

Станислав Курценовский. Фото Мирвалдиса Захарченка

Марафонские гонки глазами пилота

Легендарная гонка «24 часа Руана» была мечтой многих советских спортсменов. Раньше говорили, что ехать туда – все равно, что отправляться на погибель. Теперь, когда границы не являются проблемой, я решил прочувствовать руанскую гонку на своей шкуре и в результате принял участие в чемпионате мира по водно-моторному спорту в классе Endurance. Он проходит в два этапа: 24 часа гонки в Руане (Франция) и 8 часов в Августове (Польша).



Итак «24 часа Руана» в 2013 году были запланированы на 18–20 мая. Эта гонка проводится на Сене в центре города Руан вокруг острова Ля Круа. В ней участвуют три класса гоночных скутеров – 1, 2, 3. Лодки для соревнований оборудованы ходовыми огнями, заправочной системой для пит-стопов, снабжены капсулой безопасности, пилоты пристегнуты шеститочечными ремнями.

Необходимое количество пилотов в команде на одну лодку – не меньше трех, максимальное непрерывное пи-

лотирование – 2 часа. Длина круга приблизительно – 3,6 км. Максимальные скорости для 1-го класса – до 235 км/ч, для 2-го – около 200. На трассе есть два правых поворота – неудобные (винт катится во время поворота). До прошлого года гонка проводилась в формате 24 непрерывных часов. Но после того, как спасательный катер столкнулся с гоночной лодкой и погиб полицейский, гонку в ночное время запретили. Теперь она проводится в течение трех дней (6 ч + 12 + 6).

К особенностям соревнования

можно отнести довольно сильные, до 2,5 м, приливы-отливы, которые меняют направление течения и образуют очень неприятные стоячие волны, и 6 мостов, работающих как аэродинамические трубы-ловушки. Когда подходит большой пароход, вывешивается желтый флаг опасности и на трассу выходит пэйсбот, за которым выстраиваются участники гонки и, двигаясь со скоростью 60–70 км/ч, ждут зеленого сигнала. В это время нельзя подходить на пит-стоп для заправки.



Международная команда Balt Yacht Racing Team. Слева направо: Увис Слakterис, Атис Слakterис (Латвия), Бартек Маршалек (Польша), Станислав Курценовский (Россия)



Как возникла наша команда

Мое очередное возвращение в «Формулу-1» произошло в 2007 году. Я выступал в финской команде Red Devil на лодке ВАВА Racing итальянского мастера Массимо Роджеро, но затем перешел в команду к Гвидо Каппелини, и лодку пришлось поменять. Мою «Бабу» (так ласково мы называем эту лодку по-русски) пришлось оставить в Бауске, где базируется Riga Powerboat Team. Там она простояла 5 лет и для «Формулы-1» стала совсем не актуальной.

Мои друзья из Латвии Атис и Увис Слakterисы, отец и сын, отличные гонщики, предложили составить команду на Руан, используя мою лодку в классе S2. Увис – один из лидеров и действующий пилот «Формулы-2», бронзовый призер чемпионата мира прошлого года. Атис – рекордсмен мира, обладатель кубка соцстран, многократный победитель и призер разных соревнований.

Предложение Атиса прозвучало в марте 2013 года, и лодку к соревнованиям подготовили в сжатые сроки. Атис предложил включить в команду Бартека Маршалека, сына легендарного польского гонщика Вальдемара Маршалека, который 25 раз выигрывал чемпионаты мира и Европы в разных классах. Сам Бартек в этом году будет участвовать в «Формуле-1» в составе итальянской команды Singha Racing Team. Мы посчитали, что наше основное преимущество для Руана – 4 одинаково сильных пилота, которые могут показывать максимально возможную скорость круга. В других командах быстрых пилотов один, максимум два. Получилась команда Balt Yacht Racing Team (по названию польского спонсора – верфи), международная команда стран Балтики: русский, поляк и два латыша.

Накануне гонки

Выяснилось, что никто из организаторов гонки не говорит по-английски. Это рискованно, потому что за любое нарушение предусматриваются штрафные круги или пит-стопы. К тому же, мы не смогли подстроить радио на частоту организаторов для обеспечения оперативного реагирования на гонку. Приняли решение разместить радиомостик рядом с директором гонки для получения информации из первых уст. Он пообещал выучить за ночь ключевые фразы по-английски и дублировать команды, но, учитывая полное отсутствие у него базового английского, надежды мало.

