy środków by płacić za pracę ludziom. W Ameryce mamy dwa rodzaje pracowników: nazywamy ich blue collar woker (red. pracownik fizyczny) i white collar worker (pracownik umysłowy). Ja pochodzę z rodziny blue collar worker. Mój tata potrafił zrobić wszystko – od niego nauczyłem się wiele, ale w żadnej z tych rzeczy nigdy nie byłem najlepszy. Gdy budowaliśmy jezioro, miałem świetnego znajomego, który pomagał przy rzeczach, których nie umiałem

zrobić. Ale generalnie wszystko co mam osiągnąłem pracą własnych rąk.

Jak wygląda zwykły dzień Jaya Bennetta?

Opowiem wam o typowym dniu w tym sezonie. Wstaję, i gdy tylko dotykam podłogi jestem już w pracy, nie muszę iść do biura. Każdego dnia mam listę rzeczy, które muszą być zrobione. Na początku: sprawy organizacyjne, zarówno te dotyczące obsługi jak i pracowników. Zazwyczaj Ski school zaczyna pracę pierwsza i od niej zaczynam, potem idę do Pro Shopu lub rozmawiam z boat managerem. Następnie większość czasu spędzam na doглядaniu szkoły. Wykonuję różne prace: od koszenia trawy po naprawianie płotu. Tu zawsze jest coś do naprawienia. To najprawdopodobniej najcięższe z zadań. Mąż mojej córki jest inżynierem mechanicznym, więc w przyszłości będę mógł liczyć na jego pomoc. Poniedziałek to najważniejszy i najbardziej zapracowany dzień. Jeżeli poniedziałek jest dobry, to cały tydzień jest dobry.

Co Cię napędza do działania, daje nową energię i pozwala tyle lat nieprzerwanie działać?

Na początku odnosiłem sukcesy w zawodach i przeszło to na biznes. Ważne jest dla mnie to, że nasza szkoła jest uważana za jedną z najlepszych. Jestem z tego dumny. Ale też z tego, że ludzie lubią to miejsce, że trenerzy są odpowiedni, że zawodnicy tu wracają. Napędza mnie ta sama motywacja, która pochodzi ze sportu zawodowego – chcę być najlepszy w tym co robię, chcę by ta szkoła była jak żadna inna.

Przez lata zdobyłeś ogromne doświadczenie, miałeś do czynienia z wieloma zawodnikami, trenerami, osobowościami, talentami. Co decyduje o sukcesie w narciarstwie wodnym?

To świetne pytanie, każdy trener

powinien to wiedzieć. Talent jest bardzo ważny, bardzo ważne żeby zawodnik miał odpowiednie przygotowanie, rytm dnia, nie tylko technikę na wodzie ale i zrozumienie fizycznego wyzwania, jakim jest uprawianie tego sportu. Zawodnik musi też poprawnie pracować na lądzie. Psychologia sportu ma tu ogromne znaczenie, bo przecież nie do końca najważniejsze jest jak dobrze pracujesz na treningu. Musisz przede wszystkim dać sobie radę na zawodach. Musi być dostępnych wiele elementów, z których buduje się dobrego zawodnika. Z topowymi zawodnikami ważniejsza jest praca poza wodą niż to, co dzieje się na niej. Trzeba też nauczyć ludzi jak wygrywać i jak rywalizować.

Czy możesz przekazać jakieś wskazówki polskim trenerom? Co według Ciebie jest najważniejsze by być dobrym trenerem i móc prowadzić zawodników do sukcesu. Dla wielu trenerów jesteś wzorem i oczekują na Twoją radę.

By być dobrym trenerem trzeba mieć doświadczenie, nie ma nic cenniejszego. Im więcej trenujesz zawodników, oglądasz jak trenują, tym więcej się uczysz i więcej zdobywasz wiedzy. Najważniejsze jest, by zrozumieć jakie etapy ma osiągnąć zawodnik w każdej dyscyplinie (slalom, figury, skoki). Wielu trenerów nie trenuje zawodników powoli, krok po kroku, tak jak powinien. Przypuśćmy, że mamy etapy do zrealizowania od 1 do 10, i chodzi o to by powolutku przechodzić przez nie kolejno, każdy z nich należy zrealizować w procesie nauczania. Często trenerzy są niecierpliwi i przechodzą od razu do dalszych etapów, na przykład do czwartego, zamiast zacząć od pierwszego. Należy objaśniać, tłumaczyć, cierpliwie uczyć, doświadczeni trenerzy pokazują to świetnie w naszej szkole.

Twoja szkoła organizuje co roku

festiwal, na który zjeżdżają zawodnicy z USA i z zagranicy, dzięki któremu żyje również miasteczko.

La Night Jam stworzyłem z firmą Mastercraft i Chrisem Sullivanem, który jest teraz brand managerem w Radar Skills. Sukces osiągnęliśmy dzięki formatorowi, jaki nadaliśmy tym zawodom. Wiedzieliśmy, że aby osiągnąć sukces, szczególną uwagę musimy zwrócić na publiczność – jej potrzeby i oczekiwania. Czuliśmy, że impreza musi rozgrywać się w nocy. Wtedy publiczność chce się zrelaksować, spędzić czas ze swoją rodziną. Wiedzieliśmy, że w porównaniu do normalnych zawodów, te muszą być krótsze, by utrzymać uwagę widza. Stworzyliśmy imprezę, gdzie główne atrakcje na wodzie trwają 2-2,5 godziny. By zachowany był charakter zawodów, wszystko zaczyna się w ciągu dnia. Wtedy wyłaniamy finalistów, i to oni biorą udział w La Night Jam. Poprzez taką właśnie formułę, odpowiednią reklamę, muzykę, stworzyliśmy wydarzenie, na które czeka mnóstwo ludzi. Można też oglądać je przez internet.

Jakie masz plany na przyszłość?

Ja i moja żona chcielibyśmy, by nasza córka i jej mąż kontynuowali nasz biznes. Jeśli zechcą. Dzięki ich pomocy nie mielibyśmy problemu z przejściem na emeryturę. Wszystko się zmienia, nawet prowadzenie szkoły, ale oni oboje wychowali się w tym sporcie, są dobrze wykształceni, będą wiedzieć co robić.

O czym marzy Jay Bennet? Czego można Ci życzyć?

To trudne pytanie. Jestem szczęściarzem, kilka moich marzeń się spełniło. To czego pragnąłbym w przyszłości, to kontynuowanie tego co stworzyłem przez moją córkę i jej męża, a następnie ich dzieci. Prowadzę ten biznes od 37 lat. Chciałbym, żeby kiedyś to było 67 lat, 100 etc.

Skład kadry narodowej 2013

WAKEBOARD



Jakub Konefał

Junior, Szczecinecki Klub Wakeboardowy KABEL Szczecinek



Dawid Balas

Junior, KS YOUCANWAKE Warszawa



Filip Czerniec

Junior, niezrzeszony



Jan Korycki

Open, KS Holka Warszawa



Filip Lisiecki

Junior, KS Acroboard Łomianki



Emilia Łopińska

Open, KS Acroboard Łomianki

Kalendarium Zawodów 2013

NARCIARSTWO WODNE



Jaworzno 2013.06.15-16

Międzynarodowe zawody SILESIA CUP 2013

Szczytno 2013.07.06-07

Międzynarodowe zawody w slalomie
MAZURIA CUP 2013



ME Juniorów i seniorów 35 + w narciarstwie wodnym za wyciągiem

Odbędą się na tym samym akwenie i wyciągu w Szczecinku co Mistrzostwa Europy OPEN, w dniach 6-8 września. Tym razem liczymy na medale naszych zawodników w kategorii U19. Mamy nadzieję, że zeszłoroczni medaliści z Londynu powtórzą swoje sukcesy: Kamil Borysewicz zdobył wtedy złoto w skokach i srebro w slalomie, a Erwin Zawadzki brąz w skokach. Duże szanse na medal w skokach ma też Małgosia Rutkowska, tegoroczna brązowa medalistka Mistrzostw Świata Juniorów za motorówką w Mulwali w Australii.

Szczytno 2013.07.13-14

Mistrzostwa Polski w jeździe figurowej na nartach wodnych za motorówką

Przyjezierze 2013.07.20-21

Mistrzostwa Polski w skokach na nartach wodnych za motorówką

Augustów 2013.07.27

Międzynarodowy Konkurs Skoków NETTA CUP/
Netta Night Jump 2013 – memoriał im. Z. Kowal



Mistrzostwa Europy OPEN w narciarstwie wodnym za wyciągiem

Szczecinek w dniach 29-31 sierpnia stanie się areną międzynarodowych zmagania. Tegoroczne Mistrzostwa Europy w Narciarstwie Wodnym będą bardzo emocjonujące – nasi zawodnicy za zadanie mają obronić drużynowe wicemistrzostwo Europy sprzed dwóch lat z Turcji. Wyciąg, na którym będą odbywały się zawody liczy 1100 metrów, jest jednym z nowocześniejszych w Europie, ma trybunę na wodzie, mogącą pomieścić nawet trzystu entuzjastów tego sportu, jest więc gdzie kibicować. Warto odwiedzić Szczecinek i dopingować naszych zawodników.

Skulsk 2013.08.10-11

Mistrzostwa Polski w slalomie
na nartach wodnych za motorówką

Szczecinek 2013.08.29-31

Mistrzostwa Europy OPEN
w narciarstwie wodnym za wyciągiem

Szczecinek 2013.09.06-08

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

Augustów 2013.09.13-15

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

WAKEBOARD



Ostróda 2013.07.13

Międzynarodowe zawody w wakeboardzie za wyciągiem Rockstar

Margonin 2013.08.09-10

Mistrzostwa Polski w wakeboardzie za wyciągiem

Radom 2013.08.14-18

Mistrzostwa Europy w Wakeboardzie za motorówką

Fagersta, Szwecja 2013.08.27-31

Mistrzostwa Europy w wakeboardzie za wyciągiem



Endurance

Zawody „Necko Endurance” od kilku lat organizowane w Augustowie, w tym roku odbędą się w dniach 13-14 lipca, i zapewne jak co roku przyciągną ogromną rzeszę widzów, jest to nawet 10 000 osób. Podczas 8 godzinnego wyścigu zawodnicy mają za zadanie zrobić jak najwięcej okrążeń na wytyczonym akwenie. Bolidy będą się ścigać w kilku klasach zależnych od pojemności silnika 1000cm³, 2000cm³, 3000cm³, a ich drużyny składać się będą z międzynarodowych teamów zawodników. Każdy pilot może się ścigać maksymalnie 2 godziny, cały team składa się z 10 zawodników. Zawody są bardzo emocjonujące i niebezpieczne, bolidy rozpędzają się na prostych do 200 km/h, a w ciągu całego wyścigu przeplływają ponad 1000 km.

SPORT MOTOROWODNY



Międzyrzec Podlaski 2013.07.12-14

Mistrzostwa Europy w klasie JT-250

Międzyrzec Podlaski 2013.07.12-14

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

Skulsk 2013.08.23-25

Mistrzostwa Europy w klasie O-175

Skulsk 2013.08.23-25

Puchar Świata w klasie JT-250

Skulsk 2013.08.23-25

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

SKUTERY



Nysa 2013.06.22-23

I Eliminacje Motorowodnych Mistrzostw Polski
w Skuterach Wodnych

Żnin 2013.06.29-30

II Eliminacje Motorowodnych Mistrzostw Polski
w Skuterach Wodnych

Elk 2013.08.10-11

III Eliminacje Motorowodnych Mistrzostw Polski
w Skuterach Wodnych

Rydzewo 2013.08.24

IV Eliminacje Motorowodnych Mistrzostw Polski
w Skuterach Wodnych

Białystok 2013.08.30-31

V Eliminacje Motorowodnych Mistrzostw Polski
w Skuterach Wodnych

Nowe patenty motorowodne

Już obowiązują nowe rozporządzenia zmieniające dotychczasowy sposób przyznawania i wydawania patentów motorowodnych.

