

«ФОРМУЛА-1»: умножаем на два

О главном изменении «формульной» программы нынешнего сезона было объявлено 13 марта во время ежегодной предстартовой встречи, которая на сей раз состоялась в финском Лахти. Генеральный промоутер чемпионата Николо ди Сан Жермано сообщил, что теперь на каждом этапе будут проводиться не одна, как ранее, а две гонки, причем абсолютно равнозначные и независимые друг от друга — очки присуждаются за результаты в каждой из них по отдельности. По окончании и первого, и второго заездов этапа спортсмены будут подниматься на подиум и получать соответствующие награды от организаторов.



Сергей Белугин

Фото предоставлены организаторами соревнований

Таким образом, в восьми этапах сезона 2009 г. планируется провести 16 зачетных гонок, а победителя и призеров чемпионата выявят суммы очков, завоеванных ими в удвоенном числе заездов.

Каждая гонка проводится в течение 30 минут плюс два дополнительных круга в режиме «зеленого флага». Изменяется также формат проведения квалификационных сессий, определяющих положение спортсменов на стартовом понтоне. Напомним, что ранее проводились два предварительных квалификационных заезда и один финальный («Shoot Out»). Теперь, согласно новой программе, каждую из зачетных гонок будет предварять только одна «квалификация» (не более 17 проходов мимо пункта контроля времени), результаты которой и определяют расстановку скутеров на старте основных заездов — во второй и в третий день этапа соответственно.

Предусмотрено также по одной свободной тренировке перед квалификационными сессиями. В каждом блоке «квалификация плюс гонка» разрешено применение только одного двигателя — его замена отправляет спортсмена на последнее место на старте. Впрочем, в случае необходимости разрешена ревизия и замена отдельных частей мотора под наблюдением технического комиссара. В обеих гонках каждого из этапов разрешено использовать только один корпус скутера. Применение запасных частей для корпуса и мотора регламентируется правилами соревнований.

Большинство команд положительно отнеслись к подобным изменениям формата, отметив только возросшую нагрузку на механиков. А что касается зрителей, то они, безусловно, окажутся в выигрыше — ведь каждый Гран-при обещает им теперь «двойное удовольствие».

Таковы были изменения, с которыми «Формула-1» на воде стартовала в нынешнем сезоне, который был уже традиционно открыт в португальском Портимане.

В предыдущие спортивные сезоны

основной массе участников было чрезвычайно тяжело протиснуться на первое место пьедестала почета между многократными чемпионами мира — «Акулой» Гвидо Капеллини и «Быком» Скоттом Гиллманом (именно такие изображения красовались на носовых обтекателях их скутеров). Казалось бы, с уходом американского спортсмена в 2007 г. путь к десятому чемпионскому титулу для Гвидо будет открыт. Но, «как чертик из табакерки», возник новый чемпион мира Сэми Селио, опередивший итальянца в последней гонке сезона всего лишь на четыре очка, а в следующем чемпионате блестящий Джей Прайс не оставил никаких шансов не только Капеллини, но и финскому спортсмену. По всей видимости, и в нынешнем сезоне агрессивный напор новых кандидатов в чемпионы будет расти от гонки к гонке, что, конечно же, пойдет только на пользу зрелищности «Формулы-1», которая после многолетнего царства «Акулы» вновь обрела азартную интригу.

Перед сезоном 2009 г. многие команды обновили свои составы. К сожалению, на сей раз не заявлена команда австралийских братьев Боба и Дейва Трасков, не будет выступать и ветеран «Формулы» француз Филипп Дессертен. В итоге перечень участников выглядит следующим образом:

