

Materiały szkoleniowe na licencje do holowania narciarza wodnego Wy³aczenie do u¿ytku wewnêtrznego.

SPIS TREŒCI

Wstêp	5
Sprzêt	7
Łód¿	7
Silnik	8
Lina holownicza	9
Narty	10
Zabezpieczenie narciarza	12
Wybór akwenu	12
Znaki porozumiewawcze	14
Znaki sternika do narciarza	14
Znaki narciarza do sternika	15
Porozumiewanie siê sternika z innymi łodziami	16
Start	16
Start z wody	16
Start z pomostu	17
Start z kajaka	18
Start na mono-narcie	18
Start z wody	19
Start z pomostu	20
Start z brzegu	22
Wskazówki dla sternika przy starcie	23
Jazda na nartach turystycznych	25
Jazda na narcie wyczynowej (mono-narcie)	28
Ładowanie	32
Ładowanie mokre	32
Ładowanie suche	33
Jazda zespołowa	35
Start	35
Jazda	36
Ewolucje	36

Wywrotki	37
Lądowanie	38
Obowiązki (wzorowego) obserwatora	38
Przepisy nawigacyjne	39
Etyka w narciarstwie wodnym	41
Możliwość powstania wypadku	43
Sportowe zakończenie	44
Slalom	44
Skoki	45
Jazda figurowa	45

WSTĘP

Wobec żywiołowego rozwoju narciarstwa wodnego, dyscypliny współtowarzyszącej sportowi motorowodnemu, zaistniała konieczność zapoznania sterników motorowodnych z techniką i przepisami tej dziedziny sportu. Wiadomości zawarte w treści niniejszej książeczki pozwolą sternikom wystąpić w roli „amatorskiego” instruktora narciarstwa wodnego oraz pomogą im w bezpiecznym holowaniu narciarza, zaś wszyscy pozostali wodniacy znajdą tu wskazówki jak należy zachować się wobec osób uprawiających narciarstwo wodne. Jak zaznaczono w tytule, książeczka dotyczy narciarstwa wodnego uprawianego rekreacyjnie. Przedstawione tu wiadomości, poparte sprawdzianem praktycznym, mogą być jednak traktowane jako wstęp do wyczynowego uprawiania tego sportu.

Narciarstwo wodne jest sportem wszechstronnym, bardzo zbliżonym w swych walorach do narciarstwa zimowego a zwłaszcza zjazdowego i może być uprawiane przez wszystkich, niezależnie od wieku, pod warunkiem opanowania umiejętności pływania potwierdzonej posiadaniem karty pływackiej. W razie zastrzeżeń sternik ma jednak obowiązek sprawdzić umiejętność pływania. Osoby uprawiające narciarstwo w zimie łatwiej opanują jazdę na nartach wodnych; nie jest to jednak konieczne. Konieczne jest natomiast wykazanie się minimum sprawności fizycznej i koordynacji ruchowej. Nieprawdą jest, że do narciarstwa wodnego trzeba posiadać „żelazną” kondycję, silne nogi i silne ręce. Niejednokrotnie lepsze efekty osiąga kilkunastoletnia młodzież i słabe niewiasty, niż silni mężczyźni...

Sternik holujący narciarza powinien posiadać odpowiednie uprawnienia. Niezależnie też od ogólnej znajomości tej dziedziny sportu sternik musi znać przepisy obowiązujące na danym akwenu. Na sterniku ciąży wielka odpowiedzialność, gdyż przede wszystkim od jego umiejętności zależy bezpieczeństwo narciarza oraz wszystkich innych „użytkowników” wody; on też ponosi konsekwencje za wszystkie ewentualne wypadki, jakie nastąpią podczas holowania. Konsekwencje za powstałe wypadki ponosi też sternik, który udostępnił swoją łódź do holowania narciarza osobom do tego nie powołanym i nie posiadającym kwalifikacji.

Holowanie narciarza nie jest w zasadzie sprawą trudną, tym niemniej jest to jednak wyższy stopień wtajemniczenia sternika, który stale musi pamiętać o tym, że holuje człowieka. Rozwaga, cierpliwość, opanowanie, umiejętność podejmowania szybkiej decyzji w trudnych nieraz okolicznościach — to podstawowe cechy sternika, który decyduje się na holowanie narciarzy.

Sternik odpowiedzialny jest prawnie za bezpieczeństwo narciarza w czasie holowania, aby więc nie uczyć się na smutnych nieraz doświadczeniach, powinien wiedzieć, że:

1. Uprawianie narciarstwa wodnego odbywa się na akwenach, gdzie dopuszcza się ruch sportowych łodzi motorowych zgodnie z ogólnymi warunkami pływania, ujętymi odpowiednimi przepisami.
2. Narciarstwa wodnego nie należy uprawiać tam, gdzie istnieje możliwość kolizji z innymi użytkownikami wód (np. plaże-kąpieliska, przystanie, wejścia do portów, łowiska, zastrzeżone tory wodne itp.).
3. Nie należy podejmować się holowania narciarza w trudnych warunkach hydro-meteorologicznych, jak wysoka fala, zła widoczność, pływające przedmioty w wodzie itp.
4. Sternik w trakcie holowania musi zawsze reagować na sygnały umowne podawane przez narciarza (najlepiej za pośrednictwem obserwatora, z którym jest w stałym kontakcie).
5. Sprzęt narciarski i holowniczy zawsze musi być należycie przygotowany pod względem technicznym.
6. Przed startem należy sprawdzić umiejętności pływackie kandydata (karta pływacka); należy też sprawdzić rodzaj i skuteczność zabezpieczenia narciarza.
7. W czasie holowania nie wolno dopuścić do niepotrzebnej i nie mającej nic wspólnego z rekreacją „ekwilibrystyki” wykonywanej przez narciarza, która w konsekwencji może doprowadzić do kolizji i groźnego uszkodzenia ciała.
8. Sternik powinien znać stopień zaawansowania w technice jazdy narciarza, którego ma zamiar holować.
9. Holowany narciarz musi trzymać uchwyt linki holowniczej w rękę — nie może być do niej trwale przypięty.
10. Nie należy holować narciarzy po wodach płytszych niż 1,4 m.
11. Należy wybrać takie miejsce startu i lądowania, aby nie stwarzać zagrożenia dla narciarza, łodzi i ewentualnych widzów.
12. Nie wolno holować człowieka będącego pod wpływem alkoholu.
13. Sternik holujący również nie może być pod wpływem alkoholu lub lekarstw wykluczających prowadzenie pojazdów (a więc i łodzi motorowej).
14. Sternik powinien tak prowadzić łódź, aby nie stworzyć sytuacji grożącej narciarzowi zderzeniem z innymi użytkownikami akwenu, stałymi przeszkodami nawodnymi lub podwodnymi.
15. W razie upadku narciarza sternik winien osłaniać go burtą swojej łodzi od strony ewentualnego zagrożenia.
16. W wypadku awarii łodzi lub innego typu zagrożenia — narciarza należy bezzwłocznie zabrać na pokład łodzi.
17. Przy braku umownego sygnału (obie ręce w górze nad głową) po upadku narciarza należy udzielić mu natychmiastowej pomocy.

SPRZĘT

ŁÓDŹ

W zasadzie każda łódź rozwijająca odpowiednią szybkość nadaje się do holowania narciarza. Najlepsze są jednak łodzie płaskodenne typu ślizgowego, wytwarzające minimalną falę. Najgorsze — głęboko zanurzone łodzie wypornościowe. Im łódź jest większa i cięższa, tym mniej są odczuwalne szarpnięcia spowodowane ewolucjami narciarza. Łodzie ze słabymi silnikami z konieczności muszą posiadać mniejsze wymiary. Kokpit łodzi powinien być duży, przestronny i nie zabudowany w części rufowej (bez foteli), podłoga szczelna, bez dywaników, tak aby była możliwość wybrania wody ściekającej ze sprzętu narciarskiego. Sterowanie łodzią — przy pomocy koła kierownicy umieszczonego na przedniej desce kokpitu. Ze względu na ograniczone zdolności manewrowe, nie dopuszcza się sterowania przy pomocy rumpla. Zaleca się zaopatrzenie łodzi w następujące specjalistyczne wyposażenie:

- a) panoramiczne lustro wsteczne umocowane na przedniej szybie przed głową sternika;
- b) obrotowy wspornik z zaczepem do linki holowniczej, umieszczony w osi łodzi w części rufowej (wysokość 90—130 cm od zwierciadła wody) lub
- c) zaczepy do linki łącznikowej umieszczone w części rufowej na pokładzie, ewentualnie w pawęży;
- d) drabinkę rufową jako pomoc dla narciarza przy wychodzeniu z wody;
- e) wskaźniki zegarowe: prędkościomierz *), obrotomierz;

*) Zamiast prędkościomierza można zastosować tani i łatwy do nabycia ciśnieniomierz, który po przeskalowaniu służy jako prędkościomierz. Zależność prędkości od ciśnienia wyraża się wzorem: $V = 54 \sqrt{P}$, gdzie V = prędkość w km/h, P = ciśnienie w kG/cm². (Chcąc uzyskać pomiar ciśnienia należy na pawęży przy dnie przymocować odpowiedni chwytak wody połączony rurką igielitową z ciśnieniomierzem. Chwytak wykonuje się z kawałka, ca 12 cm, mosiężnej rurki o średnicy 6 mm w dolnej połowie spłaszczonej i zalutowanej, z otworkiem o średnicy 1 mm zwróconym w kierunku jazdy. Chwytak umieszcza się tak, aby wystawał ca 2,5 cm poniżej dna łodzi i około 30—40 cm w bok od jej osi).

- f) sygnał dźwiękowy;
g) megafon.

Do wyposażenia podstawowego należy zaliczyć: dwa wioselka, koło ratunkowe lub kapok, bosak, komplet narzędzi, gaśnicę, apteczkę, zapasową linkę holowniczą i łącznikową.

SILNIK

Silniki o mocy 25 KM i więcej nadają się już do holowania narciarza. Odpowiada to pojemności skokowej silnika ca 500 cm³. Początek ślizgu narciarza na dwóch nartach następuje już przy prędkości 18 km/h. Przy prędkości około 25 km/h narciarz znajduje się w całkowitym ślizgu i tę prędkość należy uznać za minimalną do uprawiania narciarstwa wodnego. Maksymalne prędkości określają regulaminy sportowe PZMiNW (dla zawodników):

dla mężczyzn — 57 km/h przy skokach i 58 km/h przy slalomie,
dla kobiet i młodzieży — 48 km/h i 55 km/h.

Zalecana prędkość holowania w jazdach rekreacyjnych to 35—45 km/h. Należy pamiętać, że upadki przy większych prędkościach są już bolesne, a mogą być i groźne.

Od silników do narciarstwa wodnego — oprócz prędkości — wymaga się tzw. dobrego uciągu, co jest specjalnie ważne w momencie startu i podczas wykonywania ewolucji, kiedy może nastąpić znaczne wytracenie prędkości. Zwiększenie uciągu można uzyskać przez zmianę przełożenia trybów spodziny lub zastosowanie innej śruby o mniejszym skoku czy mniejszej średnicy; stosuje się śruby 3-łopatkowe.

Pożądane jest, aby silnik posiadał tzw. rewersor (bieg: jałowy, w przód, wstecz) i był zaopatrzony w rozrusznik elektryczny.

P	V	P	V
0,1	17,06	1,1	56,65
0,2	24,14	1,2	59,13
0,3	29,59	1,3	61,56
0,4	34,18	1,4	63,88
0,5	38,18	1,5	66,15
0,6	41,85	1,6	68,26
0,7	45,20	1,7	70,42
0,8	48,28	1,8	72,47
0,9	51,25	1,9	74,41
1,0	54,00	2,0	76,36

Dobre efekty daje stosowanie paliwa wysokooktanowego, zwłaszcza w silnikach stosunkowo słabych i o wysokim stopniu sprężania. Silniki przyczepne z wirującym kołem zamachowym powinny być zakryte kołpakiem.

LINA HOLOWNICZA

Elementem trakcyjnym dla narciarza jest linka holownicza, która powinna odpowiadać dwóm warunkom i posiadać oprócz tego kilka innych zalet.

Po pierwsze: do ciągnięcia narciarza nie wolno używać lin stalowych lub sporządzonych z innego metalu.

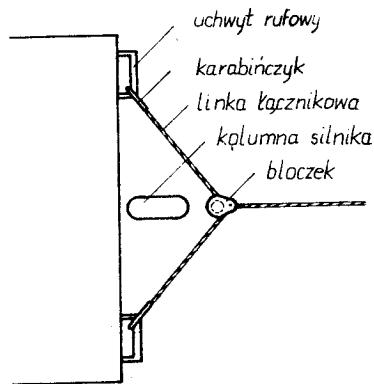
Po drugie: średnica linki nie powinna być mniejsza niż 6 mm; cieńsze linki mogą powodować przecięcie naskórka.

Całkowita maksymalna długość linki, od pawęży do rączki uchwytu, stosowana przez zawodników — wynosi 23 m. Zalecana jest ona również przy jazdach rekreacyjnych. Dłuższe linki przez zwis i zatapianie powodują szarpnięcia, krótsze — ograniczają możliwości wykonywania ewolucji. Najczęściej spotykanymi w handlu są linki 20-metrowe.