Na rozporządzenia oczekiwaliśmy od zeszłego roku, kiedy to wygasła ważność poprzednich przepisów. Od tego czasu nie były organizowane szkolenia

i egzaminy ani wydawane licencje i patenty motorowodne. Nowe przepisy wprowadzają wiele zmian, które dotyczą nie tylko osób starających się o uzyskanie

patentu. Zmieni się też działanie systemu po stronie PZMWiNW, nastąpi informatyzacja wszystkich procesów związanych z wydawaniem patentów.

Nowe patenty

Sternik Motorowodny

Wymagania: ukończony 14 rok życia,



zдание egzaminu na stopień Sternika Motorowodnego.

Uprawnienia: Prowadzenie jachtów motorowych po wodach śródlądowych; Prowadzenie jachtów motorowych o długości kadłuba do 12 m po morskich wodach wewnętrznych oraz pozostałych wodach morskich w strefie do 2 Mm od brzegu, w porze dziennej. Osoby w wieku poniżej 16 roku życia mogą realizować swoje uprawnienia na jachtach motorowodnych o mocy silnika do 60 kW.

Motorowodny Sternik Morski

Wymagania: Ukończony 18 rok życia, odbycie co najmniej dwóch rejsów po wodach morskich w łącznym czasie co najmniej 200 godzin żeglugi, zdanie egzaminu na stopień motorowodnego sternika morskiego.

Uprawnienia: Prowadzenie jachtów motorowych po wodach śródlądowych; Prowadzenie jachtów motorowych o długości kadłuba do 18 m po wodach morskich.

Kapitan Motorowodny

Wymagania: Posiadanie patentu motorowodnego Sternika Morskiego, po uzyskaniu patentu motorowodnego Sternika Morskiego odbycie co najmniej sześciu rejsów po wodach morskich w łącznym czasie co najmniej 1200 godzin żeglugi, w tym co najmniej 400 godzin samodzielnego prowadzenia jachtu o długości kadłuba powyżej 7,5 m oraz odbycie co najmniej jednego rejsu powyżej 100 godzin żeglugi na jachcie o długości kadłuba powyżej 20 m oraz jednego rejsu powyżej 100 godzin żeglugi po wodach pływowych

z zawinięciem do co najmniej dwóch portów pływowych.

Uprawnienia: Prowadzenie jachtów motorowych po wodach śródlądowych; Prowadzenie jachtów motorowych po wodach morskich.

Mechanik Motorowodny

Wymagania: Posiadanie patentu potwierdzającego kwalifikacje do uprawiania turystyki wodnej na jachtach motorowych, zaliczony staż w wymiarze co najmniej 400 godzin żeglugi przy obsłudze siłowni o mocy co najmniej 147,2 kW, w tym co najmniej 100 godzin żeglugi przy obsłudze siłowni o mocy większej niż 441 kW, zdanie egzaminu na stopień mechanika motorowodnego.

Uprawnienia: Pełnienie funkcji kierownika maszyn na jachtach motorowodnych.

Jak wymienić lub wygenerować patent?

Na stronach www.pzmwinw.pl został uruchomiony system do obsługi wydawania patentów. Osoba chcąc wymienić lub uzyskać duplikat patentu powinna wejść na stronę Związku, otworzyć zakładkę „patenty”, gdzie po kliknięciu na przycisk „wygeneruj wniosek” zostanie przekierowana do formularza, który po wypełnieniu należy wydrukować, podpisać i odesłać do biura Związku wraz z załącznikami wymienionymi w dolnej części wniosku.

Oprócz wymaganych załączników do wniosku należy dołączyć zdjęcie o wymiarach 3,5 cm x 4,5 cm oraz dowód wpłaty na konto w wysokości 50 zł. Uczniowie i studenci w wieku do 26 lat uiszczają opłaty w wysokości 25 zł, po przedstawieniu kopii ważnej legitymacji szkolnej lub studenckiej. Opłaty dokonywane mogą być przez dotpay lub przelewem na indywidualny numer konta wygenerowany po wypełnieniu wniosku.

Dotychczas wydane patenty zachowują ważność w zakresie potwierdzanych nimi uprawnień i mogą zostać wymienione, na wniosek posiadacza, na patenty wydawane na podstawie niniejszego rozporządzenia, z uwzględnieniem kryteriów szczegółowo przedstawionych na stronie www.pzmwinw.pl.

W najbliższym czasie na stronie Związku będzie również możliwość zapisania się na egzamin na patent bądź licencję motorowodną. Dostępny będzie wykaz egzaminów, na bieżąco aktualizowanych z podziałem na województwa oraz akweny. Mimo, że zgodnie z nowymi przepisami szkolenia nie są obowiązkowe, to na stronie pojawi się także zakładka informująca, gdzie na terenie Polski aktualnie można odbyć kurs przygotowujący do egzaminu.

Licencja na holowanie narciarza lub innych obiektów pływających

Wymagania: Ukończony 18 rok życia, posiadanie patentu co najmniej sternika motorowodnego, zdanie egzaminu na licencję na holowanie narciarza lub innych obiektów pływających.

Uprawnienia: Uprawnia do turystyki wodnej na jachtach motorowodnych przy holowaniu narciarza wodnego. Uprawnia do turystyki wodnej na jachtach motorowodnych przy holowaniu innych obiektów pływających służących do uprawiania sportu lub rekreacji z wyłączeniem jachtów żaglowych i jachtów motorowych.

Licencja na holowanie statków powietrznych

Wymagania: Ukończony 18 rok życia, posiadanie patentu co najmniej sternika motorowodnego, zdanie egzaminu na licencję na holowanie statków powietrznych.

Uprawnienia: Uprawnia do turystyki wodnej na jachtach motorowodnych przy holowaniu statków powietrznych.

Ekologiczny powerboating



To prawda, że silniki motorowych łodzi hałasują i wydzielają spaliny, ale z roku na rok wprowadzane są obostrzenia, mające na celu ograniczenie niekorzystnego wpływu tego sportu na środowisko naturalne. Tekst Arek Rejs, fot. Agnieszka Grajewska.

Ekologia, ekonomia i polityka to trzy tematy, które dzisiaj najczęściej goszczą w mediach i wywołują najgorętsze dyskusje. Oczywiście polityka i ekonomia goszczą również w sporcie motorowodnym, najlepszym przykładem jest burza wokół przyznawania uprawnień motorowodnych, czy odwoływane z przyczyn ekonomicznych imprezy, ale dzisiaj chciałbym zwrócić uwagę na proekologiczną działalność Union Internationale Motonautique.

Ekologiczny powerboating

Zabrzmi to pewnie trochę dziwnie, a u wytrawnych żeglarzy zapewne wywoła uśmiech politowania, bo będzie

o ekologii w sporcie, który wywołuje hałas, a z odległości kilometra czuć zapach spalin.

To prawda, że silniki motorowych łodzi hałasują i wydzielają spaliny, ale z roku na rok wprowadzane są kolejne obostrzenia przepisów, mające na celu maksymalnie ograniczyć niekorzystny wpływ tego sportu na środowisko naturalne. Obecnie podczas każdego zawodów mierzony jest poziom hałasu. Nie może on przekroczyć ustalonych w przepisach UIM norm. UIM zaleca też stosowanie paliw bezołowiowych i olejów ulegających biodegradacji. Każdy zawodnik zobowiązany jest do stosowania w parku maszynowym

specjalnych podkładek, pochłaniających ewentualnie rozlane paliwo czy olej, tak aby uniknąć skażenia ziemi. Także organizatorzy zawodów zobowiązani są do wyznaczenia osób odpowiedzialnych za utrzymanie czystości i przestrzeganie przepisów dotyczących ochrony środowiska. Na zawodników i organizatorów, którzy nie stosują się do tych przepisów nakładane są bardzo wysokie kary.

Strategia UIM

Poza wprowadzeniem i egzekwowaniem przepisów dotyczących ochrony środowiska UIM stara się promować ekologiczne rozwiązania w sporcie motorowodnym. Najbardziej spektakularnym i nagłaśnianym wydarzeniem jest organizowana co roku Gala UIM. Poza nagradzanymi tam Mistrzami Świata mijającego sezonu, specjalna komisja UIM wręcza ufundowaną 4 lata



temu nagrodę Environmental Awards. Nagroda przyznawana jest nie za osiągnięcia w sporcie, a za ekologiczne rozwiązania i proekologiczną działalność, popularyzującą motorowodniactwo. Nagroda przyznawana jest za bardzo różne rozwiązania i poza głównym trofeum przyznawane są też wyróżnienia. O tym, jak różnorodne działania są nagradzane niech świadczy fakt, że w tym roku jednym z wyróżnionych był organizator zawodów klasy P1. Został on nagrodzony za animowany film, promujący ekologię w sporcie motorowodnym. Innym wyróżnionym był producent silników Volvo za system napędu IPS, który nie jest stosowany w łodziach sportowych, ale dzięki jego stosowaniu silniki naszych jachtów są bardziej ekonomiczne. W zeszłym roku wyróżnienie otrzymał budowniczy i organizator przedsięwzięcia, w którym napędzany jedynie bateriami słonecznymi jacht opłynął świat dookoła. Nagrody otrzymała również stocznia Frauscher, która zbudowała jacht napędzany wodorem. Jak widać, laureatami nagrody nie są zespoły sportowe, ale firmy, które zostały docenione za działalność ekologiczną w sektorze jachtów motorowych. Jednym z laureatów nagrody jest także firma Mercury Marine, która od lat nieodłącznie związana jest ze sportem motorowodnym i stale pracuje nad tym, aby budowane przez nią silniki zapewniały jak największą moc przy jak najniższej ingerencji w środowisko.

Zmiany w klasach

Obecnie wyraźnie widać, że coraz więcej klas sportowych stara się stosować silniki czterosurowe zamiast dwusurowych. Najlepszym przykładem może być klasa F1 H2O, gdzie pod koniec zeszłego sezonu na linii startu stały już trzy łodzie z silnikami czteresurowymi, w tym dwie z silnikami wewnętrznymi, co jest bardzo dużą innowacją w tej klasie, gdzie ciągle jeszcze dominują dwusurowe, tuningowane silniki Mercury Racing. Wprawdzie czteresurowe łodzie w minionym sezonie F1 H2O nie stanowiły najmniejszego zagrożenia dla tradycyjnie napędzanych bolidów i ich największym sukcesem było bezawaryjne ukończenie wyścigu, ale wyraźnie widać rosnące zainteresowanie nowymi, bardziej ekologicznymi rozwiązaniami. Kiedy prawie trzy lata temu firma Caudwell z RPA po raz pierwszy zaprezentowała bolid F1

z wewnętrznym silnikiem czteresurowym wszyscy przyjęli go z zainteresowaniem, ale i brakiem wiary w ich sukces. Pozostawała przecież kwestia dopasowania przepisów, chociażby samego startu. Przy starcie z pomostu dwusurowy się odpalane w momencie pojawienia się sygnału startowego, tymczasem silnik czteresurowy potrzebuje czasu na uruchomienie i wrzucenie biegu. To nastąpiło bardzo szybko, UIM z radością powitała nowe rozwiązanie i dostosowano przepisy, teraz w momencie pojawienia się sygnału startowego tradycyjne łodzie uruchamiają motor, a czteresurowy wrzucają bieg na już pracującym silniku. Pod koniec zeszłego sezonu na łodzi z zewnętrznym czteresurowym wystartował także Scott Gillman – legenda tej klasy i wielokrotny Mistrz Świata. Także w większych klasach, wyścigach offshore zespoły pracują nad zminimalizowaniem poziomu wydzielanych spalin i hałasem. Łódki są znacznie cichsze, a np. zespół Zabo Racing, startujący w zawodach Class 1 szczył się nowymi motorami Mercury, które mają zerową emisję tlenu węgla. Nie wiem ile w tym prawdy, ale na pewno jest to jedna z najcichszych łodzi w tej klasie.