Команда «Qatar Team» — Джей Прайс (№ 1, корпус «DAC») и Энди Эллиотт (№ 2, «Dragon»); «Team Abu Dhabi» — Тани Ал Камзи (№ 5, «DAC») и Ахмад Ал Хамли (№ 6, «BaBa»); «STIC China Team» — Пьер Лундин (№ 7, «DAC») и Фабиан Кальцов (№ 8, «BaBa»); «F1 Atlantic Team» — Филипп Чаппа (№ 9, «Moore») и Дуарте Бенавенте (№ 10, «Dragon»); «Mad Croc F1 Team Woodstock» — Сэми Селио (№ 11, «BaBa»), Массимо Роджеро (№ 12, «BaBa») и Даниэле Мартиньони (№ 18, «DAC»); «Team Azerbaijan» — Йонас Андерссон и Марит Стромой (№ 14 и № 15, «DAC»); «Singha F1 Racing Team» — Марко Гамби (№ 23, «DAC») и Франческо Кантандо (№ 24, «Blaze»); «800 Doctor» — Валерио Лагианелла (№ 69, «DAC») и Фабио Компарато (№ 70, «BaBa»); «Zepter Team» — Гвидо Капеллини и Угис Гросс (№ 74 и № 75, «DAC»); «Team ProxF1racingteam» — Станислав Курценовский и Увис Слактерис (№ 77 и № 78, «DAC»).

К моменту старта первого этапа, прошедшего 3–5 мая, всем участникам уже было известно о переносе Гран-при России в Санкт-Петербурге на август, так что отработать новую систему предстояло в Португалии и Финляндии.

Первую квалификационную сессию нового сезона, равно как и первую гонку Гран-при Португалии впервые в своей карьере выиграл 30-летний Ахмад Ал Хамли, опередив на трассе с длиной круга 1.85 км и семью поворотами прошлогоднего чемпиона мира Джей Прайса и уверенно выступающего бронзового призера Йонаса



Андерссона. Напарник победителя первой гонки Тани Ал Камзи финишировал четвертым. Девятикратный чемпион мира Гвидо Капеллини не дошел до финиша всего лишь один круг.

Шестерку лучших спортсменов после квалификационной сессии второй гонки составили Джей Прайс, Ахмад Ал Хамли, Тани Ал Камзи, Гвидо Капеллини, Йонас Андерссон и Сэми Селио. Можно позавидовать зрителям Портимана, на глазах у которых в борьбу с наиболее выгодной стороны стартового понтона вступили лучшие на сегодняшний день гонщики «Формулы-1» — три чемпиона мира, все три призера прошлогоднего чемпионата... Но, увы — высший класс сумел показать один лишь Тани Ал Камзи. Все три экс-чемпиона сошли в начале заезда, победитель первой гонки этапа не дотянул тринадцать кругов до финиша, а Йонасу Андерссону «не хватило» одного круга.

Компанию победителю второй гонки чемпионата составили ветераны Франческо Кантандо и Дуарте Бенавенте — к великой радости своих португальских земляков.

После первых двух гонок определились лучшие спортсмены на старте чемпионата — Тани Ал Камзи (29 очков), Ахмад Ал Хамли (20), Джей Прайс и Франческо Кантандо (по 15).

Удивило большое число сходов по техническим причинам — на счету спортсменов 14 сходов в двух гонках. Будем надеяться, что к следующим гонкам все команды будут тщательнее готовить технику — впрочем, действи-

тельно достаточно капризную.

Через месяц после португальских стартов команды собрались на хорошо знакомом финском курорте Лахти. Кроме участников гонок в Портимане, на старт Гран-при Финляндии вышел российский спортсмен Станислав Курценовский.

Первую квалификацию блестяще выиграл производитель гоночных катмаранов «BaBa» Массимо Роджеро, который на 0.53 с опередил Гвидо Капеллини. Также в пределах секунды отделяли друг от друга результаты Йонаса Андерссона, Пьера Лундина, Тани Ал Камзи и Фабио Компарато. Удивительную ошибку совершил Джей Прайс, пройдя перед тайм-контролем 18 раз, что привело его на последнее место на стартовом понтоне. Впрочем, команда опротестовала это решение, и экс-чемпион мира восстановил свою позицию, но это мало чем помогло американскому спортсмену. В первой

гонке Гран-при Финляндии удача была на стороне Гвидо Капеллини, который на первом круге прорвался с третьей позиции на первую и не упустил победу, почти на секунду опередив Йонаса Андерссона и более чем на девять секунд Фабио Компарато.

Джей Прайс был наказан дополнительным кругом за разрушение поворотного буя, а вскоре то же самое, на сей раз уже с двумя буями, проделал Пьер Лундин, что привело к его полной дисквалификации на эту гонку (и, конечно, к штрафу в 840 евро).