Można stosować linki bawełniane i z tworzyw sztucznych, jednak najlepsze są z polipropylenu. Zaletą ich jest to, że są nie-tonące, posiadają dużą wytrzymałość na rozciąganie, są lekkie i szybko schnące. Wyciągnięcie linki na całej długości przy obciążeniu 115 kG nie powinno przekraczać 3,2%. Wytrzymałość na rozerwanie — 590 kG. Linki rozciągliwe powodują szarpnięcia, dlatego są szczególnie niewskazane dla narciarzy początkujących. Pływająca linka jest przez wszystkich dobrze widoczna, łatwiej wyskakuje z wody, a dzięki swojej pływalności możliwość wkręcenia jej w śrubę napędową jest minimalna. Dla zwiększenia widoczności dobrze jest, gdy linka ma kolor kontrastujący z wodą. Linka może być wykonana jako jedno- lub dwuczęściowa. Linka dwuczęściowa składa się z odcinka długości np. 21,5 m oraz pętli z tego samego materiału o długości 1,5 m zakończonej uchwytem. Drażek uchwytu (zwany często orczykiem) o wymiarach: długość 27—33 cm, średnica 2,5 cm lub eliptyczny 3×2 cm — wykonuje się z twardego drewna albo ze sztucznego tworzywa o dobrej pływalności. Powierzchnia uchwytu gładka, lecz nie śliska i w żadnym wypadku nie pomalowana lakierem; może być natomiast pokryta innym materiałem, np. gumą. Końce drażka zaokrąglone w celu zapobieżenia skaleczeniu.

Jeżeli łódź holująca posiada wspornik obrotowy, to zakończeniem liny od strony łodzi jest małe oczko z wplecioną weń ka-

uszą lub karabińczykiem. Najczęściej jako zakończenie liny stosuje się pojedynczy bloczek suwający się po linie łącznikowej. Długość linki łącznikowej (ϕ 8—10 mm) powinna być tak dobrana, aby bloczek linki swobodnie przechodził obok kolumny silnika z minimalnym zwisem nie zagrażającym pracy śruby. Nawet lekko uszkodzoną linkę należy wymienić na nową. Linkę łącznikową wiąże się do uchwytów rufowych lub zaczepla przy pomocy karabińczyków (rys. 1).



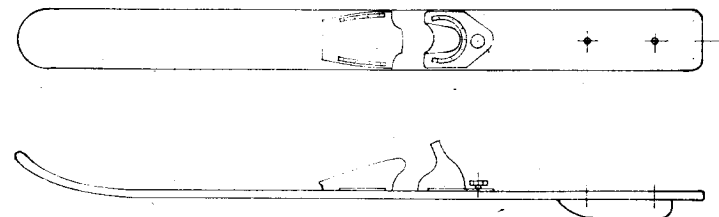
Rys. 1

NARTY

W zależności od charakteru jazdy stosuje się odpowiednie narty. Najpopularniejsze są tzw. turystyczne o dużej powierzchni ślizgu, długości 170—180 cm, szerokości 16—20 cm, wadze ca 3,5 kg z dziobami wygiętymi do góry. Narty posiadają gumowe wiązanie w formie kaloszy z ruchomą piętą do regulacji w zależności od wielkości stopy. Wiązanie powinno silnie trzymać stopę, lecz nie może jej uciskać. Stopę najlepiej wkłada się w wiązanie na mokro. Aby ułatwić wykonywanie wiraży — narty są zaopatrzone w mieczyki, umieszczone w spodzie nart od tyłu. Narty powinny posiadać dobrą pływalność oraz być pomalowane jaskrawym kolorem kontrastującym z kolorem wody. Spodnia część narty, zwana ślizgiem, malowana jest bardzo dokładnie specjalnym lakierem. Bez potrzeby nie wolno nart mazać w wodzie, a zaobserwowane spękania czy odpryski farby należy natychmiast likwidować (rys. 2).

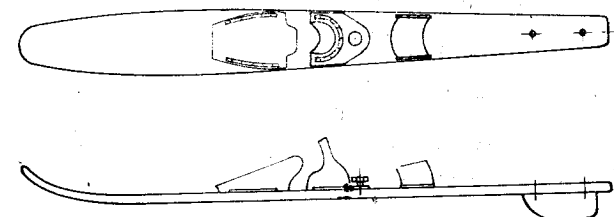
Bardziej doświadczeni narciarze do jazdy slalomowej używają jednej, tzw. mono-narty (nazywanej też „solówką” lub „monówką”). Ma ona 160—165 cm długości (w zależności od ciężaru narciarza), jest węższa od narty turystycznej (od 17 cm z przodu zwężając się ku końcowi do 5 cm), posiada dwa wiązania:

jedno dla nogi wykroczonej (takie jak w turystycznej), drugie dla nogi zakroczonej w postaci gumowego paska (strzemie), pod który wsuwa się stopę. W miejscu stawiania nogi zakroczonej na desce



Rys. 2

narty przyklejony jest kawałek ostrego płótna ściernego (rys. 3). Narta slalomowa posiada większy miecz umieszczony bardziej z tyłu, co umożliwia wykonywanie ciasnych wiraży (o małym łuku), przez co bardziej skutecznych.



Rys. 3

Dla amatorów są jeszcze narty jazdy figurowej. Są one krótsze od poprzednio omawianych, mają 100—105 cm długości, 23,5 cm szerokości, są lżejsze, lekko wygięte na obu końcach, bez mieczyka. Dzięki temu można na nich — prócz normalnej jazdy — wykonywać zwroty, obroty, skoki na fali itp. Narty te, jako lżejsze i szersze, znacznie ułatwiają naukę startów, gdyż bardzo łatwo wchodzą w ślizg. Ponieważ nie posiadają mieczyków to w początkowej fazie narciarz odnosi wrażenie, że się rozjeżdżają, ale po pewnym czasie wrażenie to znika i jazda na nich zaczyna sprawiać prawdziwą przyjemność. Jazdę na nartach figurowych poleca się szczególnie paniom.

Do skoków produkowane są specjalne narty o dużej wytrzymałości, kształtem zbliżone do nart turystycznych, lecz z szerokim, płaskim drewnianym lub z tworzywa sztucznego mieczykiem, ułatwiającym przejazd przez skocznię.

ZABEZPIECZENIE NARCIARZA

W czasie jazdy na nartach wodnych, niezależnie od umiejętności pływania, narciarz musi założyć odpowiednie urządzenie zapewniające utrzymanie na powierzchni wody. Będą to: kamizelki, kapoki, skafandry, pasy.

Kamizelka lub kapok — to elementy sprzętu ratunkowego o stosunkowo dużej wyporności, wypełnione materiałem nietonącym. Pożądana jest taka ich konstrukcja, aby po upadku utrzymały głowę narciarza nad powierzchnią wody. Wskazane jest też usztywnienie ich w linii kręgosłupa. Najodpowiedniejszy kolor — pomarańczowy lub biały. Niedozwolone jest natomiast stosowanie kamizelek pneumatycznych.

W narciarstwie wodnym najczęściej stosowanym zabezpieczeniem są **skafandry**, podobne do tych, jakich używają pletwonurkowie. Wykonane z nietonącej pianki gumowej posiadają dostateczną pływerność, aby utrzymać na wodzie dorosłego człowieka; doskonale chronią przy tym przed zimnem. Dzięki skafandrom sezon uprawiania narciarstwa wodnego w naszym klimacie może być dłuższy o co najmniej 3 miesiące. Najczęściej używane są skafandry z krótkimi nogawkami i krótkimi rękawami. Skafandry nie podklejone materiałem wkłada się na mokro lub z zastosowaniem talku, którym naciera się ramiona, barki i uda. (Do wkładania i zdejmowania skafandra pożądana jest pomoc). Zdejmując skafander, odwraca się go na lewą stronę. W czasie jazdy skafander musi być zapięty pod szyję, w przeciwnym bowiem razie podczas upadku może nastąpić jego rozerwanie. Jeżeli skafander jest zrobiony z materiału o niedostatecznej pływerności — to chroni tylko przed zimnem; prócz niego należy wówczas stosować inne skuteczne zabezpieczenie.

Najmniej polecanym zabezpieczeniem — ze względu na stosunkowo niską pływerność — są **pasy biodrowe**. Zrobione z porowatego, nie nasiąkającego, elastycznego materiału, są stosowane najchętniej w bardzo upalne, słoneczne dni lata.

Każdy rodzaj sprzętu zabezpieczającego po użyciu powinien zostać w **ypłukany i wysuszony**.

WYBÓR AKWENU

Narciarstwo wodne można uprawiać na akwenach wyznaczonych do tego celu przez właściwe terenowe Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej.

Najprzyjemniejsza jest jazda na nartach wodnych, kiedy sternik płynie długimi odcinkami prostymi, a ilość zmian kierunku jest ograniczona do minimum — wtedy istnieje możliwość wykonywania ewolucji. W skręcie narciarz zmuszony jest do trzymania się ściśle określonego toru. Na kursie prostym, przy pełnym zakresie wykonywanych ewolucji, z pewną rezerwą narciarz potrzebuje pasa wody o szerokości ca 50 metrów. Przy nawrocie i promieniu skreślenia łodzi 50 m — potrzebny jest pas wody ca 150 metrów. Daje to pewną orientację co do wielkości akwenu, na którym można uprawiać narciarstwo wodne. Najkorzystniejsze są oczywiście duże jeziora, pod warunkiem że nie są zatłoczone. W okolicach o dużych skupiskach ośrodków wczasowych, gdzie na wodzie jest wielu kąpiących się, pływających na materacach, kajakach, rowerach wodnych itp. — narciarstwa nie powinno się uprawiać.

Na wybranym akwenu muszą istnieć ponadto dogodne warunki do startu i lądowania. Do startu wystarczy niski gładki pomost lub kawałek czystego, niezbyt stromego brzegu. Natomiast miejsce do lądowania musi być dobrane wyjątkowo starannie. Konieczny jest 20—30-metrowy wolny pas wybrzeża bez zakotwiczonych i cumujących łodzi, bez bojek cumowniczych. Dno o łagodnym pochyleniu, najlepiej piaszczyste, do głębokości 1 m, idealnie czyste. Wszystkie ostre przedmioty jak: szkło, puszki, złom, gruz itp. skrupulatnie wyzbierane (lub jeszcze lepiej — wygrabione). Od czasu do czasu trzeba kontrolować czystość dna miejsca lądowania. Jeżeli nie znajdzie się miejsca, które odpowiadałoby podanym warunkom, pozostaje zakończenie jazdy przez zatopienie na głębokiej wodzie. Należy pamiętać, że przypadkowe lądowanie na nie znanym wybrzeżu jest zawsze związane z groźbą bolesnego pokaleczenia kończyn i uszkodzenia sprzętu.

Uprawianie narciarstwa wodnego na rzekach związane jest z szeregiem trudności, zwłaszcza przy startach i nawrotach. I tak na wąskich i wartkich rzekach powinno się w ogóle unikać uprawiania narciarstwa, zaś w każdym innym wypadku konieczne jest dokonanie bardzo dokładnego rekonesansu akwenu, łącznie z sondowaniem dna, gdzie spodziewane są małe głębokości. Najlepszymi miejscami do startu i lądowania będą te, gdzie prędkość wody jest minimalna lub w ogóle nie istnieje (tzw. zastoiska) a jednocześnie jest odpowiednia głębokość do startu zarówno dla łodzi motorowej, jak i dla narciarza. Miejsca takie najczęściej można znaleźć:

a) na dolnym cyplu większej wyspy znajdującej się w pobliżu szlaku żeglownego,

- b) na piaszczystym odsypisku brzegu wypukłego w jego dolnej części, przed początkiem brzegu wklęsłego,
- c) na dolnych partiach piaszczystych wysepek powstałych między ostrogami brzegu wypukłego,
- d) na dolnych krawędziach piaszczystych wysepek powstałych w strefach przejścia nurtu, które przed opadnięciem stanu wody były kantami przykosa.

Najbardziej niebezpiecznymi miejscami do startu a zwłaszcza do lądowania są wszelkiego rodzaju budowle regulacyjne umocnione narzutem kamiennym oraz pływające pomosty przystaniowe usytuowane przy brzegu wklęsłym.

Po wystartowaniu jazda przebiega zazwyczaj najpierw w dół rzeki po odpowiednio długim odcinku, a następnie — po dokonaniu nawrotu — jazda w górę rzeki i lądowanie w miejscu startu. Nawrót musi być wykonany w takim miejscu rzeki, aby narciarz, znajdując się trochę po zewnętrznej stronie kilwateru, nie miał kolizji z budowlą regulacyjną lub nie został wpędzony na mieliznę. Odpowiednie miejsce na dokonanie nawrotu najczęściej można znaleźć w środku między sąsiednimi główkami ostróg brzegu wypukłego a brzegiem wklęsłym.

Należy przyjąć też generalną zasadę, że wszędzie tam (niezależnie od charakteru akwenu), gdzie ze względów sanitarnych kąpiel jest zabroniona — nie wolno uprawiać również narciarstwa wodnego.

ZNAKI POROZUMIEWAWCZE

Sternik i narciarz — ze względu na dzielącą ich odległość oraz warkot silnika — muszą porozumiewać się na odległość przy pomocy znaków umownych.

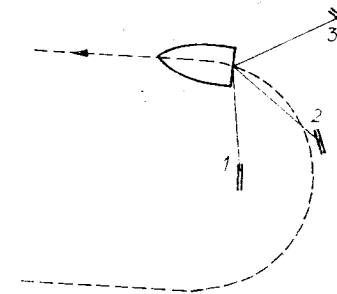
ZNAKI STERNIKA DO NARCIARZA

- ręka wyciągnięta w prawo — trzymać się prawej strony;
- ręka wyciągnięta w lewo — trzymać się lewej strony;
- ręka podniesiona pionowo — uwaga niebezpieczeństwo lub nastąpi zmiana kierunku jazdy, zaprzestać wykonywania ewolucji, zostać w śladzie łodzi.

(Powyższe sytuacje ilustruje rys. 4). Gdyby w momencie skrętu narciarz znajdował się w położeniu 1, to wytraci prędkość i ulegnie zatopieniu. Gdyby znajdował się w położeniu 3, to dzięki sile odśrodkowej nabierze tak dużej prędkości, że albo ulegnie wywrotce, albo nie utrzyma uchwytu w rękach. Naj-

właściwsze jest położenie 2. W skręcie narciarz powinien jechać w śladzie łodzi lub trochę z boku od strony zewnętrznej.