Te czasy minęły

Wiele pracy wkładane jest w zminimalizowanie poziomu hałasu. Pamiętam, że jeszcze 3-4 lata temu, kiedy stałem przy pracującym motorze którejś z łodzi startującej w Class 1 lub wyścigu Cowes-Torquay-Cowes, hałas był trudny do wytrzymania i aż bolało, kiedy uruchamiane były silniki, a przebywało się w pobliżu łodzi. Dzisiaj nawet w momencie uruchomienia silnika, kiedy hałas jest wyjątkowo duży, motor jest niemal niesłyszalny.

Wiem, że to względny środek, ale mi trochę brakuje tego dźwięku i zapachu unoszących się w czasie wyścigu spalin. Młodzi miłośnicy naszego sportu prawdopodobnie nigdy nie usłyszą prawdziwego dźwięku wyścigowej łodzi motorowej i nie poczną zapachu spalin z „mieszanki”, ale prawdopodobnie dzięki obecnym proekologicznym działaniom UIM będą jeszcze przez długie lata mieli możliwość rywalizowania w czystym środowisku i korzystania z uroków kąpiei w czystych wodach. Na pewno już nigdzie nie zobaczymy plam oleju na wodzie, a już tym bardziej nie w miejscu rozgrywania zawodów motorowodnych. Te czasy minęły.

Ubezpiecz łódź z PZMWiNW

Wielu posiadaczy łodzi doświadczyło problemów związanych z jej uszkodzeniem, kradzieżą, czy utratą mienia. Warto więc pomyśleć o jej ubezpieczeniu i nie obawiać się więcej o swoją własność. Tekst Zuzanna Plewniak.

„Kradli silniki z łodzi”, „skradziono łódź”, „sztorm uszkodził łódzie”, „nieszczęśliwy wypadek na łodzi” to tylko wybrane zdarzenia, które mogą spędzać sen z powiek właścicielom. Warto więc zainteresować się możliwościami ubezpieczenia jachtów motorowodnych, by zapobiec problemom i zminimalizować skutki losowych zdarzeń.

Dzięki współpracy, którą podjął PZMWiNW oraz Gothaer Towarzystwo Ubezpieczeń S.A., wszyscy którzy rejestrują jacht motorowodny w Związku mogą ubezpieczyć swoją jednostkę na preferencyjnych warunkach. Wchodząc na stronę www.pzmwinw.pl i klikając na przycisk Rejestracja łodzi, a następnie Ubezpieczenie i link „Szczegółowe warunki oraz

Ubezpieczenie

W skład oferty ubezpieczenia wchodzi: szkody polegające na utracie, uszkodzeniu i zniszczeniu jachtu (CASCO); odpowiedzialność cywilna użytkownika jachtu. Ubezpieczeniu podlega również mienie osobiste członków załogi oraz następstwa nieszczęśliwych wypadków jego członków. Umowa ubezpieczenia zawierana jest na rok i wchodzi w życie z dniem opłacenia składki. Korzystając z platformy internetowej należy wybrać zakres ubezpieczenia i jego wariant. System przedstawi kalkulację składki, po czym po zatwierdzeniu wniosku ubezpieczający zostanie przekierowany do portalu płatności.pl. Potwierdzenie zawarcia ubezpieczenia zostanie przesłane na wskazany adres mailowy i zawierać będzie certyfikat z podanym

The screenshot shows a web form titled 'Ubezpieczenie jachtów motorowodnych' (Insurance of motorboats). It is a multi-step process. The first step is 'DANE PODSTAWOWE' (Basic data), which includes fields for start and end dates of insurance, and a checkbox for 'Zaważam umowę ubezpieczenia obejmującą ochronę ubezpieczeniową mienia osobiste członków załogi, odpowiedzialność cywilną użytkownika łodzi motorowodnej oraz NNW członków załogi, realizuję ją pod warunkiem ubezpieczenia łodzi motorowodnej od utraty, uszkodzeń oraz zniszczeń (CASCO)'. The second step is 'WYBRANE UBEZPIECZENIA' (Selected insurances), where users choose between 'Ubezpieczenie jachtu kradzieżowe od utraty, uszkodzeń i zniszczeń (CASCO)' and 'Ubezpieczenie OC użytkownika jachtu'. The third step is 'DANE WŁAŚCIELCY JACHTU MOTOROWODNEGO' (Data of the motorboat owner), including fields for name, address, and PESEL. The fourth step is 'INFORMACJE O JACHT' (Information about the boat), including name, class, type, number of crew members, registration number, manufacturer, production year, and port of registration.

UBEZPIECZENIE NNW – GRATIS dla członków załogi przy rejestracji statków sportowo rekreacyjnych w PZMWiNW

zawarcie ubezpieczenia.”, można przejść do platformy internetowej, dzięki której po zapoznaniu się ze szczegółową ofertą, od razu można dokonać ubezpieczenia łodzi wraz z płatnością.

numerem polisy, wybranym wariantem i sumami ubezpieczenia oraz z informacjami, gdzie należy zgłaszać szkodę. Ubezpieczeniem mogą być objęte jachty motorowodne o wartości do 200 000 zł. Konieczne jest również

doświadczenie dwóch zdjęć jachtu, zrobionych po tej samej przekątnej. Nie dotyczy to właścicieli przedłużających ubezpieczenie i jachtów fabrycznie nowych.

Szczegółowy zakres ubezpieczenia znajduje się na stronach www.pzmwinw.pl platformy internetowej.

Warunki finansowe

Oferta ubezpieczenia została przygotowana specjalnie dla posiadaczy jachtów motorowodnych rejestrowanych w PZMWiNW. Dzięki podjętej współpracy udało się wynegocjować preferencyjne warunki dla ubezpieczających.

Ubezpieczenie jachtów od utraty, uszkodzeń i zniszczeń (CASCO): wartość łodzi x 0,95%

Ubezpieczenie OC użytkownika jachtu: suma gwarancyjna: 50.000 zł/jacht składka: 350 zł

Ubezpieczenie mienia osobistego członków załogi: suma ubezpieczenia: 5.000 zł/osoba; składka: 40 zł x liczba członków załogi wynikająca z dowodu rejestracyjnego

Ubezpieczenie NNW członków załogi:

Wariant 1: suma ubezpieczenia: 10.000 zł/osobę; składka: 14 zł x liczba członków załogi wynikająca z dowodu rejestracyjnego

Wariant 2: suma ubezpieczenia: 20.000 zł/osobę; składka: 28 zł x liczba członków załogi wynikająca z dowodu rejestracyjnego



I festiwal Sportów Wodnych już za nami

W Ślesinie, w przedłużony weekend majowy, a dokładniej w dniach 3-5 maja, odbył się I Festiwal Sportów Wodnych, łączący różne dyscypliny Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego. Tekst Magdalena Krzywińska

Jako pierwsi na wodzie pojawili się narciarze, którzy w piątek i sobotnie przedpołudnie rywalizowali w Pucharze Polski w Skokach na nartach wodnych za motorówką. Ślesin chłodno przywitał naszych skoczków. Bynajmniej nie za sprawą organizatorów, którzy dołożyli wszelkich starań, żeby zawodnicy czuli się tam jak najlepiej. Organizacyjnie wszystko wypadło bez zarzutu! Złym duchem była niestety pogoda... Lecz ani deszcz ani zimno czy niska temperatura wody nie ostudziły zapału zawodników, dla których zawody w Ślesinie były pierwszymi skokami po zimowej przerwie. Wystartowało pięć pań

i ośmiu panów. Wśród kobiet najlepsza była Anna Gogola z Klubu Sportowego ZEFIR Bytom, która zwyciężyła skokiem na odległość 28,8 m, natomiast na czele klasyfikacji mężczyzn, z wynikiem 46,4 m, stanął Jan Galinowski

Ani deszcz ani zimno czy niska temperatura wody nie ostudziły zapału narciarzy wodnych.

z Dąbrowskiego Klubu Narciarstwa Wodnego i Wakeboardingu. Więcej szczęścia do pogody mieli motorowodniacy, którzy swoje starty

w Eliminacjach Motorowodnych Mistrzostw Polski w klasach: O-125, JT-250, OSY400, T-550 i F4S oraz Pucharze Polski w Formule Przyszłości, klasy 1-3 (dzieci w wieku 8-13 lat), rozpoczynali w słoneczne sobotnie popołudnie i ścigali się do niedzieli. Sprzyjająca aura i emocjonujące wyścigi przyciągnęły nad akwen licznych widzów.

W klasach O-125, JT-250, OSY-400, T-550 i F4S wzięło udział 28 zawod-

ników, a w Formule Przyszłości – 7 zawodników, reprezentujących kluby z okręgów: warszawskiego i śląskiego.

relacje





Grand Prix Chin

Pod koniec marca w chińskim kurorcie Sanya, na wyspie Hainan, odbyły się pierwsze w historii wyścigi Class 1. Relacja i zdjęcia Arek Rejs

Na linii startu stanęło 9 załóg, w tym załoga z Australii – Victory Australia Powered by Hub, żeńsko-męski duet z Norwegii, startujący w barwach lokalnego organizatora zawodów – Visun Sanya, obrońcy mistrzowskiego tytułu – zespół 3 Victory Team i oczywiście „nasi” – należący do Jana Zaborowskiego zespół Zabo Racing.

Wyścig Edox Pole Position dosyć łatwo wygrał zespół 3 Victory Team, który potrzebował jedynie dwóch okrążeń, aby ustalić nieosiągalny dla pozostałych drużyn czas 03.04,58 i stanąć na pierwszej pozycji startowej. Za plecami zespołu z Dubaju toczyła się zacięta walka o miejsce na pierwszym

tegorocznym podium. Najbardziej zacięte walczyły między sobą załogi 91 Zabo-Isiklar, 7 Victory Australia Powered by Hub i 10 Fendi Racing. Ostatecznie drugą pozycję startową wywalczył norwesko-turecki zespół Zabo Racing, który w ostatnich dwóch okrążeniach wykręcił dokładnie identyczny czas 03.06,28 i zapewnił sobie drugie miejsce na podium. Trzecią pozycję startową wywalczył zespół z Australii, który dwoma ostatnimi okrążeniami sesji zrzucił z podium, dominujący na początku, włoski zespół 10 Fendi Racing.