Во второй квалификации лидировал Ахмад Ал Хамли, ненамного отстал от него Джей Прайс, Сэми Селио, Тани Ал Камзи, Йонас Андерссон и Пьер Лундин (знакомый набор из самых титулованных спортсменов — Капеллини отстал от обладателя шестого результата лишь на одну сотую секунды).

В этот раз сильнейшие не подвели — относительно неудачно выступил только Йонас Андерссон. Джей Прайс, Тани Ал Камзи и Сэми Селио забронировали за собой подиум первой гонки, а Гвидо Капеллини и Ахмад Ал Хамли заняли соответственно четвертое и шестое места, позволив вклинуться между собой Филиппу Чаппе.

К «большой перемене» в сезоне (следующие гонки состоятся в Санкт-Петербурге 8 и 9 августа) Тани Ал Камзи с 53 очками захватил уверенное лидерство. Его главные преследователи — Джей Прайс (35) и Йонас Андерссон (32). Впрочем, совсем недалеко Гвидо Капеллини (30) и Ахмад Ал Хамли (25). Вполне естественно, и другие спортсмены не падают духом, ведь чемпионат только начался.

Чтобы не потерять квалификацию и «накат» за время вынужденного отпуска, многие участники чемпионата решили «заполнить паузу» другими соревнованиями — Марит Стромой и Филипп Дессертен вышли на старт марафона «24 часа Руана», а арабские спортсмены во главе с Скоттом Гиллманом направились в США, чтобы принять участие в гонках «F1-ChampBoat», где были встречены знаменитым Биллом Сиболдом.

А нам остается набраться терпения и дожидаться появления каравана «Формулы» в Северной столице — надеюсь, в том числе, и на хорошую погоду.

Руководство по безопасности для «чайников»

Опасен ли водно-моторный спорт? Пожалуй, не более прочих, за исключением разве что шахмат. «Ореол риска», его окружающий, скорее связан с тем, что любое происшествие в гонках происходит на виду многочисленных зрителей и выглядит, выражаясь словами обыкновенного зеваки, весьма «эффектно».

Вы бы очень удивились, узнав, каков на самом деле уровень травматизма в таких безобидных, на первый взгляд, видах спорта, как фигурное катание или художественная гимнастика...

Однако факт есть факт: серьезные травмы и даже гибель спортсменов на водно-моторных гонках — увы, не редкость. И основные изменения, которые год от года вносятся в их правила, направлены в первую очередь на всемерное повышение безопасности участников.

Обязательные меры безопасности «прописаны» во множестве нормативных документов, регулирующих деятельность организаторов гонок. Для большинства национальных федераций Европы «основным законом» в этой области являются правила Международного союза водно-моторного спорта (UIM) — достаточно подробные и учитывающие специфику как того или иного класса, так и «формата» соревнований. Однако есть и общие положения, знать которые полезно не только действующим спортсменам, но и тем, кто еще только подумывает о занятиях водно-моторным спортом.



Такой широкой аудитории и адресуется своя брошюра «Как обеспечить безопасность водно-моторных гонок» Боб Уртингер, президент комиссии по безопасности и медицинским вопросам UIM и бывший председатель комитета по вопросам безопасности Американской катерной ассоциации (АРВА). С водно-моторным спортом автор знаком отнюдь не как обычный «функционал» — Боб выиграл три чемпионата мира, 24 национальных чемпионата США и установил 121 национальный и мировой рекорд, включая не побитый до сих пор мировой рекорд скорости с подвесным мотором — 284 км/ч. Пять раз участвовал в марафоне «24 часа Руана», и в 1998 г. в компании с двумя французскими гонщиками стал его победителем.

Эта небольшая и довольно скромно изданная книжка показалась нам любопытной и по той причине, что титулованный и обладающий огромным опытом автор явно не исключает из числа своих читателей и совершеннейших новичков, не имеющих не малейшего представления о водно-моторного спорте, поэтому охватывает в ней едва ли не все мыслимые аспекты поднимаемой темы (хотя и подчеркивает, что изложенное не является нормативным документом). Честно говоря, иногда даже создается впечатление, будто Боб рассматривает свою аудиторию совсем уж как неразумных детей, упоминая в числе всего прочего об опасности пирсинга, способного вызвать дополнительные травмы и затрудняющего оказание медицинской помощи в случае