- ręka podnosi się i opuszcza szybko wzdłuż ciała — puścić natychmiast linę;
- ręka porusza się od pionu do poziomu, palec wskazujący skierowany w prawo — uwaga przeszkoda z prawej strony;



Rys. 4

- ręka porusza się od pionu do poziomu, palec wskazujący skierowany w lewo — uwaga, przeszkoda z lewej strony;
- kilkakrotny ruch ręką nad głową ze wskazaniem w lewą lub w prawą stronę — zbliża się koniec jazdy, przygotować się do lądowania (z prawej lub lewej strony).

ZNAKI NARCIARZA DO STERNIKA

- kciuk wzniesiony ku górze, ruch ręki od poziomu do góry — proszę o szybszą jazdę;
- kciuk skierowany w kierunku wody, ruch ręki od poziomu w dół — proszę o wolniejszą jazdę;
- dłoń w kierunku wody, ruch ręki w poziomie — prędkość dobra;
- ręka podniesiona nad głowę, kciuk odwiedziony:
 - w momencie startu — gotów do startu,
 - po upadku — nic złego się nie stało, będę kontynuować jazdę (obydwie ręce nad głową);
- ręka swobodna, zwrócona dłoń w kierunku wody, ruch poziomy w kierunku miejsca lądowania — chcę kończyć jazdę, proszę o jazdę w kierunku lądowiska;
- narciarz odrzuca wysoko uchwyt liny — odmawiam dalszej jazdy; sternik obowiązany jest podплыć do narciarza;
- po upadku, jeżeli narciarz leży na wodzie i nie podnosi rąk — wzywam natychmiastowej pomocy.

POROZUMIEWANIE SIĘ STERNIKA Z INNYMI ŁODZIAMI

— ręka wzniesiona wysoko ku górze — uwaga, upadł narciarz, proszę o ostrożną jazdę. Sternicy, którzy zrozumieli ten znak też podnoszą rękę ku górze.

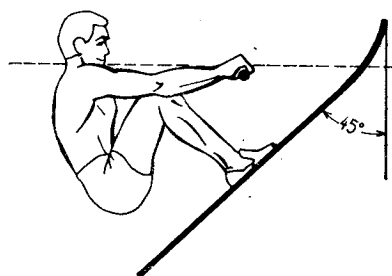
Powyżej omówione znaki porozumiewawcze stosowane są powszechnie we wszystkich krajach, w których uprawia się narciarstwo wodne.

START

Stosunkowo najtrudniejszym elementem jazdy na nartach wodnych jest start. Istnieje start mokry z wody i kilka rodzajów startów suchych.

START Z WODY

Sposób ten jest najłatwiejszy, lecz przy pierwszych 2—3 startach wymaga pomocy. Narciarz znajduje się na głębokości 1,20—1,50 m w pozycji kucznej, prawie siedząc na tylnej części nart, których dzioby wystają z wody. Kąt odchylenia nart od pionu — około 45° . Ręce lekko ugięte w łokciach ułożone pod lustrem wody spełniają rolę amortyzatora (rys. 5). Dłonie trzy-



Rys. 5

mające uchwyt linki powinny znajdować się mniej więcej na wysokości środka ciężkości ciała; początkowo na wysokości piersi, później po wystartowaniu — na wysokości bioder. Dla początkujących zajęcie i utrzymanie takiej pozycji nie jest łatwe i dlatego na ogół potrzebna im jest pomoc. Jeżeli pomaga jedna

osoba, to stojąc za narciarzem trzyma go pod pachami. Jeżeli są to dwie osoby — to stojąc z boku podtrzymują go wkładając jedną rękę pod kolano, drugą pod pachę. Linka holownicza powinna przebiegać między nartami rozstawionymi na szerokość ca 50 cm (odległość osi nart). Po rozwinięciu całej linki i jej naprężeniu może nastąpić start. W tym momencie narciarz stawia nartami opór wodzie, nie szarpie linki i nie zmienia pozycji kucznej. Po przejechaniu około 30 m, kiedy nastąpi całkowity ślizg i narciarz poczuje się pewniej, może wolno wyprostować nogi i zmniejszyć rozstaw nart do 30 cm. Przy pierwszych startach zaleca się jednak jak najdłuższą jazdę w pozycji kucznej przy pełnym ślizgu nart, a dopiero potem próby wstawiania.

Bardzo pomocne może okazać się zastosowanie dmuchanego materaca w momencie zakładania nart i startu. Narciarz prawie leży na materacu i jest tylko częściowo zanurzony w wodzie. I w tym wypadku konieczna jest jednak pomoc przy ustawieniu narciarza w kierunku jazdy i przytrzymaniu materaca.

Najczęściej popełniane podczas startu błędy:

- ręce wyprostowane lub kurczowo ugięte — upadek do przodu (brak amortyzacji liny);
- ręce uniesione zbyt wysoko — upadek do przodu;
- rozjechanie się nart na boki — upadek do przodu;
- zbyt wyprostowane nogi — upadek do przodu;
- zbyt gwałtowne szarpnięcie łodzi (błąd sternika) — wyrwanie uchwytu z ręki lub upadek do przodu;
- złe (boczne) ustawienie narciarza — upadek w bok;
- szarpnięcie i gwałtowne ściągnięcie liny — upadek do tyłu;
- zbyt gwałtowne podniesienie się z pozycji kucznej — upadek do tyłu.

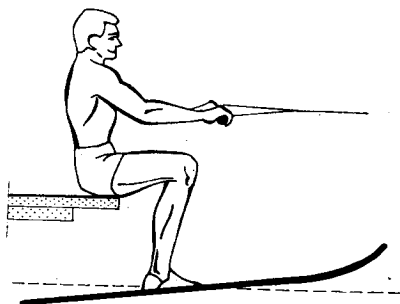
W razie nieudanego startu i upadku narciarz powinien natychmiast puścić uchwyt liny.

START Z POMOSTU

Do tego sposobu startu nadaje się gładki i niski pomost, którego wysokość nad poziomem wody nie przekracza 0,5 m. Im niższy — tym lepszy (rys. 6).

Narciarz siedzi na krawędzi pomostu lekko odchylny do tyłu, ręce ugięte w łokciach, dłonie trzymają uchwyt liny na wysokości bioder (bardzo ważne!), nogi ugięte, narty rozstawione na odległość ok. 40 cm zanurzone w wodzie do wysokości wiązań, dzioby nart lekko uniesione. Sternik rusza delikatnie i powoli.

Kiedy z rozwijającej się liny pozostanie jeszcze około 2 m — lekko przyspiesza, by następnie znów zmniejszyć nieco prędkość po wystartowaniu narciarza. Narciarz ściągnięty z pomostu musi natychmiast obrać pozycję kuczną. Powolne prostowanie nóg



Rys. 6

może nastąpić dopiero po nabraniu właściwej prędkości. Błędy popełniane przy tym rodzaju startu nie różnią się na ogół od błędów popełnianych przy starcie z wody, choć najczęstszym z nich w tym wypadku jest zbyt wysokie trzymanie drążka uchwytu, co powoduje upadek do przodu.

START Z KAJAKA

Przy tym starcie potrzebny jest kajak z obsługą. Kajak nie może posiadać ostrego uchwytu dziobowego ani zadr w części dziobowej. Narciarz siada okrakiem na dziobie kajaka. Narty do wysokości wiązań zanurzone w wodzie, dzioby lekko nad wodą. Jedną ręką trzyma się przedniej części kokpitu, druga ręką lekko ugiętą trzyma na wysokości bioder uchwyt linki. Z chwilą gdy oś łodzi, naprężona lina i oś kajaka znajdują się w jednej linii, następuje łagodny start. Obsługa kajaka utrzymuje go w linii jazdy. Po przejechaniu „wspólnie” około 20 m i nabraniu odpowiedniej prędkości, narciarz puszcza kajak i wolno wstaje.

START NA MONO-NARCIE

Przed przystąpieniem do jazdy na mono-narcie należy wykonać następujące ćwiczenie. Narciarz jadąc kursem prostym na nartach turystycznych przenosi wolno ciężar ciała na jedną nogę,

drugą unosząc do góry, tak aby narta znalazła się 5—10 cm nad zwierciadłem wody. Po przejechaniu w takiej pozycji 20—30 m dokonuje zmiany nogi. W trakcie tego ćwiczenia, wykonywanego wielokrotnie, narciarz stwierdza, na której nodze czuje się pewniej i lepiej, gdyż noga ta — w jeździe na mono-narcie — będzie nogą wykroczną.

Stosunkowo najprostszym jest start z zastosowaniem drugiej pomocniczej narty, założonej dość luźno na nogę zakroczną. Narciarz startuje na dwóch nartach w sposób już omówiony. Sternik zatacza duże koło, przed pomostem startowym prowadząc łódź długim kursem prostym: w tym miejscu narciarz przenosi ciężar ciała na nogę wykroczną (wiodącą), odciążając całkowicie nartę pomocniczą, z której uwalnia stopę. Trzeba pamiętać, aby podczas tej manipulacji wykonywać jak najmniej ruchów i nie stracić równowagi (wolna stopa postawiona na wodzie może pomóc w odzyskaniu równowagi). Narciarz przenosi teraz ciężar ciała lekko do tyłu, podając do przodu klatkę piersiową i biodra, noga wykroczna lekko ugięta, nogę zakroczną bardzo wolno stawia z tyłu narty, w miejscu do tego przewidzianym. Ciężar ciała przenosi na obie nogi, nieco bardziej obciążając nogę zakroczną. W wypadku zachwiania, celem odzyskania równowagi, nie wolno wykonywać ruchów tułowiem i szarpać liny, wystarczy ugiąć nogi i obniżyć środek ciężkości ciała. Nartę pomocniczą należy zrzucić blisko miejsca startu, aby była łatwa do odnalezienia i nikomu nie zagrażała. Są też sposoby startu od razu na jednej narcie, ale dopiero wówczas, gdy nabierze się już dużej pewności jazdy.

We wszystkich omawianych sposobach startu na jednej narcie dla osób debiutujących powinno się używać jednej z nart z zestawu turystycznego. Płaszczyzna ślizgu takiej narty jest o ok. 30% większa od typowej mono-narty, przez co start jest łatwiejszy i pewniejszy.

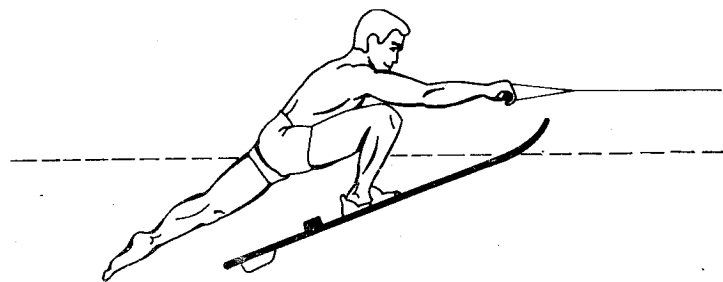
START Z WODY

Narciarz znajduje się w wodzie, noga z nartą wysunięta do przodu i zgięta w kolanie (kolano dotyka klatki piersiowej), dziób narty wystaje z wody. Noga zakroczna w pozycji stanowiącej przedłużenie ciała z wyciągniętą stopą pracuje jako statecznik i pomaga narciarzowi przy starcie w utrzymaniu równowagi. Ręce początkowo wyciągnięte (patrz rys. 7); w miarę nabierania szybkości narciarz oporuje nartą i ugina ręce — w ten sposób wypycha nartę przed siebie. Po nabraniu dostatecznej prędkości może się powoli prostować i dostawić nogę zakroczną,

pamiętając jednak, aby nie pochylić tułowia, gdyż grozi to upadkiem do przodu. Sternik powinien pamiętać, że narciarz w wodzie stawia bardzo duży opór, dlatego start musi się zacząć od zerowej prędkości i przy naciągniętej linie (zbyt gwałtowne szarpnięcie wyrwie narciarzowi uchwyt z ręki). Przy tym starcie wymagana jest moc silnika minimum 40 KM.

START Z POMOSTU

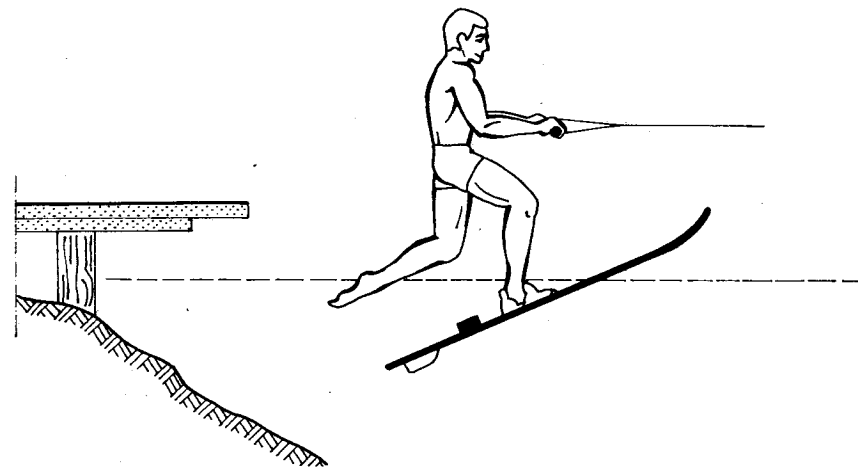
Narciarz wykonuje lekki przysiad na wolnej nodze (zakroczonej) na bocznej krawędzi pomostu, którego wysokość nad wodą nie powinna przekraczać 0,5 m. Noga z nartą nad wodą lekko ugięta. Ręce ugięte w łokciach, dłonie na wysokości bioder. Sternik rusza i wolno rozwija linę. W momencie, gdy zostanie jeszcze około 3 m nie rozwiniętej linii — zwiększa szybkość; następuje mocne szarpnięcie. W tym momencie narciarz, amortyzując szarpnięcie ugiętymi rękami, rzuca się do przodu z taką siłą, aby liną holowniczą była cały czas jednakowo mocno napięta. Z chwilą kontaktu z wodą, narciarz powinien znajdować się w następującej pozycji: nogi w bardzo dużym wykroku, noga z nartą zgięta w kolanie daleko w przodzie (kolano dotyka piersi), noga bez narty wyprostowana w przedłużeniu linii ciała, stopa wyciągnięta w formie pletwy. Cała noga usztywniona, zablokowana w biodrze, ręce prostowane w fazie skoku całkowicie wyciągnięte, dłonie ca 20 cm nad wodą i blisko dziobu narty (rys. 7). Przez pierw-



Rys. 7

szych kilka metrów narciarz ciągnie w wodzie wolną nogę, która pracuje jako statecznik, dopiero z chwilą uzyskania całkowitej równowagi oporuje nartą, ugina ręce i odchyła ciało ku tyłowi. Po nabraniu odpowiedniej prędkości wolno wstawia nogę zakroczną w strzemie, prostuje się i prawidłowo przenosi ciężar ciała na obie nogi.