Wyścig niespodzianek

Pierwszy wyścig rozpoczął się dosyć

zaskakująco, zwłaszcza dla obrońców tytułu. Od początku na prowadzenie wyszła załoga 91 Zabo-Isiklar. W ślad za nimi ruszyli Włosi z 10 Fendi Racing, pozostawiając zespół z Dubaju na trzeciej pozycji. Brak fali i wiatru to jednak idealne warunki dla zawodników 3 Victory Team i już na czwartym okrążeniu Włosi musieli uznać wyższość rywali. Zespół Zabo Racing jednak ciągle pozostawał na pozycji lidera i wyglądało na to, że pierwszy wyścig sezonu 2013 zakończy się zwycięstwem norwesko-tureckiego duetu. Taktyka i doświadczenie mistrzów wzięły jednak górę i na siódmym okrążeniu załoga z Dubaju zdołała odzyskać utraconą na początku wyścigu pozycję. Pierwszy wyścig 3 Victory Team wygrał z przewagą ponad 40 sekund. Drugie miejsce zajął zespół 91 Zabo-Isiklar, zaś jako trzecia metę przekroczyła załoga 10



Fendi Racing. Dla Zabo Racing drugie miejsce w wyścigu w Sanya było największym dotychczasowym sukcesem w historii startów w zawodach Class 1.

Nieszczężliwe starcie

Finałowy wyścig zawodów w Sanya niestety nie był tak szczęśliwy dla załogi Jana Zaborowskiego. Na pierwszej boi katamaran z numerem 91 z ogromną prędkością przekoziołkował przez lewą burtę. Załoga nie odniosła obrażeń poza lekkim wstrząśnieniem mózgu, ale siła uderzenia była tak silna, że pokład łodzi oderwał się od jej kadłuba. Wyścig został wstrzymany na czas akcji ratunkowej. Drugi wyścig również należał do załogi 3 Victory Team. Drugie miejsce zajęła australijska załoga 7 Victory Australia Powered by Hub, która już na trzecim okrążeniu pokonała Włochów z 10 Fendi Racing.

Wypadek podczas drugiego wyścigu zespół Zabo Racing opłacił spadkiem na piątą pozycję w klasyfikacji generalnej.

Ostateczna punktacja po pierwszym Grand Prix Class 1 sezonu 2013 w Sanya, Chiny:

1	3 Victory	40
2	7 Victory Australia Powered by Hub	24
2	10 Fendi Racing	24
4	5 Team Abu Dhabi	16
5	91 Zabo-Isiklar	15
6	23 FA.RO. ACCIAI	12
7	74 Poliform	5
8	8 LFFendi	0
8	86 Visun Sanya	0

Liderem, podobnie jak rok temu, została załoga 3 Victory Team, za nimi znalazł się zespół z Australii i na trzecią pozycję wspięła się załoga 10 Fendi Racing. Wywrotka podczas wyścigu to nie był niestety koniec złej passy dla zespołu Zaborowskiego. W drodze powrotnej jedna z ciężarówek zespołu

uczestniczyła w wypadku samochodowym. Jego skutkiem był pożar warsztatu, który spłonął doszczętnie. Jan jednak nie zamierza się poddać i już przygotowuje zespół do wyścigu w Istambule, który rozpoczyna się 14 czerwca.



fot. Wiktor Synoracki

I Eliminacje Mistrzostw Europy F125

We włoskim Boretto odbyły się I Eliminacje Mistrzostw Europy w klasie F125. Zdecydowanie zwyciężył Henryk Synoracki z Poznańskiego Klubu Morskiego LOK. Tekst Jerzy Kalinowski.

I Eliminacje Mistrzostw Europy F125 zostały rozegrane w dniach 10-12 maja 2013 r. w Boretto, na rzece Pad. Polskę reprezentowała trójka zawodników kadry narodowej: Henryk Synoracki, Marcin Zieliński oraz Sebastian Kęciński. Jak co roku przed zawodami w Boretto martwiliśmy się też o poziom wody na rzece Pad, gdzie rozgrywane są mistrzostwa. W ostatnich czterech latach zawody w terminie majowym nie odbyły się trzy razy i były przekładane na wrzesień. Jak zawsze pierwszy w sezonie start w konfrontacji międzynarodowej to duża niewiadoma. Aktualna

wiedza na temat rywali jest niewielka. Najbardziej miarodajną opinią jest oparcie się na ubiegłorocznych wynikach poszczególnych zawodników. Dlatego też z ciekawością czekaliśmy na pierwsze starty naszych zawodników. Nasi reprezentanci mieli za zadanie obronić ubiegłoroczne pozycje zdobyte w klasyfikacji końcowej Mistrzostw Europy F125, wiadomo było, że tradycyjnie konkurencja we Włoszech będzie bardzo mocna i realizacja postawionych zadań będzie niezwykle trudna. Dla Henryka Synorackiego (Poznański Klub Morski LOK) oficjalnym zadaniem

było zajęcie pierwszego miejsca, które w perspektywie dałoby świetną pozycję wyjściową do obrony tytułu mistrzowskiego i te założenia zostały spełnione w pełni. Z trzech rozegranych wyścigów Pan Henryk wygrał dwa, natomiast w jednym z nich był drugi. Marcin Zieliński (Szczeciński Klub Motorowodny LOK) bronił trzeciego miejsca z ubiegłorocznych ME, a Sebastian Kęciński (Klub Sportów Motorowych i Motorowodnych Trzcianka) pozycji piątej. Ostatecznie Panowie zajęli bardzo dobre czwarte miejsce – Marcin Zieliński, a Sebastian Kęciński uplasował się na szóstym miejscu. Osiągnięte rezultaty stanowią świetną pozycję wyjściową przed rozegraniem pozostałych trzech eliminacji ME F125.

Maniewski bezkonkurencyjny na Węgrzech



Maniewski na podium F4S, Mucha uszkadza łódź, tytuł Mistrza Europy w klasie T-550 trafia do Ukraińca Andrija Lysenko. Relacja Jerzy Kalinowski, zdjęcia www.baktibor.hu.

Pierwszą Eliminację Mistrzostw Świata Formuły 4S wygrał Adrian Maniewski, reprezentujący Klub „Ślizg” Zduńska Wola. Nasz reprezentant był najlepszy w trzech pierwszych biegach,

już brać udziału.

W Dunaujvaros wystartowało 14 zawodników, reprezentujących 9 państw. Niespodzianką była nieobecność na liście startowej ubiegłorocznego Mi-

również Ada Przybył z klubu WKS Zegrze, zajmując w końcowej klasyfikacji X miejsce.

Niestety nie powiodło się Marciniowi Musze z KS „Posnania” Poznań w starcie w Mistrzostwach Europy klasy T-550. Ubiegłoroczny Mistrz Świata T-550 zajął dopiero szóste miejsce. Nasz kadrowicz w pierwszym biegu zaliczył wywrotkę, podczas której uszkodził łódź. Przed następnym biegiem mechanicy uporali się z uszkodzeniami, ale sprzęt spisywał się już dużo gorzej.

W Mistrzostwach Europy wzięło udział 9 zawodników z 6 państw. Zdobył tytuł Mistrza Europy przez Ukraińca Andrija Lysenko to niespodzianka dużego kalibru.

Wyniki klasa F2:

1. Maniewski Adrian – Polska – 1200 punktów
2. Riabko Edgaras – Litwa – 1000 punktów
3. Tabori Aron – Węgry – 825 punktów

Wyniki klasa T-550:

1. Lysenko Andriy – Ukraina – 1200 punktów
2. Kommissar Aivar – Estonia – 1000 punktów
3. Raudva Art – Estonia – 750 punktów
-
6. Mucha Marcin – Polska – 423 punkty

zdobywając komplet 1200 punktów i w ostatnim czwartym biegu nie musiał

strza Świata F4S Tobiasa Soderlinga ze Szwecji. W zawodach startowała





Za bardzo chciałem zwyciężyć

W Dunaujvaros na jednym z okrążeń pierwszego wyścigu Marcin Mucha z KS „Posnania” zaliczył wywrotkę, o której długo będą mówić zawodnicy i widzowie tych zawodów. Rozmawiał Arek Rejs, zdjęcia www.baktibor.hu.

Marcin start na Węgrzech będzie wspominał jeszcze długo, i to niestety nie z powodu osiągnięcia dobrej pozycji na mecie. Na jednym z okrążeń pierwszego wyścigu Mucha zaliczył wywrotkę, o której długo będą mówić zawodnicy i widzowie tych zawodów. Łódź Marcina obróciła się o 360° i wylądowała na swoim dnie z zawodnikiem w kokpicie. Gdyby nie zniszczenia jakim uległa w ciągu tych ułamków sekund, Mucha mógłby kontynuować wyścig. Kilka dni po zawodach udało

mi się porozmawiać z Marcinem na temat tego groźnie wyglądającego, a szczęśliwie zakończonego wypadku.

Marcin, jak to się robi? Co trzeba zrobić, żeby wywinąć takie salto i wyjść z tego niemal bez szwanku?

Są różne sposoby na wykonanie takiej wywrotki. W moim przypadku chyba trochę za bardzo zaryzykowałem i za bardzo chciałem zwyciężyć. Płynąłem na piątej pozycji, a prowadząca czwórka

zawodników płynęła niemal w jednej linii. Miałem do wyboru: iść po ich zewnętrznej lub zaryzykować przejściem przez kilwatory i spróbować ich wyprzedzić po wewnętrznej przy boi zwrotnej. Gdybym poszedł po zewnętrznej, mogli mnie „wywieźć” i nie miałbym już więcej dogodnych szans na atak. Zaryzykowałem. Kilwatory czterech łódek płynących tuż





przede mną plus silny podmuch wiatru spowodowały, że poleciałem.

Poleciałeś, ale przecież to jest łódka z otwartym kokpitem, bez pasów bezpieczeństwa. A Ty z niej nie wypadłeś – wylądowałeś siedząc w kokpicie.

Miałem bardzo dużo szczęścia i siły w rękach. Kiedy poleciałem do góry, bardzo mocno trzymałem się kierownicy i nie wypadłem z łódki cały. Uderzyłem chyba o wodę jedynie głową i plecami, bo kiedy już wylądowałem zauważyłem, że nogi mam suche. Nie wiem jak to się stało, ale byłem cały

mokry, jedynie nogi pozostały suche.

Niewiele pamiętam z samego wypadku, ale miałem naprawdę dużo szczęścia. Widząc zniszczenia łódki, aż boję

się pomyśleć w jakim stanie zakończyłbym ten start, gdybym wypadł z kokpitu.

Właśnie, w jakim stanie była łódź, bo przecież godzinę później już ponownie siedziałeś za jej sterami i startowałeś w drugim wyścigu tego dnia.

Tak, godzinę później powitały mnie na starcie oklaski, bo nikt nie wierzył, że po takim wypadku jeszcze wystartuję tą łódką i tego samego dnia. Zawodnicy z wyższych klas mówili, że czegoś takiego dawno nie widzieli. Łódka była bardzo mocno zniszczona, dziób i cała górna część razem z pokrywą silnika były całkiem ścięte, kolumna kierownicy zgięta. Moim mechanikom udało się to wszystko jakoś prowizorycznie naprawić, tak że mogłem jeszcze tego dnia powalczyć w wyścigu, ale uszkodzenia były zbyt poważne i zdobyłem dopiero szóstą pozycję.

Łódkę można jakoś naprawić, a co z Twoim zdrowiem?

Ogólnie nie miałem jakichś poważnych obrażeń, jedynie mocno zbite udo i lewa ręka, którą szczególnie czułem

podczas drugiego wyścigu, kiedy musiałem dosyć mocno walczyć na łukach ze zgiętą kolumną kierownicy.

Mówiłeś, że niewiele pamiętasz z wypadku. Co zapamiętałeś?

Pamiętam właściwie dwie rzeczy. Po pierwsze mocne uderzenie w głowę. Myślę, że uderzyłem w wodę, ale nie jestem tego pewien. Druga rzecz jaką pamiętam, to że będąc do góry nogami widziałem łódki, które płynęły za mną. Teraz jak to sobie przypominam, to śmieję się sam do siebie.