Первый день

Во время запланированной тренировки поняли, что условия могут быть очень тяжелыми. Часто возникают огромные (по гоночным меркам для езды на скорости около 200 км/ч) волны, направление которых трудно угадать. Кроме того, на трассе сходятся два рукава реки, приливы-отливы, ветер, придонные волны после барж и даже волны от спасателей, которые без необходимости ходят по трассе полным ходом. Такого в гонках «Формулы-1» я не встречал.

Первым поставили Маршалека, ко-





Ремонт в боксе после разрушения спонсона проводят наши латышские механики



Вот так выглядела наша лодка после переворота на ближнем бую



торый имеет опыт стартов в подобных гонках. Он тут же совершает ошибку: не расписывается в журнале о том, что садится в лодку, а это будет означать, что все намотанные круги не пойдут в зачет. Нам везет: организаторы сами указывают Бартеку на оплошность, он успевает пробежать 500 метров до регистрационной точки, расписаться и вернуться обратно в лодку. Бартек проигрывает 3 круга лидеру. Пит-стоп. Меняю Бартека.

С первых кругов лодка показалась мне очень резвой. Выбираю оптимальные гоночные траектории. В нашем классе у меня самые быстрые круги. Из класса 3 только 3 лодки сумели меня обойти, причем одну я опередил снова. Стараюсь беречь двигатель и редуктор от переменных нагрузок, возникающих при выскакивании винта из воды. Мотор в самом низу. Круги стабильны. Лучший круг 1 мин 29 сек. Отыграл 2 круга. Погода становится лучше, температура меньше, скорость возрастает.

После часа с четвертью абсолютно не чувствую усталости. Хочу сделать лучший круг. Получилось. Хочу сделать еще лучше, зайдя на опасный поворот большим ходом. Мысленно еду быстрее, чем может лодка. Поворот приближается. Трим. Плавно кладу лодку. В дреifte с оптимальным углом подъезжаю к поворотному бую. Один, никто не мешает. Короткая перегазовка. Лодка легла, крепко держится за воду. Но, откуда ни возьмись дурная стоячая волна... Проваливается левый спонсон, отрывает корму. В первый момент мне кажется, что это разворот, но нет – это классическая бочка через левую скулу.

Понимание приходит быстро. Я в перевернутом состоянии, капсула мгновенно наполнилась водой. Открываю крышку, пытаюсь отстегнуть ремни, не получается. Мысли проносятся мгновенно: почему не сработал аэрбэг? Когда придут спасатели? Нужно выбирать. Срабатывает аэрбэг. Давление на ремни ослабевает, со второй попытки они от-

крываются удивительно легко. Мгновенно вываливаюсь и всплываю. Минутой позже стою на борту спасательной лодки, которая мчится к берегу перед заполненной зрителями набережной. После короткого медосмотра иду, понури голову, к тенту команды. Мы проехали 71 круг. Мой лучший круг – 1.28 с копейками. Средняя скорость круга – 149.98. Но это гонка на выживание. А пока идет ремонт, остальные будут наматывать круги. На конец первого дня наше отставание от конкурентов – 60 кругов. Механики работают отлично, но лагерь закрывают сразу после окончания гонки и работать с лодкой нельзя под угрозой дисквалификации (так имитируют непрерывность гонки). Сделали много, но не все. Одно хорошо: двигатель после прокачки в порядке, обошлось без гидроудара.

Второй день

Ремонт разрешили начать в 09.30 через несколько минут после того, как



все стартовали. Утром мой друг Давид Муре доставил все необходимые детали для лодки. Чувствую себя немного реабилитировавшимся. Через час после начала гонки спустили лодку на воду. Начали ломаться конкуренты, и у нас появились шансы подняться в протоколе. Все пилоты вышли на стабильные показатели 1 мин 35 сек.

Первым проехал смену Увис Слактерис, потом Агис, Бартек и я. С первых кругов скорость отличная. Погода стала лучше. На прямых участках можно идти полным ходом. Лучшее время 1 мин 30 сек. Осторожничаю на том повороте, где убрался накануне. Радио работает только в одну сторону. Наш радиомен Сергей Атаманов отлично ведет, дает только нужную информацию, успокаивает, умеет даже приструнить голосом. Постепенно вытягиваюсь в гоночный режим. Круг за кругом, круг за кругом. В голове мысль – держать одинаковую скорость круга, секунда в секунду. Проехал около часа.