Narciarze zaawansowani z lepszą kondycją start z pomostu mogą wykonać w następujący sposób. Narciarz zajmuje pozycję startową opisaną wyżej, lecz w momencie szarpnięcia linii wykonuje skok do wody zbliżony do tzw. skoku ratowniczego. Tułów wyprostowany z lekką tendencją odchylenia ku tyłowi, ręce ugięte w łokciach, dłonie na wysokości bioder. Nogi w średnim wykroku. Noga z nartą wysunięta do przodu. Noga wolna (zakroczna) lekko zgięta w kolanie, stopa maksymalnie wyprostowana, tak aby jej wierzchnia część tworzyła linię prostą z podudziem. W tym miejscu bardzo istotna uwaga — noga zakroczna w momencie kontaktu z wodą musi być trochę usztywniona w stawie biodrowym i kolanowym (na tyle, aby stawiała wyraźny opór wodzie). Jedynie takie ustawienie nogi zakrocznej pozwoli narciarzowi zachować równowagę i pionową pozycję ciała (rys. 8).



Rys. 8

W miarę nabierania szybkości zmniejsza się oporowanie nogą zakroczną, po kilku następnych metrach zaprzestaje się oporowania i wkłada stopę w strzemie. Gdyby mimo wszystko nastąpiło zachwianie równowagi to jedynym ratunkiem będzie natychmiastowe obniżenie środka ciężkości ciała przez pogłębienie wykroku, mocniejsze zgięcie nogi wykroczonej w kolanie, całkowite wyprostowanie nogi zakrocznej, wyprostowanie rąk i wysunięcie ich do przodu. Omawiany sposób startu wymaga dużej precyzji wykonania zarówno ze strony narciarza, jak i sternika, lecz i to nie wystarczy, jeśli nie dysponujemy dostatecznie mocną i szybką łodzią.

Na zakończenie kilka typowych błędów popełnianych przez narciarza i sternika:

- zbyt wczesny skok z pomostu — narciarz zanurza się w wodzie, następuje wyrwanie orczyka i upadek do przodu;
- zbyt późny skok — upadek do przodu;
- ręce wyprostowane lub uniesione zbyt wysoko — upadek do przodu;
- złe ustawienie narciarza w stosunku do kierunku jazdy — upadek w bok;
- noga zakroczna ugięta i uniesiona nie ma kontaktu z wodą a więc nie oporuje, tułów pochylony — upadek do przodu;
- zbyt wczesne „dodanie gazu” przez sternika — następuje wyrwanie orczyka i upadek do przodu;
- zbyt późne „dodanie gazu” — narciarz topi się: następuje upadek w bok lub start tak jak z wody;
- za słaby silnik łodzi lub nie wchodzący na odpowiednie obroty — narciarz mimo dobrego startu nie nabiera szybkości, grzęźnie w wodzie, po czym następuje upadek.

Omawiany wyżej udany start świadczy o dużej klasie narciarza, jest to bowiem jeden z najtrudniejszych elementów jazdy na nartach. Start ze skoku z pomostu jest bardzo efektywny, a narciarz po przejechaniu 4—5 metrów znajduje się już w pełnym ślizgu.

Jak już wspomniano, dobre rezultaty w ćwiczebnych startach daje zastosowanie normalnej turystycznej narty.

START Z BRZEGU

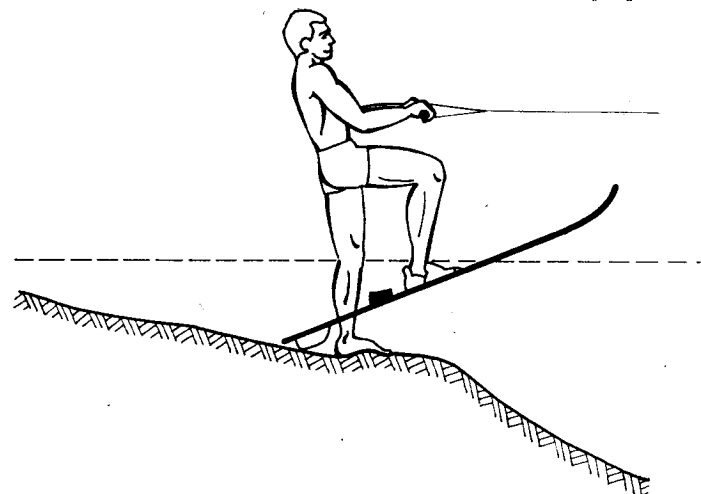
Jeżeli brak jest odpowiedniego pomostu, start na mono-narcie można wykonać z brzegu. Najkorzystniejszy jest czysty, nie zaosłonięty brzeg o stosunkowo stromym spadku dna. Dno względnie twarde, umożliwiające dobre odbicie.

Narciarz stoi na wolnej lekko ugiętej nodze, na głębokości 40—50 cm. Noga z nartą mocno ugięta, narta zanurzona w wodzie do wysokości wiązania, przód narty nad wodą. Cały tułów przesunięty jak najdalej ku tyłowi. Ręce zgięte w łokciach, dłonie na wysokości bioder (rys. 9). Równocześnie z szarpnięciem liny, narciarz odbija się wolną nogą od dna i wykonuje skok do przodu na nartę. Skok — i dalej tak samo jak przy starcie z pomostu.

Podobnie jak przy starcie z pomostu, start z brzegu można wykonać w dwu wariantach omówionych wyżej. W wariacie drugim narciarz stoi na wolnej nodze na głębokości 30—40 cm i w momencie szarpnięcia wykonuje tylko niewielki skok do

przodu, zachowując oczywiście pionową pozycję ciała. Jeżeli dno przy brzegu jest grząskie i są trudności z utrzymaniem równowagi — to dobrze jest podłożyć pod nogę zakroczną np. gładką cegłę.

Po wykonaniu odbicia od dna i przejechaniu około 1,5 m narciarz powinien znajdować się w pozycji jak na rys. 7 (wariant a) lub w pozycji jak na rys. 8 (wariant b). Należy zaznaczyć, że start z brzegu w wariacie „a” jest dużo łatwiejszy. Natomiast



Rys. 9

startując z pomostu dla niektórych osób łatwiejszy może się okazać start w wariacie „b”.

WSKAZÓWKI DLA STERNIKA PRZY STARCIE

1. W miarę możliwości, start powinien odbywać się z wiatrem (na otwartym akwenie) lub z brzegu zawietrznego, jeśli jest to start z ładu. Należy pamiętać, że łódź posiada dużą płaszczyzną boczną i zawsze będzie dryfowała szybciej niż zanurzony w wodzie narciarz. Dzięki temu lina holownicza będzie prawidłowo napięta. Aby lina nie uciekła narciarzowi gdy szykuje się do startu, zakłada pętlę uchwytu na ramię. Przy innym ustawieniu konieczne jest wiosłowanie, ściąganie liny i zawsze istnieje groźba zaplątania narciarza, czy wplątania liny w śrubę napędową.
2. Prawidłowy, udany start zależy w dużej mierze od doświadczenia sternika i sprawności silnika łodzi. Szczególnie ważne jest umiejętne operowanie dźwignią przepustnicy gaźnika.

Podczas startu prędkość musi się zmieniać w sposób jednostajnie przyspieszony, inaczej powstają zachwiania i może nastąpić upadek. Jazda musi być bardzo płynna, a zmiany prędkości łagodne. Bardzo ważne jest, aby silnik miał dobrze wyregulowane wolne obroty.

3. Przed każdym startem sternik musi się upewnić, czy przed dziobem łodzi nie znajduje się akurat osoba kąpiąca się lub czy z boku nie nadpływa jakaś inna łódź. Trzeba wtedy poczekać, ewentualnie poprosić o zwolnienie akwenu.
4. Przed startem sternik lub obserwator (pomocnik) przygotowują (klarują) linę holowniczą. Po zamocowaniu linki łącznikowej, linę układa się luźno na dnie lub pokładzie łodzi z uchwytem na wierzchu. Uchwyt podaje się startującemu. Podczas startu lina sama będzie się wysuwała i naprężała. Przedtem jednak trzeba jeszcze sprawdzić, czy cała lina leży na wodzie i czy bloczek nie zahaczył o orczyk silnika lub inny wystający element łodzi. Jeżeli jest to start z lądu, to po podaniu uchwytu narciarzowi linę wyrzuca się sukcesywnie (metr po metrze). Wyrzuca się ją między narciarza a łódź (odległość 3—4 m) nieco z boku, aby strumień wody spod pracującego silnika nie poplątał jej i nie zepchnął ku narciarzowi. Jeżeli podczas startu stwierdzi się splątanie liny (pętla na linie) — należy zatrzymać łódź, usunąć splątanie i zacząć start od początku.
5. Po upadku narciarza (przy pomocy) należy zatrzymać silnik i wciągnąć linę. Wciąganie mokrej liny odbywa się w sposób następujący. Stojąc przy silniku prawą ręką ściąga się pierwszy odcinek liny i przekłada do lewej ręki, prawą ręką ściąga się następny odcinek (ca 1—1,2 m). Powstała owalna pętla przekłada się do lewej ręki itd. Poszczególne pętle układa się kolejno w dłoni między kciukiem a palcem wskazującym. Całej operacji dokonuje się nad burta, aby woda nie ściekała do kokpitu. Liny nie wolno związać „na łokciu”, gdyż będzie miała tendencję do skręcania się. Sklarowaną linę delikatnie kładzie się w miejscu do tego przeznaczonym, tak aby chwyt był na wierzchu. Po podpłynięciu i podaniu uchwytu narciarzowi, sklarowany zwój liny kładzie się na wodzie z boku za rufą, lecz odwrotnie — tak aby końcówka od strony łodzi była na wierzchu.
6. Po upadku narciarza (na środku akwenu), gdy dał znak, że będzie kontynuował jazdę (ręce nad głową) do następnego startu podchodzi się w następujący sposób: po zwolnieniu obrotów silnika wykonuje się nawrót, mija narciarza w odległości 4—5 m, przejeżdża się za niego na odległość ca 1/2

długości liny, wykonuje się drugi nawrót, wyjeżdża się przed narciarza na kierunek startu — jadąc po torze zbliżonym do litery „S” — i zatrzymuje się silnik. Lina powinna być wyciągnięta a chwyt przy głowie narciarza. Ostatnie metry jazdy wykonuje się bardzo wolno, gdyż w tym momencie lina przesuwana się po karku narciarza (manewr ten wymaga wielokrotnych prób).

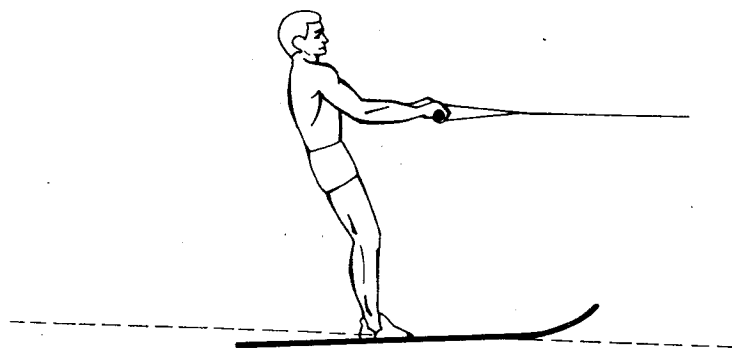
7. Niezależnie od sposobu i miejsca startu, pierwszy odcinek holowania narciarza na przestrzeni 50—60 m powinien być prosty. Sternikowi zaraz po starcie nie wolno dokonać zmiany kierunku jazdy, gdyż w ten sposób zmusza narciarza do wyjścia z kilwateru łodzi i forsowania bardzo wysokiej fali. Jeśli jest to debiutant albo nawet słaby narciarz — to wywrotka jest nieunikniona. Sternik powinien zdawać sobie sprawę, że każda łódź, nawet płaskodenna, w momencie dodawania szybkości ma przegłębioną część rufową i wytwarza dużą falę rufową. W miarę nabierania prędkości maleje zanurzenie łodzi i wysokość wytwarzanej fali, zaś narciarz ma trochę czasu na oswojenie się z jazdą.
8. W żadnym wypadku nie wolno dokonywać lądowań i startów na publicznych, gęsto zaludnionych kąpieliskach.
9. **Sternikowi nie wolno wystartować dopóki nie stwierdzi, że lina holownicza prawidłowo leży na wodzie a narciarz prawidłowo trzyma chwyt.**
10. Przed startem narciarz powinien zasygnalizować sternikowi moment gotowości do startu przez podniesienie ręki lub okrzyk „gotów”. Znaczy to, że przybrał odpowiednią pozycję wyjściową, prawidłowo trzyma chwyt liny a lina jest właściwie ułożona na wodzie.