Liczyłeś, ilu będziesz musiał wyprzedzić kiedy już wylądujesz. Domyślałem się, że mimo groźnego wypadku nie rezygnujesz ze startów?

Nie, w żadnym wypadku. To nie był mój pierwszy wypadek i pewnie nie ostatni. Czasem Mucha musi sobie polatać (śmiech). To już specyfika tego sportu i związane z nim ryzyko. Teraz przygotowuję się do startu w Chodzieży, później do zawodów Pucharu Świata w T-550 i Mistrzostw Europy w klasie T-400.

Pozostaje mi jedynie życzyć jeszcze więcej szczęścia i sukcesów w kolejnych startach. I oby jak najmniej takich wywrotek.

Dziękuję za rozmowę.

Jubileuszowe Rouen

– test na wytrzymałość



Potwornego psikusą sprawiła pogoda organizatorom pięćdziesiątego, jubileuszowego wyścigu na wytrzymałość w Rouen. Zamiast wielkiej fety i święta sportu motorowodnego, przenikliwe zimno, deszcz i... pustki na bulwarach majestatycznej Sekwany. Relacja Wojciech Krzywiński, zdjęcia Agnieszka Grajewska.

Fatalne warunki atmosferyczne nie były na szczęście przeszkodą w rywalizacji sportowej. Tegoroczna edycja 24-godzinnych zmagani w stolicy Górnej Normandii zgromadziła doborową stawkę pilotów, z czołówką kierowców F1 H20 na czele. W zespole DRAKKAR oprócz braci Morin podziwiać mogliśmy znakomite

występy P. Chiappe i chyba najlepszego aktualnie zawodnika na świecie – Włocha Alexa Carelli. W Teamie NAVIKART, sześciokrotnego mistrza świata w klasie C2, oglądaliśmy Erica Doublet i Sebastina Lemoine. W ekipie naszego „rodzinka”, czyli drużynie BALT YACHT, za sterami bolidu usiedli: Bartek Marszałek, U. Slakteris

i Rosjanin polskiego pochodzenia Stanislav Kourtsenovsky.

Wyścig, podobnie jak w roku ubiegłym, rozegrany został w formule „6-12-6”, to znaczy sześć godzin zmagani w sobotę (18.05), dwanaście godzin w niedzielę (19.05) i ponownie sześć w poniedziałek (20.05). Z rywalizacji wyłączono więc sesję nocną, co nie wszystkim przypadło do gustu. Biorąc jednak pod uwagę fatalną widoczność i zamglone nabrzeża, nie warto było narażać życia i zdrowia zawodników. Dodatkowo w pierwszym dniu wyścigów ruch na Sekwanie (to jeden z najbardziej uczęszczanych szlaków



żeglownych w Europie) był „jak na Marszałkowskiej” i Jury postanowiło skrócić zawody do 4,5 godziny.

W klasie C1 (silniki o poj. 1000 cm³) na czoło wysunął się Team DEFI 24H ESIGELEC (Nr 69) reprezentujący miejscowy Instytut Politechniczny, który o cztery okrążenia wyprzedzał VSI RACING (Nr 55). W C2 (2000 cm³) początkowo znakomicie spisywał się zespół MARINE INSHORE (Nr 28), który niespodziewanie wyprzedził zdecydowanego faworyta TEAM NAVIKART (Nr 32). Piękny, czarny katamaran Bretończyków dopiero się rozpędzał...

Trochę gorzej niż oczekiwano spisywał się ubiegłoroczny zwycięzca z Augustowa – ekipa DAILY INSHORE PASSION (Nr 36). W najszybszej i najbardziej prestiżowej klasie C3 (3000 cm³), w której bolidy osiągają prędkości powyżej 220 km/h, od początku ton nadawał znakomicie przygotowany TEAM DRAKKAR (Nr 1) z wspomnianymi znakomitościami w składzie.

Niewiele ustępował mu równie groźny TEAM PEGASE (Nr 8), w składzie którego mogliśmy podziwiać C. Boyard, X. Savin i R. Avenel.

Po dwóch dniach rywalizacji (tzn. 16 godzinach jazdy) PEGASE wyprzedził DRAKKAR o 6 okrążeń (kolejno 558 i 552) i poniedziałek zapowiadał się fascynująco. Trzeci w C3 STAR BOAT NORMANDY (Nr 12) tracił już do lidera 126 okrążeń. W „dwójkach”, sensacyjnie, TEAM NEPTUNE (Nr 34) o 13 okrążeń wyprzedzał NAVIKART.

Dzielnie walczący i nadrabiający straty z pierwszego dnia zmagania BALT YACHT TEAM (Nr 31) zaliczył 295 okrążeń, ale niestety nie przekroczył końcowej linii mety. W klasie C1 na prowadzenie

wysunął się zespół DKC, który o 3 okrążenia był lepszy od DEFI 24H ESIGELEC. Dwunastogodzinny niedzielny maraton dał się wszystkim zespołom solidnie we znaki. Piloci, mechanicy, pracownicy obsługi mieli naprawdę dość! Trzeba być pełnym podziwu dla wytrzymałości sprzętu i ludzi. Czapki z głów!

Poniedziałek był pasjonującym widowiskiem. O końcowym sukcesie 24-godzinnej walki decydowały detale. Niesamowita walka w klasie C3 pomiędzy zespołami DRAKKAR i PEGASE zakończyła się niemalże remisem. Jak można bowiem traktować różnicę dwóch okrążeń po pokonaniu 787 pętli i przepłynięciu ponad 3000 km! Minimalnie lepszy okazał się ten pierwszy, co gwarantuje niebywale emocje podczas „Necko Endurance 2013”, które zostaną rozegrane w dniach 13-14 lipca bieżącego roku w Augustowie. Jedno okrążenie (3,8 km) dzieliło w rywalizacji TEAM NAVIKART od TEAM NEPTUNE w klasie C2! BALT YACHT podczas swojego pierwszego startu w Normandii zajął 6 lokatę. W najmniejszej klasie TEAM DKC wyprzedził studentów z Rouen oraz TEAM MARINE INSHORE (Nr 88). Za dwa miesiące ekipy zjadą nad Necko, aby stoczyć decydującą batalię o tytuły mistrzów świata w wyścigach na wytrzymałość. Zobaczymy znakomitych pilotów i wspaniale przygotowane zespoły. Komisarzem zawodów w Augustowie z ramienia UIM będzie Prezydent Francuskiej Federacji Motorowodnej J.M. Lhomme. Organizatorem Motorowodnych Mistrzostw Świata Łodzi Wytrzymałościowych jest Augustowski Klub Sportowy „Sparta”, Sponsorem Głównym – Totalizator Sportowy „LOTTO”. Musicie Państwo być z nami!



Gorący weekend dla sportu motorowodnego

Weekend 1-2 czerwca obfitował w imprezy motorowodne rangi mistrzostw świata i Europy, zarówno w Polsce, jak i we Francji czy w Czechach. Relacja Jerzy Kalinowski, zdjęcia Wiktor Synoracki.

Zawody największego „kalibru” odbyły się w Chodzieży, która była gospodarzem Motorowodnych Mistrzostw Świata klasy O-125 oraz Mistrzostw Europy w klasie OSY400. Podczas Mistrzostw Świata O-125 bardzo dobrze spisał się Henryk Synoracki (Poznański Klub Morski LOK), zdobywając brązowy medal. Tuż za nim uplasował się Marcin Zieliński (Szczeciński Klub Motorowodny LOK), zajmując wysokie, choć nie lubiane przez zawodników 4. miejsce. Pozostali reprezentanci Polski: Sebastian Kęciński (Klub Sportów Motorowych i Motorowodnych Trzcianka) oraz Michał Świerczyński (KS „Kotwica” Poznań) zajęli odpowiednio 8. i 9. miejsce. Zwyciężył Włoch Manuel Zambelli, drugi był Rene Behncke z Niemiec. Cieszy również wynik Cezarego Strumnika z KS „Przygoda” Chodzież, który stanął na trzecim stopniu podium Mistrzostw Europy w klasie OSY400. Triumfowali dwaj Estończycy: Sten Kalder i Rasmus Haugasmagi. Wyniki pozostałych Polaków: Bartosz Chojnacki (KS „Kotwica” „Poznań”) – 5.

miejsce, Tomasz Mordal (KS „Kotwica” Poznań) – 9. miejsce, Maciej Wojewódzki (WKS Zegrze) – 10. miejsce, Michał Kożycki (Szczeciński Klub Motorowodny LOK) – 13. miejsce, Filip Korybalski (KS „Poznań”) Poznań – 14. miejsce, Michał Kausa (Żnińskie Towarzystwo Miłośników Sportu „Baszta”) – 18. miejsce.

Haręza w Jedovnicach

Kolejnymi ważnymi zawodami były Mistrzostwa Europy w klasie O-500 w czeskich Jedovnicach. Startował w nich Tadeusz Haręza (Team Haręza Żnin), który w ubiegłym roku w Myśliborzu zdobył srebrny medal. Niestety nie udało się powtórzyć tego

sukcesu – Haręza ukończył zawody na miejscu piątym. Najlepszy okazał się Attila Havas (Austria), a za nim kolejno: Giuseppe Rossi (Włochy), Robert Hencz (Czechy), Ferenc Csako (Austria).

Maniewski w Epinay

Ostatnimi zawodami tego weekendu, w których rywalizowali nasi reprezentanci, była II Eliminacja Mistrzostw Świata Formuły 4S w Epinay we Francji. Adrian Maniewski (KS „Ślizg” Zduńska Wola), który był bezkonkurencyjny w I eliminacji rozegranej na Węgrzech i tym razem znalazł się czołowiec. W II eliminacji uplasował się na 2. pozycji i wciąż ma duże szanse na najwyższe laury w klasyfikacji końcowej. Ada Przybył (WKS Zegrze) zajęła 7. miejsce. Przed zawodnikami dwa kolejne etapy, które odbędą się w lipcu na Łotwie i w Szwecji.





festiwal wody i śniegu

W pierwszym tygodniu czerwca w Augustowie i Druskiennikach odbyła się zaskakująca w swojej formule impreza, łącząca zmagania w slalomie na wodzie i na śniegu. Relacja Maciej Liese, zdjęcia Izabela Wróbel.

Odbývający się w dniach 1-2 czerwca Water and Snow Slalom Festival, zorganizowany przez Macieja Krzywińskiego z augustowskiej „Sparty”, przyciągnął slalomistów zarówno alpejskich jak i wodnych. Już w przeddzień zawodów na treningu wodnym na jeziorze Białym stawili się zawodnicy z Litwy, Polski, oraz z Norwegii, ale oficjalny start nastąpił dopiero w sobotę w litewskich Druskiennikach. W znanym już nawet Piłsudskiemu kurorcie, leżącym ok. 100 km od Augustowa wybudowano imponujący obiekt – Snow Arena, w którym na stoku o długości 460 m

i w temperaturze -7°C , można przez cały rok jeździć na nartach. Zawodnicy, po wcześniejszej rozgrzewce i zapoznaniu się z bardzo wymagającą trasą slalomu, stanęli w bramkach startowych. Różnice czasowe były niewielkie, więc na drugim przejeździe wszyscy starali się urwać choć parę dodatkowych sekund.

W niedzielę od rana zawodnicy przestawili się na wodną rywalizację i planowali utrzymać przewagę lub odrobić straty po śnieżnych zmaganiach. W dwóch rundach prezentowali swoją formę, na malowniczo położonym

akwenie w zatoce tartacznej jeziora Białego w Augustowie. Na szczęście, przy wyjątkowo łaskawej pogodzie i gromkich okrzykach kibiców, udało się bez najmniejszej kropli deszczu przeprowadzić zawody do końca.