JAZDA NA NARTACH TURYSTYCZNYCH

Po udanym starcie narciarz szybko oswaja się z nowym sposobem jazdy. Pora teraz na przybranie właściwej pozycji; a więc: narty rozstawione na odległość ok. 30 cm, nogi lekko ugięte, tułów wyprostowany lecz nie usztywniony, biodra wypchnięte do przodu — tak aby ciało było lekko przesunięte od pionu ku tyłowi, ręce lekko ugięte, dłonie na wysokości bioder, ramiona swobodne (rys. 10). Najczęściej popełniane przy tym błędy: tułów załamany, ręce wysunięte daleko do przodu, nogi mało elastyczne.

Jazda w śladzie łodzi (kilwater) na kursie prostym nie przysparza właściwie żadnych trudności. Pierwsze zmiany kursu po-

winy być bardzo łagodne, aby narciarza nie wyrzucić z kilwatu. Narciarz chcąc wykonać skręt przenosi ciężar ciała lekko na nartę zewnętrzną — tym bardziej im skręt jest ostrzejszy. Napotykać falę rufową lub wywołaną przez obcą łódź, obniża środek ciężkości przez ugięcie nóg (zasadnicza postawa nie ulega zmianie) i jedną nartę wysuwa do przodu o pół długości stopy. Przy takim układzie nogi pracują jak amortyzatory i łatwiej utrzymuje się równowagę. Trzeba przy tym pamiętać, że fal jest zwykle kilka — następujących po sobie. Pierwsza zawsze najwyższa, następne malejące. Jeżeli na akwenu jest fala ciąga wywołana wiatrem, najlepiej wówczas zaniechać jazdy; nawet



Rys. 10

najlepszy narciarz na fali o wysokości 20—30 cm wytrzyma tylko kilka minut. Debiutujący narciarze powinni też wiedzieć, że jadąc w kilwaturze łodzi przyjmują fale łagodniejsze, gdyż szczyty zostają ścięte przez holującą łódź. Do jazdy na nartach najlepsza jest pogoda bezwietrzna lub akwen zasłonięty wysokim brzegiem czy lasem. Najlepsza pora dnia — to późne popołudnie. (Nie należy jeździć na nartach bezpośrednio po obfitym posiłku).

Po 2—3 udanych startach i jazdach w kilwaturze, powinno się zacząć ewolucje od wyjścia z kilwatury. Podobnie jak przy zmianie kursu łodzi, narciarz chcąc skrócić np. w lewo przenosi ciężar ciała na prawą nartę, lekko oporuje nartami i wykonuje odpowiedni skręt ciała w biodrach, tak aby tułów był zawsze przodem do kierunku jazdy (łodzi). Aby przeciąć boczną falę wywołaną własną łodzią, należy zaatakować ją z kierunku jak najbardziej prostopadłego, pamiętając o ugięciu kolan. Wahając się — narciarz wchodzi na falę pod kątem ostrym, następuje zalanie zewnętrznej narty, porwanie jej i upadek. Po

wyjściu z kilwatury narciarz nie powinien zbyt oddalać, najwyżej około 12 m od osi toru jazdy, gdyż dalej naciąg liny będzie zbyt silny i dalsze ewolucje utrudnione. Znalezienie się natomiast w krańcowo bocznym położeniu spowoduje zwolnienie napięcia liny i zatopienie. Powrót do kilwatury (np. z lewej ku prawej) odbywa się następująco: w momencie minimalnego naciągu liny narciarz obciąża lewą nartę i proporcjonalnie ze wzrostem naciągu lekko nartami oporuje; skręt ciała w biodrach, ugięcie nóg — i mniej więcej prostopadle przejście bocznej fali. Powrót do kilwatury jest zawsze łatwiejszy, gdyż stok fali bocznej od strony zewnętrznej jest znacznie łagodniejszy. Kolana ugięte, kąt natarcia zbliżony do prostego. Narciarz po przekroczeniu lewej fali bocznej, będąc w kilwaturze, korzysta z siły pociągowej i mając nadaną prędkość w kierunku bocznym z łatwością forsuje prawą falę, nie zapominając o amortyzowaniu przez ugięcie kolan. Dalej analogicznie.

Jazda zakolami, a więc w kierunku dowolnie przez siebie obranym, dostarcza wielkiej satysfakcji. Narciarz jadąc innym torem niż łódź może jednak napotkać różne niespodzianki, nie zauważone przez sternika. A oto kilka przykładów i recepta jak się w danej sytuacji zachować:

- wynurzająca się głowa osoby pływającej: natychmiastowy skręt w stronę kilwatury; absolutnie nie wolno przejechać tak, aby pływający znalazł się między łodzią a narciarzem. Jeżeli brak jest czasu na dokonanie skrętu, należy puścić linę odrzucając uchwyt ku środkowi, a samemu wykonać wywrotkę, co jest jedynym radykalnym i natychmiastowym sposobem zakończenia jazdy i uniknięcia kolizji;
- pływająca kłoda drzewa itp.: sposób zachowania jw.; można tylko zaryzykować minięcie danego przedmiotu po stronie zewnętrznej, pamiętając aby linę podnieść do góry;
- płycizna: zaprzestać wykonywania ewolucji i spróbować „przelecieć” na płaskich nartach, wysuwając jedną z nich nieco do przodu. Upadek na płyciznie grozi kontuzją, dlatego starajmy się nie podplwać blisko brzegów i wystających cypli;
- zielsko, szuwały: miejsca te są zawsze dobrze widoczne i w porę można je minąć w bezpiecznej odległości; tylko przestroga — nie należy w nie wjeżdżać, bo mimo dostatecznej głębokości można się dotkliwie pokaleczyć ostrymi liśćmi.

Sternik holujący narciarza powinien pamiętać:

- prędkość holowania tym mniejsza — im słabszy narciarz;
- promień skrętu dopasowany do możliwości narciarza, ani zbyt krótki, ani zbyt długi;

- zamiar skrętu w porę zasygnalizowany: skręt nie może być zaskoczeniem, narciarz musi mieć czas na zajęcie odpowiedniego położenia;
- obiekty pływające i stałe omijać w odległości min. 25 m; gdy odległość ta jest mniejsza, należy dać sygnał „uwaga” ze wskazaniem kierunku zagrożenia;
- nie przecinać kursu jazdy innego obiektu pływającego przed jego dziobem; manewr ten należy wykonać za rufą;
- czas jazdy dopasowany do kondycji i zaawansowania narciarza (5—7 minut). Korzystniej jest robić w ciągu dnia kilka krótszych jazd, niż jedną długą.

JAZDA NA NARCIE WYCZYNOWEJ (MONO-NARCIE)

Po bardzo dobrym opanowaniu jazdy i ewolucji na dwu nartach należy spróbować jazdy na mono-narcie. Podczas jazdy na dwu nartach wstępnym ćwiczeniem będzie kolejne podnoszenie jednej, potem drugiej nogi. W trakcie tego ćwiczenia narciarz powinien zdać sobie sprawę, na której nodze czuje się pewniej, bo ta noga będzie nogą wykroczną (wiodącą). Z chwilą udanego startu zaczyna się jazda. Pozycja narciarza podobna do tej, jaką miałby na normalnych nartach — ciężar ciała rozłożony na obie nogi z nieco silniejszym obciążeniem nogi zakrocznej. Nogi lekko ugięte, ręce prawie wyprostowane, dłonie na wysokości bioder, tułów wyprostowany, trochę cofnięty ku tyłowi, głowa lekko odchylona, ramiona swobodne. Biorąc pod uwagę, że płaszczyna nośna mono-narty jest więcej niż dwa razy mniejsza od płaszczyny nośnej nart turystycznych — jest ona bardziej zagłębiona, daje większe opory, przez co wymaga z jednej strony większego uciążu (większa moc silnika), zaś ze strony narciarza lepszej kondycji i siły w rękach. Aby zmniejszyć zagłębienie narty, co obniża możliwości wykonywania ewolucji, należy zwiększyć szybkość holowania do 40—50 km/h. Jazda w kierunku prostym nie przysparza trudności, lecz i nie daje większej satysfakcji. Dużej przyjemności dostarcza dopiero jazda zakolami, zblizona do jazdy slalomowej. Wymaga jednak dobrej kondycji, szybkiego refleksu i płynności ruchów.

Jako wstępne ćwiczenie należy zacząć kręcić małe zakola nie wychodząc z kilwateru. Skręt na mono-narcie wykonuje się następująco: chcąc np. skręcić w prawo, obciąża się tył narty, który nogą zakroczną wypychany jest w lewo (na stronę zewnętrzną łuku), noga wykroczna spełnia rolę osi, wokół której obraca się narta, tułów wyprostowany, odchylony do wewnątrz łuku, narta

w lekkim oporze, proporcjonalnie do bocznego odchylenia tułowia, stopy zablokowane w kostkach (stóp nie wolno zginać w płaszczyźnie bocznej), ręce ugięte na wysokości bioder. Skręt w lewo wykonuje się analogicznie, z tym że obciążona noga wypycha tył narty na zewnątrz w prawo, a tułów odchyła się ku środkowi — w lewo. Po opanowaniu omówionego ćwiczenia, a więc skrętów, przystępuje się do jazdy po torze slalomowym.

Omówmy poszczególne fazy jazdy oraz zjawiska, które wtedy występują. Zakładamy, że jazda zaczyna się w lewo ze środka kilwateru.

- I faza — jazda w skos kilwateru z prawej ku lewej,
- II faza — skręt z lewej strony,
- III faza — jazda w skos kilwateru z lewej ku prawej,
- IV faza — skręt z prawej strony.

I — Po wykonaniu skrętu w lewo narciarz zajmuje pozycję skośną w stosunku do kierunku jazdy; w tym momencie wzrasta siła ciągu, wzrasta i prędkość jazdy, gdyż w tym samym okresie czasu narciarz przebywa drogę dłuższą niż łódź. W tej fazie prędkość narciarza może być o 35% większa od prędkości łodzi. Będąc w skośnym ustawieniu przenosi ciężar ciała równomiernie na dwie nogi (tułów lekko odchylony w lewo), najeżdża prostopadłe na lewą falę boczną i ugina nogi będąc nad szczytem fali (ugięcie tym większe, im fala wyższa).

II — Zaraz po przejściu lewej fali, aby wykonać następny manewr, należy zmniejszyć naciąg liny, co uzyskuje się przez powrócenie do postawy pionowej (jednocześnie narta przestała opierać) oraz przez lekkie odpuszczenie liny. W tym momencie narciarz przenosi ciężar na nogę zakroczną, która wypycha tył narty w lewo, tułów przechyla w prawo do wewnątrz łuku, który teraz się zaczyna. Wzrasta gwałtownie naciąg liny, gdyż narciarz ma do pokonania opór boczny wody wynikający z bocznego kierunku jazdy, opór czołowy wynikający z jazdy w przód oraz wzrastającą przeciwstawną im siłę odśrodkową! Nogi w zasadzie w ustawieniu nie zmienionym; noga zakroczna pracuje bardzo intensywnie, na niej bowiem spoczywa prawie cały ciężar ciała — jakby wypychała koniec narty pod wodę i jednocześnie przesuwala go na zewnątrz łuku, jest prawie wyprostowana w stosunku do nogi wykrocznej. Przeciwwstawiając się sile odśrodkowej, narciarz przechyla całe ciało w prawo w kierunku środka łuku i nieco ku tyłowi, tym bardziej im łuk jest ostrzejszy i im bliżej znajduje się jego środka. Na jazdę w bardzo pochylej pozycji pozwala zastosowanie dużego mieczyka umieszczonego na samym końcu narty. Dobre efekty uzyskuje się jeżdżąc na nar-

cie, której ślizg w przekroju poprzecznym jest tzw. „tunelowy”. Ręce, które przed łukiem odpuściły linę, a więc wyprostowały się prawie całkowicie, w miarę zbliżania się do szczytu łuku ulegają ponownemu ugięciu, dłonie na wysokości bioder. Wizualnym efektem wykonywanego łuku jest potężny strumień wody wytryskujący spod narty na zewnątrz. Łuk należy tak zaplanować, aby jego szczyt wypadł około 10—12 m w bok od osi toru jazdy motorówki; przy dalszym odjechaniu wzrośnie naciąg liny i wykonanie ewolucji będzie niemożliwe. Debiutanci i mniej wprawni narciarze powinni wykonywać długie i łagodne łuki, wymagające użycia mniejszej siły. W wypadku zachwiania równowagi narciarz powinien natychmiast przerwać ewolucję, obniżyć środek ciężkości ciała (przez znaczne ugięcie nóg) i przenieść ciężar ciała symetrycznie na obie nogi. Zbliżając się do punktu szczytowego łuku, narciarz przestaje oddalać się od toru motorówki a zaczyna jechać coraz bardziej kierunkiem zbliżonym do jej kierunku jazdy; zanika siła bocznej oporu, maleje naciąg liny, narciarz może sobie pozwolić nawet na trzymanie uchwytu jedną ręką.

III — Będąc w szczycie łuku, nie zmieniając układu ciała i nóg, narciarz przejeżdża jeszcze kilka metrów, tak aby znaleźć się na skośnym kursie w stosunku do kursu motorówki. W tym momencie przenosi ciężar ciała na obie nogi: noga zakroczna przestała wypychać tył narty na zewnątrz, znikło też działanie siły odśrodkowej. Narciarz prostuje się, pozostawiając jedynie lekkie odchylenie względem kierunku jazdy motorówki. Narta w lekkim bocznej oporze ustawiona możliwie poziomo, nogi lekko ugięte, ręce również, dłonie na wysokości bioder. Już od tego miejsca zaczyna wzrastać prędkość jazdy narciarza i siła ciągu. Zbliżając się do lewej bocznej fali kilwateru, narciarz mocniej ugina nogi a po przekroczeniu grzbietu fali prostuje je, amortyzując tym uderzenie o wodę (stok fali od strony kilwateru jest bardziej stromy). Przekroczenie bocznej fali wchodząc do kilwateru może się odbyć niekoniecznie pod kątem prostym, może to być kąt w granicach 90° — 45° , natomiast atakowanie bocznej fali wychodząc z kilwateru musi się odbyć pod kątem prostym lub zbliżonym do niego. Tak właśnie wjeżdża narciarz na prawą boczna fale.

IV — Faza analogiczna do II tylko odwrotna. Powtórzmy manewr narciarza w dużym skrócie: odpuszcza linę, przerzuca pozycję ciała z zewnętrznej na wewnętrzną (ruchem ciągłym i płynnym), przenosi ciężar ciała na nogę zakroczną, wypycha koniec narty na zewnątrz łuku, tj. w prawo itd. Wiraz powinien być wykonany bardzo płynnie, bez szarpnięć.

Są jednak wypadki, kiedy wykonanie całego wirazu jest

wstrzymane. Będąc w skrócie można np. napotkać obcą fale, należy wtedy wyprostować kierunek jazdy, sforsować fale (jest ich zwykle kilka po sobie) w normalny sposób i „kręcić” dalej. Ustawienie narty bokiem do fali — to pewna wywrotka. Drugi wypadek jest bardziej prozaiczny, po prostu narciarz jest zmęczony, chce chwilę odpocząć, właśnie na zewnątrz kilwateru, gdzie woda jest gładka (pogoda bezwietrzna) — jadąc w kierunku prostym odpoczywa. W dzień wietrzny, kiedy woda jest pofalowana, odpoczynek należy zrobić w kilwaterze, woda jest tam co prawda wzbudzona, ale fala mniejsza.

W ten sposób został omówiony cały cykl jazdy podzielony sztucznie na cztery fazy. Nie znaczy to oczywiście, że jazda składa się z szeregu wirazów połączonych ze sobą długimi prostymi. Będą to raczej kolejne łuki prawie zachodzące na siebie, połączone skośnym odcinkiem przejściowym z krzywiznami zmieniającymi się w sposób ciągły. Tak jak tor jazdy narciarza, tak i jego ruchy i ciągła zmiana pozycji muszą być wykonywane płynnie. I w tym tkwi cały smak i piękno jazdy na nartach slalomowej.

Na zakończenie kilka uwag ogólnych odnośnie jazdy na mononarcie.

1. Pomijając omówione już błędy wynikające ze źle wykonanych ewolucji, najczęściej popełnianym błędem jest jazda na jednej nodze. Polega to na tym, że narciarz w ogóle nie przenosi ciężaru ciała, obciążając ciągle nogę zakroczną niezależnie od położenia: tył narty przegłębiony, przód wysoko poddarty, narta w dużym oporze, lina mocno napięta, tułów daleko odchylony do tyłu. Jest to jazda typowo siłowa, bardzo męcząca i brzydka.
2. Innym, może nie błędem ale niekorzystnym elementem wykonywanego wirazu jest nadmierne przycięcie. Narciarz po wyjściu z kilwateru przeciąga moment zaczęcia wirazu, dopiero przed skrajnym boczny punktem przenosi gwałtownie ciężar ciała na nogę zakroczną, nogę wykroczną podciąga do góry: w ten sposób narta jest w położeniu prawie pionowym, przednia część narty nad wodą, tułów odchylony daleko do tyłu, czołowy opór wody gwałtownie wzrasta, proporcjonalnie wzrasta siła napięcia liny, skręt wykonany jest nie przez odsunięcie tyłu narty na zewnątrz, bo przy tak napiętej linie jest to niemożliwe, lecz przez położenie przedniej części narty czubem w kierunku skrętu. Wiraz wykonany w ten sposób, chociaż efektowny (wielka fontanna wody) zalicza się do gatunku siłowych i męczących. Najgorsze jest jednak to, że narciarz powoduje zahamowanie prędkości jazdy motorówki, ściąganie rufy, zmusza sternika do korygowania kierunku jazdy, a silnik do nierównomiernej pracy. Zjawiska te są tym

bardziej dokuczliwe, im słabszy silnik. Może też nastąpić zerwanie liny. Z chwilą zahamowania prędkości motorówki narciarz powinien zaprzestać ewolucji i pozwolić na ponowne jej rozpedzenie.

3. Technika wykonywania wiraży jest właściwie zawsze taka sama, zmienia się tylko pozycja narciarza w zależności od stosowanej metody jazdy i kształtu narty. Jedną z metod zaleca branie wiraży w obniżonej pozycji. Ponieważ ma tu miejsce obniżenie środka ciężkości, jest to metoda bardziej bezpieczna, zalecana debiutantom.
4. Narciarz nie powinien przejmować się, że np. lepiej wychodzą mu skręty w prawo niż w lewo; to jest normalne, po nabraniu wprawy wszystko będzie wychodziło jednakowo dobrze. Nawet wytrawni narciarze na początku sezonu mają poważne trudności (brak kondycji). Dlatego pierwsza jazda na mononarcie nie powinna trwać dłużej niż 4—5 minut.
5. Uwagi dla sternika podane w rozdziale „Jazda na nartach turystycznych” odnoszą się również do jazdy na jednej narcie. Biorąc pod uwagę, że szybkość jazdy jest większa, to i wymagania w stosunku do sternika powinny być większe.

* * *

Jazda na nartach figurowych jako wybitnie specjalistyczna nie jest uprawiana w sposób rekreacyjny, dlatego nie wchodzi w zakres niniejszej książeczki (podobnie i skoki na nartach).

LĄDOWANIE

Lądowanie jest ostatnim elementem jazdy na nartach wodnych. Poświęcając temu zagadnieniu trochę miejsca, mamy na uwadze głównie sprawę bezpieczeństwa. Miejsce do lądowania (lądownisko) zostało już omówione w rozdziale „Wybór akwenu”. Podobnie jak start, lądowanie może być mokre lub suche.

LĄDOWANIE MOKRE

Lądowanie mokre jest stosowane na zakończenie jazdy debiutujących narciarzy lub tam, gdzie lądowanie suche może być niebezpieczne. Lądowanie odbywa się przez „zatopienie” narciarza. Sternik podpływa w umówione miejsce, narciarz puszcza uchwyt liny, jedzie jeszcze kilka czy kilkanaście metrów i po

wytraceniu szybkości wolno, w pozycji stojącej zanurza się w wodzie. Jeżeli sternik ma wątpliwości czy narciarz puści linę w odpowiednim miejscu, sam go zatapia przez zredukowanie prędkości łodzi i zatrzymanie silnika. Narciarz zdejmując narty (czy nartę), ustawia je równolegle, kładzie ręce na tyłach nart i jak na desce pływackiej podpływa do brzegu. Zakończenie jazdy przez zatopienie stosuje sternik w momentach szczególnego zagrożenia, gdy brak jest już czasu na przekazanie odpowiedniego sygnału. Jest to jedyny i natychmiastowy sposób zatrzymania jazdy narciarza. Może być i tak, że sternik nie zauważył niebezpieczeństwa (np. szczyt pała daleko na zewnętrznej) a narciarz zauważył go zbyt późno — wtedy jedynym ratunkiem jest wywrotka. Narciarz puszcza linę i wykonuje rzut ciała w bok od miejsca zagrożenia. Zatrzymanie jest natychmiastowe.

Do nie planowanych lądowań zalicza się też wszystkie upadki na trasie. Przy zachowaniu odpowiednich szybkości upadki są zupełnie niegroźne. Są jednak momenty, kiedy narciarz ma większą szybkość od ciągnącej go motorówki, np. gdy skosem przejeżdża przez kilwater lub gdy znajduje się daleko na zewnętrznej przy zmianie kierunku jazdy motorówki. Upadek przy takiej szybkości (powyżej 70 km/h) może być bolesny. Leczyć i na to jest rada. Narciarz padając powinien natychmiast „zwinąć się w kulkę” — potoczy się kilka metrów po zwierciadle wody i zatrzyma zupełnie bezboleśnie. O nartach może nie pamiętać, one i tak same spadną przy pierwszym „koziołku”.

LĄDOWANIE SUCHE

Prawidłowo wykonane lądowanie na sucho zalicza się do trochę „wyższej szkoły jazdy”. Udaje się zwykle już po kilku próbach. Suche lądowanie, w porównaniu z mokrym, jest znacznie przyjemniejsze, zwłaszcza w chłodny dzień. Sternik po przekazaniu sygnału o lądowaniu podpływa skosem do brzegu, tak aby na wysokości lądowiska znaleźć się na kursie równoległym do linii brzegu — płynąc oczywiście w linii bezpiecznych głębokości — i nie zwalnia szybkości jazdy. Zaraz po puszczeniu liny przez narciarza zatrzymuje łódź, wciąga linę lub gdy akwen jest względnie pusty — zwalnia szybkość, nawraca i najkrótszą drogą dobiega do lądowiska, gdzie zwykle znajduje się baza startowa. Lina holownicza zostaje natychmiast wciągnięta i sklarowana. Narciarz, gdy łódź znajduje się na wysokości lądowiska a on nieco przed lądowiskiem, będąc w kilwaterze puszcza linę, wykonuje lekki skręt i siłą rozpędu, skośnym kursem zbliża się do brzegu. Z chwilą zatrzymania powinien lekko stanąć na nartach.

(lub narcie) bez ruchu posuwistego, w wodzie sięgającej mu do wysokości kolan lub najwyżej do połowy uda. Jak widać z tego opisu, wszystko zależy od znajomości ukształtowania dna lądowiska i trafnego dobrania długości drogi hamowania (właściwie — drogi wytracania prędkości). Ukształtowania dna nie można zmienić, można natomiast wydłużyć lub skrócić drogę hamowania. Jej długość zależy od: początkowej prędkości, kształtu i wielkości nart, gładkości płaszczyzny ślizgu nart i wagi narciarza. Droga hamowania waha się w granicach od ok. 30 m na dwóch nartach — do ok. 20 m na jednej narcie. Po kilku lądowaniach narciarz sam określi długość tego odcinka. Jeżeli narciarz obrał zbyt długą drogę hamowania, wytraci prędkość będąc jeszcze na głębokiej wodzie i zamiast suchego lądowania — jest mokre. Skracanie drogi hamowania odbywa się przez mocniejszy skręt w kierunku lądu. Jeżeli z kolei obrał drogę hamowania zbyt krótką, lądowanie może być przykre, mając bowiem nadana dużą prędkość najeżdża na płyciznę (przy okazji niszczy ślizgi nart), narty zostają w miejscu a narciarz „wyskakuje” z nich i pędzi kilka metrów do przodu. Przy okazji może się przewrócić, może mieć też nieprzyjemne spotkanie z przybrzeżnym drzewem itp. ...

Są dwa sposoby uniknięcia kolizji: albo wydłużyć się drogę hamowania przez skręt od lądu, albo zastosuje się wywrotkę. Należy tylko pamiętać, że wywrotka wykonana na głębokości mniejszej niż 1 m też może być niebezpieczna. Najlepszy jest w takim wypadku płaski rzut ciała w bok z rękami przy sobie. Jeżeli narciarz ląduje na mono-narcie, to może skrócić drogę hamowania przez pionowe zaoporowanie nartą. Tu jednak uwaga: dotknięcie dna końcem narty w tym ustawieniu grozi jej złamaniem.

Są okoliczności, w których od razu wiadomo, że droga jałowego przejazdu powinna być jak najdłuższa, aby lądowanie było suche, np. gdy lądowisko znajduje się w głębokiej zatoczce. Sternik prowadzi łódź równoległym kursem do linii brzegowej w strefie bezpiecznych głębokości. Narciarz jedzie slalomem, tak aby ca 50 m przed lądowiskiem zająć pozycję zewnętrzną (w stosunku do lądu), robi skręt, przecina skosem kilwater, nabiera prędkości i będąc w skrajnym punkcie wewnętrznym puszcza uchwyt liny, by po nie zmienionym kierunku jazdy zbliżyć się do lądowiska. Ten sposób lądowania stosowany jest przez narciarzy jeżdżących na mono-narcie najczęściej tam, gdzie droga hamowania jest krótka a możliwości manewrowania duże.

Bardzo ryzykownym i niebezpiecznym sposobem suchego lądowania jest lądowanie przy pomostach i na burtach innych obiektów pływających. Sternik nie powinien w żadnym wypadku do tego dopuścić.

JAZDA ZESPOŁOWA

Jazda zespołowa na nartach wodnych jest szczególnie miłą formą rekreacji, dostarcza dużej satysfakcji i jest bardzo atrakcyjna dla osób obserwujących. Warunkiem jest dysponowanie odpowiednio mocną łodzią motorową. Już przy mocy silnika rzędu 40 KM można holować dwóch narciarzy. Im silnik mocniejszy — tym ilość narciarzy może być większa. Do holowania narciarzy na nartach turystycznych wystarczy np. mniejsza moc silnika niż do holowania takiej samej liczby narciarzy na mono-nartach. Drugim warunkiem jest to, aby narciarze reprezentowali zbliżony poziom jazdy. Jeden słabszy narciarz w zespole może popsuć całą zabawę. Przed jazdą należy omówić bardzo szczegółowo: rodzaj startu, trasę jazdy, ewolucje, zachowanie się zespołu podczas czyjejś wywrotki, lądowanie.