Wśród mężczyzn najlepszy wynik osiągnął często odwiedzający wszystkie augustowskie imprezy w narciarstwie wodnym Litwin Ricardas Lazinskas, a wśród pań bezkonkurencyjna była Meile Likievičienė. Warto jednak dodać, że zwycięzcami tej wspaniałej imprezy byli wszyscy uczestnicy, w nagrodę otrzymując niezapomniane wspomnienia i zapowiedź organizatora, że w przyszłym roku spotkamy się w jeszcze szerszym gronie i w jeszcze ciekawszej oprawie festiwalu miłośników wody i śniegu.





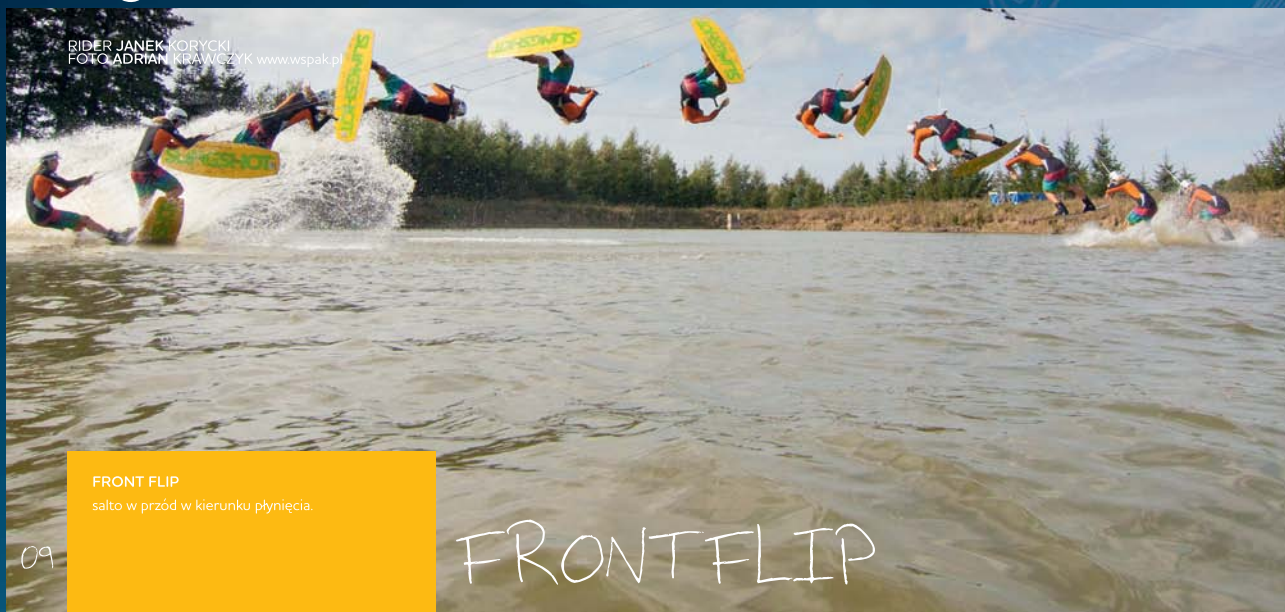
Wakeboard

O CO KAMMAN?

Jeszcze jeden trick z wody i wskakujemy na slider!

W zależności od wakeparku slidery mogą przybierać różne kształty i długości, ale technika wykonania danego przejazdu/ewolucji jest podobna. No to trenujemy!

Lekcja nr 3



RIDER JANEK KORYCKI
FOTO ADRIAN KRAWCZYK www.wspak.pl



BACKSIDE BOARDSLIDE

przejazd po przeszkodzie z deską ustawioną
w poprzek przeszkody, twarzą do kierunku jazdy.

11

BACKSIDE BOARDSLIDE

RIDER JANEK KORYCKI
FOTO ADRIAN KRAWCZYK www.wspak.pl



FRONTSIDE BOARDSLIDE

przejazd po przeszkodzie z deską ustawioną
w poprzek przeszkody, tyłem do kierunku jazdy.

12

RIDER JANEK KORYCKI
FOTO ADRIAN KRAWCZYK www.wspak.pl



NOSE PRESS

jadąc po przeszkodzie zawodnik przesuwa ciężar
ciała na przednią nogę, tył deski nie powinien
dotykać przeszkody.

13

NOSE PRESS

Pomysłodawcy i koordynatorzy projektu – Przemek Kuc i Magdalena Krzywińska.

Wielka Pętla Wielkopolski

Wielka Pętla Wielkopolski to najciekawszy szlak do uprawiania turystyki motorowodnej. Jest sporym wyzwaniem – wymaga doświadczenia i przygotowania. Tekst Wojciech Krzywiński

i dalej Morza Czarnego. Wydaje się to wręcz niewiarygodne, ale musi rozpałać wyobraźnię każdego motorowodniaka!

W poprzednich wydaniach KIL-WATERA opisywałem malownicze szlaki wodne nadające się do turystyki motorowodnej leżące wzdłuż Wisły (Żegluga Wiślana, Wielka Pętla Żuław), bądź na wschód od Królowej Polskich Rzek (m.in. Kanał Augustowski). Pora przenieść się daleko na zachód, gdzie Odra, Warta, Noteć i Brda tworzą jedyną w swoim rodzaju drogę wodną – Wielką Pętlę Wielkopolski (WPW).

Ciekawy szlak

Właściwie bardziej sprawiedliwie byłoby ją nazwać Pętlą Wielkopolsko-Lubusko-Kujawską, ponieważ licząca prawie 700 km trasa przebiega przez trzy województwa: wielkopolskie (365,5 km), lubuskie (170 km) i kujawsko-pomorskie (153,5 km). Długość szlaku robi piorunujące wrażenie, a jego przepłynięcie stanowi nie lada wyzwanie. I tak jak w pętli – trudno jest jednoznacznie wskazać początek (punkt startu) lub koniec drogi, gdyż można ją pokonywać w różnych wariantach. Planowanie podróży jest uzależnione od środka transportu (łódź, jacht motorowy, hausboot), limitu czasowego (wypad weekendowy, urlop 7- lub 14-dniowy) i indywidualnych upodobań (odwiedzanie ciekawych miejsc i pamiątek historycznych, poznawanie uroków licznych rezerwatów i parków krajobrazowych).

W literaturze krajoznawczej WPW

najczęściej opisuje się jako szlak żeglugi śródlądowej, prowadzącej z Kostrzyna nad Odrą, Wartą do Santoka, następnie Notecią przez Puszcę Notecką, Czarnków i Nakło na przedmieścia Bydgoszczy, skąd Kanałem Górnonoteckim przez jezioro Gopło i Kanał Ślesiński dociera się do Konina. Następnie szlak prowadzi dalej Wartą przez Śrem, Jaszkowo, Puszczyków do Poznania, a stamtąd przez Międzychód wpływamy ponownie do Santoka. Część Wielkiej Pętli Wielkopolskiej (z Kruszwicy do śluzu w Morzysławiu) zwana jest Wodnymi Wrotami Wielkopolski. Od Kostrzyna nad Odrą do Bydgoszczy szlak prowadzi międzynarodową drogą wodną E70, która łączy dwie największe polskie rzeki: Odrę i Wisłę. Umożliwia ona dotarcie z Antwerpii i Amsterdamu, poprzez rzeki Europy Zachodniej, tzw. Węzeł Berliński, WPW do Warszawy i Gdańska. W przyszłości po rewitalizacji Szlaku Batorego (połączenie Zalewu Żegrzyńskiego poprzez Bugo-Narew i Biebrzę z Kanałem Augustowskim) będzie można w praktyce dotrzeć drogą wodną znad Atlantyku i Morza Północnego do Niemna

Jazy, śluzu i zabytki

Na odcinku od Krzyża do Nakła (137,4 km) Noteć jest skanalizowana za pomocą 14 stopni wodnych (jazy i śluzu), co umożliwia pokonanie spadku wynoszącego niecałe 27 metrów.

Na tym etapie rzeka płynie środkiem Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej, w sercu Puszczy Noteckiej. Warto po drodze odwiedzić miejscowości Drawsko i Wieleń, w którym to znajduje się przepiękny Pałac Sapiehów. W osadzie Rosk spotkamy potomków Mazurów Wieleńskich, a w Czarnkowie (miasto liczące ponad 800 lat) przy odrobinie szczęścia możemy uczestniczyć w corocznym Zlocie Bliźniaków. W pięknym Ujściu, założonym przez samego Jagiełłę w 1413 r., właśnie Brda uchodzi do Noteci. Warto zwrócić uwagę na wyjątkową „naturalną” śluzę w Krostkowie, aby wreszcie dotrzeć do Nakła, gdzie znajduje się siedziba Technikum Żeglugi Śródlądowej. Chlubą Nakła nad Notecią jest znakomity pianista Rafał Blechacz, laureat Konkursu Chopinowskiego.

Od Nakła do połączenia z Kanałem Górnonoteckim szlak prowadzi Kanałem Bydgoskim. Jest to najstarszy,

Wielka Pętla Wielkopolski dzieli się na następujące odcinki:

1. Szlak Dolnej Warty (Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Santok) – 68,2 km,
2. Szlak Noteci (Santok – Drezdenko – Krzyż Wielkopolski – Nakło) – 187,2 km,
3. Droga wodna Kanał Bydgoski – Warta – 162,3 km,
4. Szlak Warty (Konin – Poznań – Santok) – 338,4 km

W przyszłości będzie można dotrzeć drogą wodną z Atlantyku i Morza Północnego do Niemna i dalej Morza Czarnego.



fol. Maciej Krzywiński



fol. Pit1233



fol. Robert Wrzesiński



fol. Maciej Krzywiński

liczący niespełna 25 km, kanał wodny na ziemiach polskich, czynny do dziś. Na uwagę zasługuje fakt, że ten ciekawy obiekt hydrologiczny został wybudowany w ciągu 2 lat!

Na odcinku: śluza Józefinki – Osowa Góra występuje najwyższy punkt (58 m n.p.m.) na całej drodze wodnej Wisła-Odra, czyli tzw. dział wodny. Kanałem można dotrzeć do Bydgoszczy, a Brdą spłynąć do Wisły. Płynąc większą jednostką trzeba uważać na licznych kajakarzy i wioślarzy, gdyż Bydgoszcz to kuźnia talentów tych dyscyplin sportowych.

Po odwiedzeniu Barcina, Pakości, Złotników, Inowrocławia (słynne tężnie), „zaliczeniu” jezior: Wolickiego, Sadłogoszcz, Wojdał, Mielna i Szarlej, wpływamy na jedno z największych i najsłynniejszych polskich jezior – Gopło (25 km długości, 2,5 km szerokości).

Jego obszar objęty jest parkiem narodowym zwanym Nadgoplańskim Parkiem Tysiąclecia. Największą atrakcją regionu jest Kruszewica z Mysią Wieżą (znana legenda o Popielu).

Do Konina docieramy Kanałem Ślesińskim, który stanowi łańcuch jezior konińsko-ślesińskich, połączony sztucznymi przekopami. Woda w jeziorach jest wyjątkowo ciepła, a to za sprawą Zespołu Elektrowni Pątnów-Adamów-Konin. Po drodze koniecznie odwiedzić trzeba Ślesin, w którym znajduje się miniaturowy Łuk Triumfalny poświęcony Napoleonowi. Ponadto mamy niebywałą okazję zwiedzić największą w Polsce bazylikę katolicką w Licheniu. Jest to miejsce niewiarygodne, cel licznych pielgrzymek z kraju i zagranicy.