START

Na linii startu należy ustawić narciarzy tak, aby słabsi kondycyjnie znajdowali się w środku. Podyktowane jest to tym, że narciarze po zewnętrznej — aby nie najeżdżać na środkowych — muszą cały czas jechać w bocznym oporze, a więc na linii bardziej napiętej. Najłatwiejszy i najpewniejszy jest start z wody. Narciarze ustawiają się w odległości ca 1,5 m od siebie. Po sklarowaniu, naciągnięciu lin i przekazaniu sygnału (ręka w górę) następuje start. Narciarze po stronach zewnętrznych muszą pamiętać, że już od startu będą pod działaniem skośnie ciągniętej liny spychającej ich ku środkowi kilwateru. Odstępy między narciarzami podczas startu mogą być trochę mniejsze, jeżeli liny holownicze są różnej długości. Narciarzy jadących na krótszych linach ustawia się w środku. Start odbywa się wtedy jak gdyby w dwóch rzędach.

Podczas startu z pomostu długości wszystkich lin powinny być równe, narciarzy ustawia się w odstępach ca 1 m. Jeżeli jazda zespołowa odbywa się na mono-nartach — to najpewniejszy jest start z zastosowaniem drugiej narty pomocniczej, tj. tak jak podano wyżej. Można oczywiście startować z zeskoku z pomostu i z odbicia przy brzegu, lecz są to starty bardzo utrudnione (dla narciarzy zewnętrznych) ze względu na skośnie działające liny holownicze. Zrzucenie narty pomocniczej musi się odbyć równocześnie i w umówionym miejscu.

JAZDA

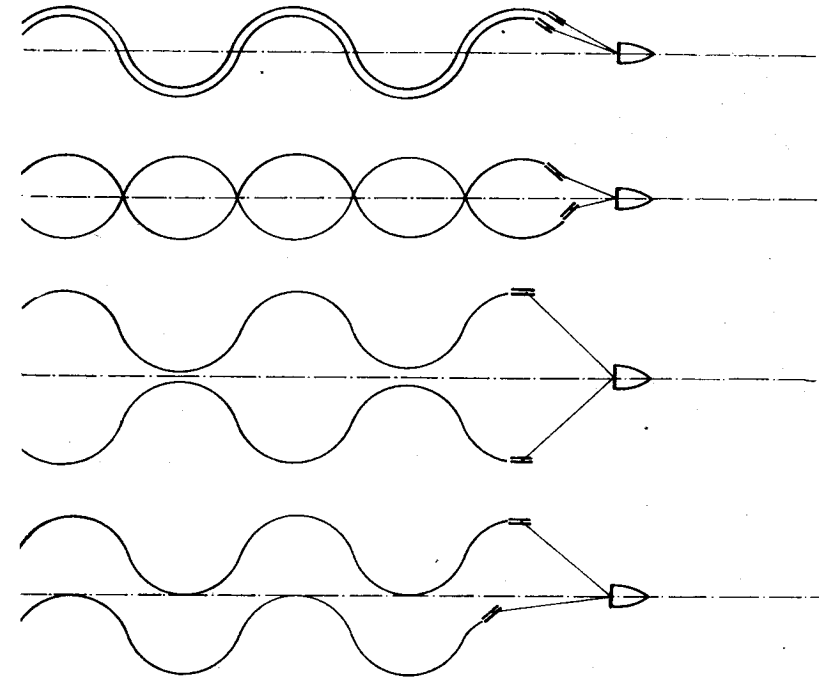
Trasa jazdy powinna być dokładnie wybrana i omówiona. Długość odcinki proste i minimalna ilość zmian kierunku. Promienie skrętów tak duże, aby narciarz po wewnętrznej nie uległ zatopieniu.

Najłatwiejsza jest oczywiście jazda w zespole 2-osobowym, gdy narciarze jadą na nartach turystycznych i nie wykonują żadnych ewolucji. W miarę powiększania ilości osób i wykonywanych ewolucji jazda staje się bardziej skomplikowana. W jeździe prostej istnieje tylko jedna zasada — muszą być zachowane minimalne bezpieczne odstępy między narciarzami. Takim odstępem jest odległość ca 1 m. Przy mniejszym odstępnie bryza wytwarzana przez narty najeżdżającego zatapia narty sąsiada i zwykle następuje jego wywrotka. Jazda bez ewolucji nie przysparza żadnych trudności, niemniej czas jej trwania nie powinien przekraczać 15 minut, gdyż skrajni narciarze, jadąc cały czas z napiętymi mięśniami, mogą dłużej nie wytrzymać kondycyjnie.

EWOLUCJE

Jadąc w najmniejszym, tj. 2-osobowym zespole, narciarze mogą wykonywać ewolucje prawie w pełnym zakresie. Jeżeli będzie to jazda równoległa (równoległy tor jazdy), narciarze wykonują skrócony skręt od strony sąsiada. Przy torach jazdy przecinających się — zakres ewolucji jest całkowity, z tym że jeden z narciarzy przechodząc pod liną kolegi wykonuje przysiad, podczas gdy ten podnosi linę lekko do góry (rys. 11). Pożądane jest, aby narciarz niższego wzrostu był tym przechodzącym pod liną, a jego liną holowniczą — minimum 2,5 m krótsza (aby przejście mogło być wykonane). Przejście pod liną należy wykonać w sposób zdecydowany i szybki. Podczas wolnego przechodzenia może nastąpić zatopienie nart (czy narty) kolegi i jego wywrotka.

W jeździe zespołowej przy większej ilości osób ewolucje wykonuje się przeważnie w sposób równoległy, wykorzystując tylko swoją połówkę toru wodnego. Narciarze środkowi mają bardzo ograniczone możliwości wykonywania ewolucji. W zależności od możliwości technicznych i umiejętności narciarzy, jazdę zespołową można dowolnie urozmaicać i komplikować, wariantów jest niezliczona ilość; zostawmy to więc inwencji uczestników tej pięknej zabawy. Najistotniejsze jest, aby zachowane zostały wszelkie środki ostrożności.



Rys. 11 Jazda zespołowa

Najwyższym kunsztem jazdy zespołowej jest holowanie piramidy zbudowanej z narciarzy wodnych — tego też można spróbować.

WYWROTKI

Sternik oraz w jeździe zespołowej dobrze wyszkolony obserwator-pomocnik powinni być szczególnie wyczuleni na wywrotkę uczestnika, gdyż właściwie tylko podczas wywrotki mogą powstać groźne kontuzje. Pożądane jest, aby za zespołem podążała asekuracyjna łódź motorowa, zbierająca po wywrotce narciarzy i ich sprzęt. Dzięki takiej łodzi po odpadnięciu jednego narciarzy zespół może kontynuować jazdę.

Najmniej groźną dla zespołu wywrotką jest upadek środkowego uczestnika jadącego na najkrótszej linii. Najgroźniejszym w skutkach może okazać się upadek narciarzy w momencie przechodzenia pod liną. Dochodzi wtedy do bezpośredniej kolizji. Należy przyjąć zasadę: jeżeli wywrotce ulega narciarz jadący

na krótszej linii a w jego torze jazdy znajduje się drugi narciarz, to ten drugi ma obowiązek wykonać natychmiastową wywrotkę z odrzuceniem orczyka w bok. Każda wywrotka narciarza jadącego na długiej linii może być groźna dla innych, ponieważ luźno ciągnięta lina ma tendencje do skakania i zawsze kieruje się do środka kilwateru. Rolą obserwatora jest błyskawiczna ocena sytuacji; nie wolno dopuścić, aby luźno ciągnięta lina dostała się pod narty jadącego. Należy wtedy natychmiast zatrzymać łódź, zatopić narciarzy, wciągnąć linę i startować ponownie. Jeżeli brak jest łodzi asekuracyjnej a nastąpiła wywrotka narciarza, należy po niego pojechać. Wykonuje się wtedy duże koło (podpływając sternik podnosi rękę), narciarze koncentrują się jak najciaśniej w kilwaterze i są zatapiani w niewielkiej odległości od pływającego kolegi. Po sklarowaniu lin zespół startuje ponownie.

ŁĄDOWANIE

Najbezpieczniej i najczęściej stosowanym lądowaniem jest lądowanie na mokro przez zatopienie. Na wysokości bazy startowej sternik wstrzymuje jazdę i wszyscy jednocześnie ulegają zatopieniu. W innym wariantcie na podany sygnał przez kapitana zespołu lub sternika wszyscy puszczaają liny i zatapiają się. Łódź robi skręt i na wolnych obrotach przybija do bazy. Zespół 2-osobowy może wykonać lądowanie na sucho, należy tylko pamiętać o bezpiecznym odrzuceniu liny. Zespół kilkuosobowy może wykonać lądowanie mieszane: dwu uczestników bliżej brzegu ląduje na sucho a reszta przez zatopienie. Niezależnie od sposobu lądowania wszyscy uczestnicy zespołu muszą puścić linę w tym samym momencie.

OBOWIĄZKI (WZOROWEGO) OBSERWATORA

Zgodnie z przepisami, sternik holujący narciarza musi posiadać dorosłą załogę pełniącą funkcję obserwatora. Najlepiej, jeżeli jest to osoba z uprawnieniami sternika motorowodnego, znająca się na narciarstwie wodnym i fizycznie pełnosprawna. Naczelnym zadaniem obserwatora, który podczas jazdy siedzi przodem do narciarza, jest pilne śledzenie zachowania narciarza, przekazywanie sternikowi jego znaków i sygnalizowanie upadków.

Obserwator powinien zajmować miejsce obok sternika, aby nie zasłaniać podawanych przez niego sygnałów. W wyjątkowych

wypadkach obserwator na polecenie sternika wyręcza go w podawaniu niektórych znaków. Np. sternik siedzi z lewej burty, obserwator z prawej. Sternik chce wydać polecenie „trzymać się prawej strony”, powinien więc wysunąć prawą rękę w bok — tam gdzie siedzi obserwator. Ruch taki jest utrudniony a ręka na tle obserwatora słabo widoczna. W takim wypadku sternik podaje komendę „trzymać się prawej strony” — jest to polecenie dla obserwatora, aby wysunął lewą rękę za burtę (siedzi tyłem).

Istnieje zasada, że sygnały wyrażające nakaz natychmiastowego zastosowania się podaje sternik, natomiast sygnały do których zastosowania jest trochę czasu może przekazywać (na polecenie sternika) obserwator. Ponadto do zadań obserwatora powinno się zaliczyć:

- Pomoc w szykowaniu sprzętu narciarskiego.
- Instalowanie i klarowanie liny holowniczej.
- Obsługa liny holowniczej, w tym: podawanie uchwytu narciarzowi, ściąganie z wody, naciąganie, klarowanie.
- Gdy silnik nie ma rewersora i elektrycznego startera: pomoc przy wiosłowaniu koniecznym podczas naciągania liny.
- Pomoc narciarzowi podczas upadku: wyławianie, podawanie nart gdy narciarz ma dosyć jazdy, pomoc przy wchodzeniu do łodzi.
- Pomoc narciarzowi przy nakładaniu i zdejmowaniu sprzętu zabezpieczającego.
- Pomoc sternikowi przy klarowaniu łodzi i sprzętu narciarskiego po zakończonych jazdach.

PRZEPISY NAWIGACYJNE

Narciarstwo wodne w PRL nie doczekało się jeszcze opracowania szczegółowych przepisów obowiązujących w tej dyscyplinie sportu, uprawianej w sposób rekreacyjny. W bardzo skromnym zakresie są one podane w Zarządzeniu Ministra Komunikacji nr 45 z dnia 11 marca 1975 r. — o uprawianiu żeglugi na wodach granicznych. Powyższe zarządzenie zostało też podane w nie zmienionym brzmieniu przez inne Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej.

§ 19

Jazda na nartach wodnych

1. Na nartach wodnych jeździć można wyłącznie na odcinkach drogi wodnej wyznaczonych do tego celu przez właściwy te-

rytorialny Inspektorat Żeglugi Śródlądowej w porozumieniu z organami ochrony granic, z tym że:

- 1) jazda na nartach wodnych nie może zagrażać ani utrudniać ruchu statkom Żeglugi Śródlądowej, statkom sportowym i turystycznym oraz osobom kąpiącym się;
- 2) na statku holującym narciarza wodnego prócz kierownika statku powinna być dorosła osoba dla obserwacji i obsługi holowanego narciarza; powyższe nie jest wymagane, jeżeli jazdę na nartach uprawia się pod specjalnym nadzorem sportowym;
- 3) lina holownicza powinna być zamocowana w taki sposób, aby nie ograniczała zdolności manewrowej statku holującego;
- 4) nie wolno używać jako statków holujących statków bezzałogowych oraz holować liny holowniczej bez narciarza.

* * *

Szereg przepisów dotyczących narciarstwa wodnego zalecanych do stosowania przez PZMiNW oraz UJM zostało już podanych wcześniej w tekście niniejszej książeczki, te o których jeszcze nie było — poniżej:

- Żadnej łodzi motorowej nie wolno w czasie od zachodu do wschodu słońca holować osób na nartach wodnych, jeśli nie bierze ona udziału w zorganizowanych zawodach lub pokazach.
- Nie wolno uprawiać narciarstwa wodnego w kanałach żeglugowych i na innych akwenach, których szerokość jest mniejsza niż 50 m.
- Okrążenia wykonywane przez łódź motorową holującą narciarza powinny mieć zawsze — kiedy to jest możliwe — kierunek przeciwny ruchowi wskazówek zegara.
- Żadnej łodzi nie wolno poruszać się w śladzie narciarza wodnego bliżej niż w odległości 100 m.

* * *

Niektóre z wymienionych przepisów wymagają dodatkowego omówienia:

1. Sternik holujący narciarza powinien zdawać sobie sprawę, że lina ciągnięta bez narciarza jest wielkim zagrożeniem dla innych użytkowników. Przy większej szybkości drążek uchwytu liny, odbijając się o nierówności zwierciadła wody, wyskakuje z wody wraz z liną... Kroniki światowe zanotowały już, że w taki właśnie sposób ktoś został pozbawiony głowy. Nawet

wolno ciągnięta lina jest dużym zagrożeniem dla innych motorowodniaków, głównie przez możliwość wplątania jej w śrubę. Wydaje się, że zakaz holowania liny bez narciarza powinien być rozszerzony i zabraniać również pozostawiania liny holowniczej na wodzie po skończonej jeździe, pomijając fakt, że lina po przejechaniu przez nią łodzi motorowej przeważnie ulega zniszczeniu.

2. Podczas jazdy narciarz pozostawia za sobą często duży pióropusz wody (mono-narta), który powoduje, że jest on od tyłu słabo widoczny. W momencie upadku najpierw widać fontannę wody, potem nic, a po pewnym czasie wyłaniającą się głowę narciarza. Mając to na uwadze, każda łódź jadąca w śladzie narciarza, aby go nie przejechać musi mieć dostateczną ilość czasu na wykonanie odpowiedniego manewru. Przejechanie 100-metrowego odcinka daje taki czas.
3. Jazda okrężna w lewo jest podyktowana jedynie względami zwyczajowymi. Przyjęło się na całym świecie, że wszystkie „jeżdżące” sporty na trasie okrężnej odbywają się w lewo — odwrotnie do ruchu wskazówek zegara.

ETYKA W NARCIARSTWIE WODNYM

Jest wielu użytkowników wód, jeszcze więcej takich, którzy wypoczynek nad wodą uważają za najmiłszą formę spędzania wolnego czasu. Dla tych wszystkich uprawianie narciarstwa wodnego nie może być uciążliwe i przykre, nie mówiąc o zagrożeniu, bo o tym było w poprzednich rozdziałach. Nie wszystko może być ujęte w formy nakazów i zakazów, niejednokrotnie zresztą nie respektowanych. Istnieją jednak pewne normy stosunków międzyludzkich, wynikające z kultury, taktu, dobrego wychowania, których przestrzeganie przynosi obopólne zadowolenie. Aby tak było, powinniśmy pamiętać o następujących sprawach:

- Narciarstwo wodne jest miłym, atrakcyjnym sportem, przez wszystkich chętnie oglądanym, ale pod pewnym warunkiem. Nie zawsze łódź holująca narciarza posiada odpowiednio wy-ciszony silnik. I właśnie ciągły warkot pracującego silnika może być zmurą dla najbliższego otoczenia. Dlatego, jeśli jest to możliwe, należy od czasu do czasu zmieniać akwen, zmieniać miejsce startu i lądowania, wydłużać trasy przejazdu, jednym słowem nie kręcić się zbyt długo w jednym miejscu.
- Sternik łodzi nie jest w stanie przewidzieć zachowania narciarza, nigdy też nie wiadomo, czy jego postępek wynika ze złościwości, kiepskiego żartu, czy po prostu nieświadomości...

W tym wypadku chodzi o chlapanie, straszenie ludzi itp. Nie należy wykonywać ostrych zwrotów w bliskości innych obiektów pływających, osób kąpiących się, a szczególnie opalających się na materacach oraz w pobliżu zaludnionych przybrzeżnych pomostów. Podczas zwrotu, zwłaszcza na mono-narcie, powstaje bardzo duża fontanna wody sięgająca 7 m na zewnątrz łuku skrętu; taki prysznic nie należy do przyjemności. Osoba opalająca się na dmuchanym materacu, przestraszona, może wpaść do wody a gdy nie potrafi pływać to i nieszczęście gotowe.

- Narciarz lądujący na mono-narcie z chwilą skracania drogi hamowania przez oporowanie czołowe wytwarza dużą fontannę wody — powinien to mieć na uwadze.
- Sternik, w miarę możliwości, powinien jak najdalej omijać osoby uprawiające wędkarstwo; one też są pełnoprawnymi użytkownikami wód publicznych i nie lubią jak im się płoszy ryby. Zdarzają się niestety wypadki, że sternik pod pływa zbyt blisko, a narciarz przejeżdża po spławikach, jak to nazwać? Wiadomo.
- Trasa przejazdu powinna być prowadzona z dala od większych skupisk ptactwa wodnego, ich też nie należy straszyć i denerwować. Ptactwo wodne zawsze zdąży ustąpić z kursu jazdy motorówki, natomiast może nie zdążyć uciec przed narciarzem, ranione mieczykiem narty ginie, i po co?
- Szczególnie atrakcyjne dla widzów są miejsca startu i lądowania. Widzowie z łądu są mniej kłopotliwi, natomiast ci ze strony wody wpływają na kierunek startu, blokują lądowisko, w nieświadomy sposób stwarzają okoliczności zagrożenia. Tych ludzi też trzeba zrozumieć: przyplłynęli, bo chcą mieć atrakcję, chcą podziwiać, chcą być bliżej. Nie wolno ich przepędzać. Trzeba taktownie poprosić o zmianę miejsca obserwacji — na pewno to uczynią.
- Sternik motorowodny jest tym, dzięki któremu powiększają się szeregi sympatyków narciarstwa i narciarzy wodnych. To on jest najczęściej nauczycielem i instruktorem jazdy, w wielkim stopniu od jego doświadczenia i zdolności dydaktycznych zależy, czy narciarz wystartuje i za którym razem. Szczególnie instruktaz dla debiutantów powinien być prowadzony w sposób spokojny. Trzeba pamiętać, że debiutant jest przeważnie ciężko przestraszony — trzeba dodać mu otuchy i odwagi. Jest też dostatecznie zdenerwowany, zwłaszcza nieudanym startem, nie można go bardziej denerwować, bo nic z jazdy nie będzie i stracimy sympatyka, a na tym przecież nikomu nie zależy.

- Narciarzowi, któremu nie udało się wystartować należy spokojnie wytłumaczyć jakie popełnił błędy i jak ich unikać. Jest to jedyny sposób aby nie nabawił się kompleksów i aby następnego dnia spróbował znów wystartować.
- Narciarstwo wodne jest bardzo atrakcyjne, chętnych do jazdy jest zawsze wielu. Nie wszystkim możemy zrobić tę przyjemność, musimy odmawiać. Gdybyśmy holowali wszystkich, którzy mają na to ochotę, to dzień byłby za krótki i musielibyśmy znacznie skrócić urlop z powodu wyczerpania finansów. Jest problem — jak odmawiać? Argumentów do odmowy jest bardzo dużo, chodzi tylko o formę. Pamiętajmy: odmowa musi być zawsze taktowna.

Poruszone zagadnienia na pewno nie wyczerpują całości problemu etyki w narciarstwie wodnym, lecz wytyczają kierunek postępowania, by narciarstwo wodne było coraz bardziej popularne i miało coraz więcej sympatyków — a nigdy wrogów.

MOŻLIWOŚĆ POWSTANIA WYPADKU

Tak jak w każdym sporcie, w narciarstwie wodnym też istnieje możliwość wypadku. O niektórych już wspomniano. Najgroźniejsze mogą mieć miejsce podczas kolizji łodzi motorowej z innym pływającym obiektem lub człowiekiem oraz podczas kolizji narciarza z jakimś obiektem pływającym. Skutki kolizji mogą być najrozmaitsze, od zupełnie niegroźnych do wręcz tragicznych. Odpowiedzialność za powstanie tego typu wypadków ponosi przeważnie sternik, od niego bowiem w pierwszym rzędzie zależy bezpieczeństwo narciarza i innych użytkowników wody, on przecież obiera trasę, bezpieczny pas wody dla narciarza, na którym nie ma prawa nikt i nic się znaleźć. Jeżeli jednak w tym pasie znajdzie się jakieś niebezpieczeństwo nie do ominięcia, to sternik zawsze ma wyjście: jest nim natychmiastowe wyłączenie zapłonu i zatrzymanie pracy silnika. Łódź motorowa wraz z narciarzem posiada tak kolosalne opory, że zahamowanie następuje na przestrzeni nie przekraczającej 5 m. Stosunkowo mniej groźne w swych skutkach wypadki mogą mieć miejsce z winy narciarza — przez zbędną brawurę lub lekkomyślność. Najwięcej obrażeń występuje podczas niewłaściwego lądowania. Tak jak sternik, tak i narciarz ma radykalny sposób na uniknięcie każdego nieszczęścia — jest nim wywrotka — zatrzymanie jest natychmiastowe.

Jak z tego wynika, narciarstwo wodne może być bardzo bezpiecznym sportem, trzeba tylko przestrzegania niewielkiej liczby przepisów i — trochę rozwagi.

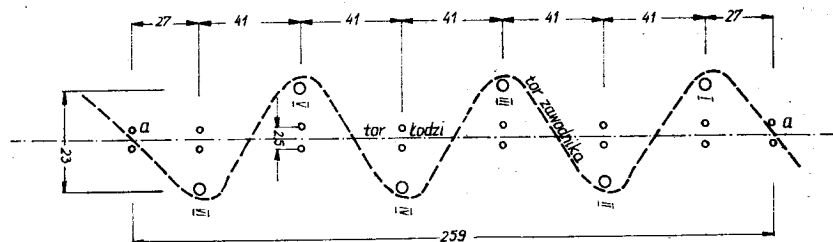
Należy mieć nadzieję, że zapoznanie się z treścią niniejszej książeczki pozwoli przyszłym narciarzom na szybsze opanowanie jazdy, zaś sternikom na podniesienie kwalifikacji i znaczne skrócenie okresu nabierania wprawy. Wszystkim — na miłe i bezpieczne spędzenie wolnego czasu na nartach wodnych.

SPORTOWE ZAKOŃCZENIE

Mimo zaznaczenia w tytule, że książka dotyczy narciarstwa wodnego uprawianego w sposób rekreacyjny — dla amatorów z zacięciem sportowym oraz dla kibiców chcących ze zrozumieniem śledzić zmagania narciarzy wodnych podaję bardzo skondensowany opis trzech konkurencji uprawianych wyczynowo.

SLALOM

Zadaniem zawodnika jest prawidłowe przejechanie toru slalomowego z minięciem po stronie zewnętrznej sześciu ustawionych boi (rys. 12), podczas gdy łódź motorowa płynie po kursie



Rys. 12 Pole slalomu

prostym wytyczonym ośmioma bramkami. Zawodnicy startują posługując się linką o długości 18,25 m z początkową szybkością:

mężczyźni	55 km/h
kobiety	52 km/h
juniorzy	49 km/h

Zawodnik, który prawidłowo objechał 6 boi, wszedł i wyszedł przez bramkę „a” — ma prawo do powtórnego przejazdu z szyb-

kością wyższą o 3 km/h. Następny przejazd odbywa się więc z maksymalną szybkością 58 km/h dla mężczyzn i 55 km/h dla kobiet i juniorów, lecz ze skróconą do 16 m linką. W wypadku dalszego prawidłowego zaliczenia sześciu boi następuje skracanie liny do 14 m, dalej do 12 m — aż do upadku. Wygrywa ten zawodnik, który prawidłowo minął najwięcej boi bez upadku.

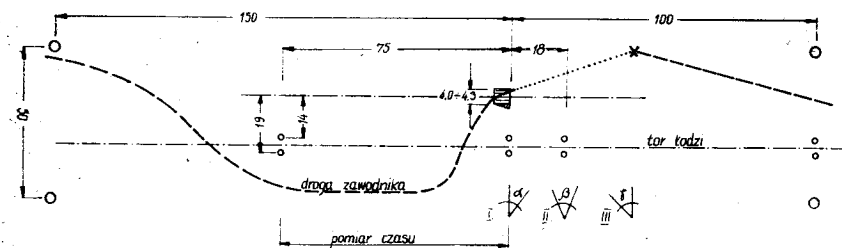
SKOKI

Do skoków stosuje się skocznię pływającą lub stałą o wysokości progu nad zwierciadłem wody:

dla mężczyzn	1,65 i 1,80 m
dla kobiet i juniorów	1,50 m

Przy długości linki 23 m łódź płynie wytyczonym prostym torem (patrz rys. 13) z maksymalną szybkością:

dla mężczyzn	57 km/h
dla kobiet i juniorów	48 km/h



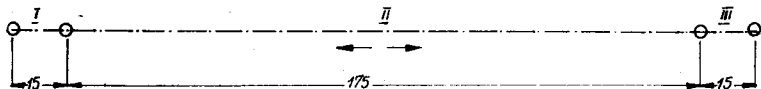
Rys. 13 Pole skoków

Zawodnik przejeżdża przez pole skoków, najeżdża na skocznię z toru slalomowego i oddaje skok. Zawodnik jest punktowany, jeżeli po skoku ustoi i przejedzie 100 m co najmniej na jednej nartie. Pomiar skoku odbywa się przy pomocy instrumentów optycznych z wartości kątowych. Wygrywa zawodnik, który oddał najdłuższy skok.

JAZDA FIGUROWA

Jazda figurowa odbywa się po wytyczonej trasie jak na rys. 14. Jeden przejazd może trwać maksymalnie 20 sekund przy mini-

mum szybkości 36 km/h. W tym przedziale zawodnik wykonuje szereg figur, które są zaliczane i punktowane do momentu upadku. Do elementów jazdy figurowej zalicza się: zwroty, ślizgi, jaz-



I lub *III* - pole zaczenia 1-szej figury

II - pole wykonywania figur w ciągu 20 sekund.

Rys. 14 Pole jazdy figurowej

dę tyłem, przeskoki przez falę itd. W zależności od stopnia trudności wszystkie figury są odpowiednio punktowane. Wygrywa ten zawodnik, który zdobył największą liczbę punktów. W razie jednakowej ilości punktów stosuje się dodatkowe przejazdy.