Równie atrakcyjny jest sam Konin, z przepięknym Starym Miastem (tzw. szlak romański).

W Łądzie (znajduje się w nim cudowna bazylika – zabytek klasy zerowej) możemy skorzystać z wygodnej „mariny”. Tu możemy zaopatrzyć

się w świeżą wodę i podładować akumulatory.

Następnie płyniemy Pradolina Warszawsko-Berlińską, gdzie napotykamy malownicze wzgórza morenowe. Na obrzeżach malownicze parki krajobrazowe: Nadwarciański w Dolinie Konińskiej, Żerkowsko-Czeszewski w Kotlinie Śremskiej (w Jaszkwie znajduje się największa w Polsce stadnina koników „Pony”), Rogaliński Park Krajobrazowy w Dolinie Warty (znajduje się tu największy w Europie rezerwat dębów – ponad 2000). Nieopodal słynny Pałac Raczyńskich, подарowany przez hrabiego Raczyńskiego Wielkopolanom.

W Puszczykowie synowie znakomitego pisarza i podróżnika – Arkadego Fiedlera – prowadzą Muzeum jego imienia. Możemy tam obejrzeć m.in. repliki najbardziej znanych łodzi i żaglowców, które przeszły do historii wypraw dalekomorskich.

Następnie wpływamy do Poznania – stolicy Wielkopolski z jej słynnymi zabytkami, których nie trzeba zachwalać, a potem ... dalej i dalej, aż wreszcie docieramy do celu podróży.

Warto wybrać się nad Wartę Wielką Pętla Wielkopolski to niewątpliwie najciekawszy szlak do uprawiania turystyki motorowodnej. Odpowiednia długość trasy, jej malowniczość, fantastyczne miejsca i zabytki – stanowią niesamowitą atrakcję. Oczywiście jest sporym wyzwaniem i wymaga jako takiego doświadczenia i przygotowania. Na szczęście powstaje coraz więcej profesjonalnych firm i agencji zajmujących się czarterowaniem odpowiedniego sprzętu pływającego oraz obsługą. A więc kochani motorowodniacy – do dzieła. Nasze hasło: „Warto wybrać się nad Wartę!”.



Szczecinek daj się wyciągnąć!

1100-metrowa trasa, trybuna na wodzie mogąca pomieścić nawet trzystu entuzjastów sportu to godne miejsce organizacji tegorocznych Mistrzostw Europy w Narciarstwie Wodnym. Tekst i zdjęcia Szczecinecka Lokalna Organizacja Turystyczna.

Wyciąg do narciarstwa wodnego w Szczecinku pod względem długości oraz towarzyszących atrakcji turystycznych znajduje się w europejskiej czołówce. Dzięki atrakcyjnej lokalizacji nad jeziorem Trzesiecko, w sąsiedztwie miejskiego parku nasyczonego zielenią, odwiedzany jest przez narciarzy wodnych oraz wakeboardzistów nie tylko

dla sportowych atrakcji, ale również wyjątkowego klimatu miejsca.

Wyciąg dla wymagających

1100-metrowa trasa, zamknięta w pięciokąt o najdłuższym boku wynoszącym 300 metrów, umożliwia uprawianie komfortowej jazdy figurkowej na nartach wodnych, szaleństwa

podczas slalomu czy na kneeboardingu oraz najbardziej fantazyjnych skoków na wake'u. Przeszkody takie jak kickery i slider tworzą nie lada wyzwanie nawet dla doświadczonych sportowców. Sportowe wyczyny narciarzy i wakeboardzistów można obserwować z drewnianych trybun na wodzie, mieszczących nawet trzystu entuzjastów tego emocjonującego sportu.

Dla nowicjuszy

Osoby nieposiadające własnego sprzętu mają możliwość zaopatrzenia się w komplet niezbędny do



Przeszkody takie jak kickery i slider tworzą nie lada wyzwanie nawet dla doświadczonych sportowców.

rozpoczęcia swojej niesamowitej przygody z wake'em czy nartami wodnymi, w wypożyczalni umiejscowionej tuż obok miejsca startu. Mają również okazję wykupienia profesjonalnych lekcji jazdy na nartach i wakeboardzie pod okiem doświadczonego instruktora. Turyści bez ekstremalnych upodobań mogą skorzystać z bogatej oferty wypożyczalni tradycyjnego sprzętu wodnego. Pływając kajakami czy rowerami wodnymi, odnajdą odprężenie wśród rozkołysanych fal jeziora.

Plaża

Tuż przy wyciągu zlokalizowana jest strzeżona przez ratowników WOPR plaża miejska. Można odprężyć się grając w siatkówkę plażową z przyjaciółmi,

zrelaksować kąpielą w jeziorze lub odpocząć na leżaku, napawając się oryginalnym, wręcz hipnotyzującym widokiem na wyciąg, a na drugim planie – połyskującą w słońcu wodą i odbitym w niej drzewostanem. Dla smakoszy, w cieniu parasoli ogrodowych przygotowany został punkt gastronomiczny powszechnie znany z najlepszych grillowanych kiełbasek w Szczecinku.

Bilety

Atrakcyjnym rozwiązaniem dla wszystkich zainteresowanych są bilety całodzienne oraz karnety sezonowe, uprawniające do korzystnych rabatów cenowych w punktach gastronomicznych i kulturalno-rozrywkowych. Kompleks wyciągu do narciarstwa

wodnego w Szczecinku nieustannie się rozwija, stawiając na jakość, atrakcyjne rozwiązania turystyczne, nowoczesny sprzęt, funkcjonalność i doskonałą organizację widowiskowych zawodów, takich jak m.in. mistrzostwa Polski w wakeboardzie. Potwierdzeniem tego jest wyróżnienie Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego dla Szczecineckiej Lokalnej Organizacji Turystycznej za doskonałą organizację Pucharu Europy w Narciarstwie Wodnym. Dzięki uznaniu PZMWiNW Szczecinecka Organizacja Turystyczna organizuje w tym roku największą wodniacką imprezę na naszym kontynencie Mistrzostwa Europy w Narciarstwie Wodnym.

flipper

670 DC



Blisko 7-metrowej długości Flipper 670 DC, został wyróżniony za wysoką jakość wykonania przez Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego. Tekst i zdjęcia Arek Rejs.

Dzięki działalności firmy Horyzont ze Szczecina polscy armatorzy mają okazję poznać ofertę największej fińskiej stoczni jachtowej Bella-Veneet Oy, budującej jachty marek Aquador, Flipper i Bella. Podczas jednych z warszawskich targów „Wiatr i Woda“, oferowany przez firmę Horyzont jacht zdobył nagrodę przyznaną przez Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego. Laureatem nagrody został blisko 7-metrowej długości Flipper 670 DC. Wyróżniono go za wysoką jakość wykonania, a przedstawiciel skandynawskiej stoczni dodatkowo otrzymał nagrodę za bogactwo i różnorodność oferty.

Kokpit

Skrót DC w przypadku łodzi Flipper oznacza jednostkę typu daycruiser, czyli

przeznaczoną do krótkich dziennych wycieczek z możliwością noclegu na łodzi. Są to bardzo popularne w Skandynawii jednostki, a ich ogromną zaletą jest możliwość łatwego przetransportowania, bez konieczności wynajmowania specjalistycznych pojazdów. W Polsce jachty tego typu nie mają aż tak wielu zwolenników i ciągle preferujemy duże cruisery, z których zalet korzystają w pełni tylko nieliczni armatorzy. Głównym elementem, który zniechęca do kupna tego rodzaju jednostek w Polsce, jest krótki sezon letni i trudna do przewidzenia aura. Tymczasem Flipper 670 DC wyposażony jest w system centralnego ogrzewania z wyprowadzeniem nawiewów do kokpitu.

Na łódź można wejść bezpośrednio od burt, przez dwie niewielkie platformy

kąpielowe, lub wyłożoną teakiem ścieżką między przyciemnianymi świetlikami na pokładzie dziobowym i dalej przez uchylaną szybę owiewki stopniami wprost do stanowiska sternika i do kokpitu. Po pokonaniu stopni na prawej burcie znajdziemy dwuosobową kanapę sternika, a po przeciwnej stronie fotel gościnny. Głębiej w kokpicie znajduje się rozkładany stolik i kanapa w kształcie litery L. Po opuszczeniu i rozłożeniu stolika kanapa staje się wygodnym dwuosobowym łóżkiem. To nie jedyne udogodnienie jakie



przygotowali konstruktorzy Flippera. Podczas przerwy w żegludze oparcia kanapy sternika i sąsiadującego z nią fotela można łatwo przerzucić do przodu, uzyskując kolejną dwuosobową kanapę przy stole i wygodną leżankę wzdłuż lewej burty. Taka możliwość przekładania oparć daje w kokpicie aż siedem wygodnych miejsc siedzących wokół umieszczonego centralnie stołu.

Pomysły i rozwiązania

Często problemem na mniejszych jachtach jest znalezienie wygodnego schowka na odbijacze. Na Flipperze poradzono sobie z tym problemem w bardzo prosty sposób. W prawej ścianie kokpitu znajduje się specjalna wnęka przygotowana na umieszczenie 6 odbijaczy. Dzięki tej wnęcie duży schowek w podłodze kokpitu może być w pełni wykorzystany na przechowywanie nart wodnych. Kolejnym bardzo prostym, a niezwykle przydatnym pomysłem jest przejście za silnikiem między dwoma platformami kąpielowymi. Często podczas cumowania, stojąc na platformie kąpielowej musimy szybko przejść na drugą burtę. O ile w łodziach z wewnętrznym silnikiem nie stanowi to problemu, o tyle w jednostkach napędzanych motorem zewnętrznym jest to dosyć uciążliwe. Na 670 DC tuż przy rufowej ścianie znajduje się wygodne i bezpieczne przejście na drugą stronę łodzi. Sprawdza się doskonale.

Kolejnym pomysłem jest kambuz. Szufladową lodówkę dosyć szybko znalazłem pod fotelem sternika, natomiast jednopalnikowa kuchenka gazowa jest bardzo pomysłowo ukryta w szufladzie, znajdującej się pod zlewozmywakiem, umieszczonym przed fotelem na lewej burcie, tuż obok zejściówki do kabiny sypialnej.

Sypialnia

Do sypialni prowadzą przesuwane drzwi z przyciemnionej plexi. Pomieszczenie jest zaskakująco wysokie i jasne.



Flipper 670 DC potwierdza wszystkie legendy o solidności i dzielności budowanych przez skandynawów łodzi.

W kabinie po lewej stronie znajduje się duża szafa z lustrem, a całą dziobową część sypialni zajmuje dwuosobowe łóżko. Na jachcie jest kabina sypialna, wygodny kambuz i chemiczna toaleta, na rufie znajdziemy też prysznic. Czego więcej potrzeba podczas kilkudniowej wyprawy po śródlądziu? Producent jachtu, montując aż trzy gniazda na 12 V, zadbał także o łatwy dostęp do energii elektrycznej.

Czas popływać

Testowany Flipper napędzany był silnikiem Mercury Verado o mocy 150 KM, czyli niemal najsłabszym motorem z zalecanych do montażu na tej łodzi. Mimo to, bez najmniejszego wysiłku pozwolił nam płynąć z maksymalną prędkością 34 węzłów przy maksymalnych obrotach 5 700 rpm. Nie miał też najmniejszych problemów z wprowadzeniem łodzi w ślizg, który przy maksymalnie opuszczonym trymie osiągałszy już przy prędkości około 14 węzłów i obrotach 3 000 rpm. Samo wejście w ślizg też nie polega na męczeniu motoru i zadzieraniu dziobu – łódź po prostu unosi się nad wodę. Flipper świetnie też reaguje na wszelkie zmiany położenia trymu. Cała instalacja napędu i wszystkich wskaźników na łodzi przystosowana jest do montażu silników Mercury i rzeczywiście – wszystko działa tu bardzo sprawnie

i płynnie. Flipper kręcił ciasne łuki niezależnie od prędkości. Problemu nie stanowiło dla niego także większe zafalowanie, którego jedynym efektem była lekko pochłapana wodą owiewka. Łódź prowadzi się równie wygodnie siedząc, jak i stojąc – opierając się o unoszone siedzisko fotela. Wszystkie wskaźniki są doskonale widoczne. Widoczność podczas wszystkich manewrów, niezależnie od pozycji w jakiej podróżujemy, jest doskonała we wszystkich kierunkach, a fotel sternika niezwykle wygodny. Jacht wyposażony jest także w ster strumieniowy, co jest raczej rzadko spotykane przy tej wielkości łodzi napędzanej silnikiem zewnętrznym. Podobno jeszcze lepsze wrażenia z podróży zapewnia Flipper wyposażony w najmocniejszy dopuszczalny dla tego modelu silnik o mocy 250 KM, chociaż i przy tych 150 KM czuło się przyspieszanie łodzi.

Po sprawdzeniu na własnej skórze jakości skandynawskich konstrukcji bez wahania stwierdzam, że Flipper 670 DC potwierdza wszystkie legendy o solidności i dzielności budowanych tam łodzi. To doskonała łódź na kilkudniowe wyprawy. Jest ona na tyle bezpieczna, że bez obawy możemy zabrać na pokład dzieci, a przy tym nawet 150-konny silnik zapewnia stosunkowo dużą prędkość i dużo zabawy. Naprawdę godna polecenia jednostka.



Motorowodniacy startują w Myśliborzu

W mistrzostwach Europy klasy GT-30 Marcin Szymczyk z Żnińskiego Towarzystwa Miłośników Sportu „Baszta” Żnin, stanął na 3. stopniu podium. Relacja Jerzy Kalinowski.

W dniach 8-9 czerwca w Myśliborzu zostały rozegrane kolejne zawody motorowodne. Tym razem były to: Mistrzostwa Europy w klasie O-700, Mistrzostwa Europy w klasie GT-30

oraz II Eliminacja Międzynarodowych Mistrzostw Polski w klasach: O-125, OSY400 i S550.

W mistrzostwach Europy klasy GT-30 (silniki czterosuwowe) wzięło

udział ośmiu naszych reprezentantów. W większości są to młodzi zawodnicy, wywodzący się z klasy młodzieżowej JT-250. Najbardziej doświadczony z tej grupy Marcin Szymczyk ze Żnińskiego Towarzystwa Miłośników Sportu „Baszta” Żnin, stanął na trzecim stopniu podium. Triumfował Fin Tuukka Lehtonen, drugie miejsce zajął Estończyk Jüri Jõul.

W ME klasy wyścigowej O-700 wystartował bardzo doświadczony i utytułowany Tadeusz Haręza z klubu Team Haręza Żnin.

Liczyliśmy, że Tadeusz Haręza powalczy o medal, zwłaszcza że Myślibórz jest dla naszego reprezentanta miejscem bardzo przyjaznym. W ubiegłym roku właśnie tam zdobył srebrny medal w klasie O-500. Niestety start tego zawodnika nie należał do udanych – Haręza ukończył zawody na ósmym miejscu.

Wyniki całej klasy GT-30:

1. Tuukka Lehtonen 1200
2. Jüri Jõul 1000
3. Marcin Szymczyk 619
4. Aivar Kommisaar 373
5. Jacek Kołpaczynski 352
6. Łukasz Ciołek 317
7. Adrian Wincenciak 293
8. Mateusz Popończyk 284
9. Riku Virtanen 270
10. Valentin Bassou 191
11. Agata Sołtan 164
12. Mateusz Wojewódzki 146
13. Paweł Szczepan Szczepański 125

Wyniki klasy O-700:

1. Havas Attila 1200
2. Marian Jung 900
3. Robert Hencz 675
4. Csákó Ferenc 545
5. Rossi Giuseppe 495
6. Glebas Sobčiukas 465
7. Jiri Masek 349
8. Tadeusz Stanisław Haręza 293
9. Nikolaj Surkow 198
10. Krzysztof Bartnicki 0



„Zegrze” Wojskowy Klub Sportowy

„Co było nie wróci i szaty rozdierać by próżno...” – ten wers jednej z najpiękniejszych pieśni Bułata Okudźawy o Puszczy, najtrafniej oddaje aktualną sytuację Wojskowego Klubu Sportowego „Zegrze” – lidera motorowodnej rodziny. Tekst Wojciech Krzywiński, zdjęcia WKS Zegrze.

Tradycje tego zasłużonego klubu sportowego sięgają 1969 roku, w którym to powstał Wojskowy Klub Żeglarski „Zegrze”, przemianowany później na Wojskowy Klub Sportowy „Zegrze”. W 1979 r., po dziesięciu latach działalności, stowarzyszenie wchodzi w strukturę Wyższej Szkoły Wojsk Łączności i rozpoczyna się „złoty” okres w jego dziejach. Klub zrzeszał zawodników w jedenastu (!) sekcjach sportowych: począwszy od żeglarstwa,

poprzez gry zespołowe, lekkoatletykę, sporty walki, na brydżu sportowym kończąc. W tym czasie tacy zawodnicy jak: Arkadiusz Kozak, Sławomir Ostrowski, Jan Majko, Stanisław Mickiewicz, Sławomir Błaszka i wielu innych stanowili trzon kadry narodowej i odnosili ogromne sukcesy na akwenach krajowych i międzynarodowych.

Zmiany

Przemiany ustrojowe po 1989 r.

miały katastrofalny wpływ na rozwój sportu wojskowego i kolejno ulegały likwidacji poszczególne sekcje. Ponadto rozformowanie w 1997 r. Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Łączności w Zegrzu również odbiło się niekorzystnie na działalności sportowej klubu. Brak możliwości pozyskiwania środków finansowych i utrata dotacji z Ministerstwa Obrony Narodowej spowodowały, iż działalność klubu skupiała się praktycznie wyłącznie na turystyce i szkoleniach motorowodnych.

Przełom nastąpił w 2004 roku dzięki wsparciu Warszawskiego Okręgowego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego oraz nieżyjącego już prezesa Andrzeja Tomankiewicza.



Została powołana sekcja sportu motorowodnego w klasie JT-250.

Pierwsze sukcesy

Trafiono na przyjazny grunt, zachęcając dzieci i młodzież do uprawiania tej dyscypliny, przy znaczącym wsparciu rodziców. Nie bez znaczenia była też istniejąca baza i bliskość Jeziora Zegrzyńskiego. Po roku sekcja motorowodna wystawiła już zawodników do eliminacji MP w klasie JT-250. Następne cztery lata to kolejno tytuły Mistrza Polski w tej klasie zdobywane przez Adę i Darię Przybył. W roku 2008 zawodnicy WKS „Zegrze” odnieśli spektakularny sukces na arenie międzynarodowej: Ada Przybył wywalczyła tytuł Wicemistrzyni Świata w klasie JT-250, a ponadto w czołowej szóstce znaleźli się Maciej Wojewódzki i Adrian Fadecki.

Ugruntowana pozycja

Od 2009 roku część zawodników

rozpoczęła już starty w klasach „dorosłych”: OSY-400 i F-4S. Piekalnie utalentowane zawodniczki i coraz lepsi piloci błyskawicznie dołączyli do europejskiej czołówki. W 2010 roku Ada Przybył w Mistrzostwach Świata w klasie F-4S wywalczyła srebrny medal, natomiast dwa lata później Agata Sołtan stanęła na drugim stopniu podium podczas Mistrzostw Europy w klasie T-400. W tym samym roku Łukasz Ciołek wywalczył trzecie miejsce na ME w klasie S-550.

W latach 2010-2012 klub zdobywał drużynowe mistrzostwo Polski w wyścigach po obwodzie. Wspólnie z WOZMWiNW prowadzi zajęcia z najmłodszym narybkiem motorowodnym w klasie FF (Formula of Future), co zaowocowało medalami w ubiegłorocznych Mistrzostwach Świata: złotym Jakuba Komaszewskiego i srebrnym Antoniego Siwka. Oprócz wiodącego, statutowego zadania klubu jakim jest sport, prowadzi on również

działalność szkoleniową na patenty i licencje motorowodne. Zajmuje się także szeroko pojętą rekreacją i turystyką.

Nowe wyzwania

Niestety, rok 2013 może być dla klubu ostatnim. Do tej pory działalność prowadzona była w oparciu o część bazy użyczonej przez wojsko. Odpowiednie rozporządzenia nakazują przekazanie zbędnej, niewykorzystywanej przez wojsko infrastruktury poza resort. Dotknęło to również Wojskowy Klub Sportowy „Zegrze”. Czy zarząd klubu poradzi sobie z tym problemem? Czy nie będzie musiał zrezygnować z większości zadań statutowych? Stoi przed wielkim wyzwaniem. Mamy nadzieję, że jest on na tyle zahartowany w boju. Radził sobie przecież pokonując w przeszłości wiele przeszkód, wydawać by się mogło – nie do pokonania. Miejmy nadzieję, że jeszcze o nim usłyszymy i nie raz napiszemy. Trzymamy kciuki!





Pływający domek campingowy

Przed nami nowy sezon nawigacyjny. Zaludniły się przystanie, chłopcy i dziewczęta niczym pszczoły obsiedli sfatygowane zimą kadłuby swych łodzi. Tekst Ryszard Leski.

Słońce wygania z nasiąklej sklejki resztki wilgoci, rzą niecierpliwie konie mechaniczne w wyremontowanych „na żyletkę” silnikach.

Te miłe refleksje są jednak tylko tłem

tylko jeden krok dzieli nas od budowy pływającego domku campingowego w rodzaju tych, które obejrzeć można na załączonych zdjęciach.

Niektóre domki są rozplanowane bardzo

Urlopowa włóczęga w takim pływającym domku daje maksimum zadowolenia i wygody, stanowi przy tym nieopisaną frajdę dla dzieciarni.

Do pływającego domku można zastosować silnik 10-30 KM, pamiętając że nie będzie nam zależało na szybkości, lecz na jego najbardziej ekonomicznej pracy. Urządzenie wnętrza domku zależy od pomysłowości samego użytkownika. Część pływająca budowana jest na zasadzie katamaranu, lub zwykłej łodzi wypornościowej.

Może już w niedalekiej przyszłości ujrzymy na naszych wodach takie estetyczne i wygodne domki...?

Rzą niecierpliwie konie mechaniczne w wyremontowanych „na żyletkę” silnikach.

niniejszego artykułu. Bowiem chcemy w nim zaprezentować czytelnikom sprzęt pływający, u nas zupełnie nie znany, szeroko rozpowszechniony na drugiej półkuli, zapewniający maksimum wygód turystycznych a przy tym dość prosty w amatorskiej budowie.

Znamy już dobrze katamarany, widzieliśmy pływające tratwy z ustawionym na nich namiotem. Jeszcze

pomysłowo. Wnętrza zaopatrzone w koje do spania, wydzielone umywalki, kuchenki i WC.

Dach – taras przeznaczony do leżakowania, można go dodatkowo uatrakcyjnić wbudowaniem prostej i lekkiej trampolinki do skoków. Cała konstrukcja musi być bardzo lekka, lecz mocna.