Лодки третьего класса стремительно просвистывают мимо. Их круговая скорость 1 мин 15 сек. Вчера я явно переоценил свое мастерство.

Появилась вибрация. Понимаю, что редуктор. Еще полкруга, и остановка. На удивление быстро притаскивают к берегу. Оказалось, что у винта отломана половина лопасти, и редуктор размолило полностью. Поменяли быстро. Сдал смену Увису, и он без дозаправки поехал дальше.

Увиса меняет отец. 1 круг, и двигатель переходит в аварийный режим. От вибрации треснул масляный бак, поставили новый. Потеря 20 минут. Снова проблемы: двигатель перестал выдавать номинальную мощность, а лодка налетела на небольшой предмет и, получив повреждение спонсона размером с пятикопеечную монету, стала стремительно разрушаться. Но нам опять повезло: Агис вовремя заметил проблему и заехал в ремонтный бокс. Повреждения пока обратимые.

День опять заканчиваем в боксе. Тем не менее остаются шансы на призы по общему зачету чемпионата мира. Но для этого нужны зачетные очки. Будем бороться.

День третий

Многие лодки в ремонтных боксах. Наша тоже стоит на берегу без возможности доступа. Через час после промежуточного старта лодка опять на воде. Смена Бартека. Один отличный круг, и скорость пропадает. Проблемы с двигателем. Кран. Ремонтный бокс. В топливе вода. Механики прокачивают топливную систему. Кран. Спуск на воду. Моя смена. Быстрый круг. Опять проблема с двигателем. Кран. Ремонтный бокс. Компьютерная диагностика. Мозговой штурм. Кран. Быстрый круг. Те же проблемы. Кран.

Решаем, что важно спуститься на воду за час до окончания гонки, и доехать любым ходом, хоть ползком. Решили, что финишировать должен



Атис. Спускаем лодку в 15.00. Атис наматывает круги со скоростью черепахи на неисправном моторе. Наша позиция в гонке седьмая.

Неожиданный подарок. На повороте, где я перевернулся, такую же бочку-переворот делает наш конкурент №36 команда Daily Inshore Passion, которая к этому моменту сделала 428 кругов против наших 335. Шансов выйти на трассу снова у них нет. Наша тактика сработала. Мы поднялись на одну строку выше и финишировали в 50-й юбилейной гонке Руана в шестерке сильнейших.

Пышное награждение победителей под «Марсельезу». Трудно радоваться успехам других, но они это заслужили. Аплодируем, а в мозгу строим планы, как переиграть их в следующем году. Руанская гонка зацепила.

Продолжение следует. Августов

Приехали в Польшу тем же составом. Гонка намечена на 14 июля. Заявились 10 команд против 31 во Франции. Приехали те, кто реально претендует на звание чемпионов мира.

Наша цель в Августове – победа. Мы имеем большой опыт спринтерских гонок, а дистанция на озере Неско

больше похожа на спринт: 4 левых и 2 правых поворота с общей длиной круга чуть более 2 км. В прошлые годы наши гонщики Увис и Атис Слактерисы, Бартек Маршалек и ваш покорный слуга Станислав Курценовский показывали лучшую скорость круга в сравнении с конкурентами. Кроме того, для Бартека это домашняя гонка, на нашей стороне симпатии зрителей и полная поддержка организаторов. И главное – мы настроены на победу.

Тренировочный день прошел неплохо, но не так, как мы рассчитывали. Наши конкуренты учли недоработки прошлых лет, и у нас нет серьезного преимущества в скорости круга. Остались только два козыря: стабильно быстрый круг у всех пилотов команды и минимальная нагрузка на каждого, что позволит максимально сконцентрироваться и избежать ошибок и штрафных кругов.

Атис принимает решение: первым стартует Бартек, затем Увис, потом Атис, я – четвертый. Учитывая, что я подвел команду в Руане, считаю решение правильным. Так мне будет психологически легче. Атис верно подметил слабые стороны каждого: Бартека нужно разогреть и завести, Увиса построить, а меня успокоить.

День гонки

Бартеку была сделана установка – выиграть старт. Выиграл. Через час наше преимущество – практически круг второму. Но радость была недолгой: сломали лопасть винта. По дороге к крану двигатель хватанул воздуха. Кран. Транспортировка в боксы. Отработали оперативно. Поменяли винт, прокачали воздух. Потери 10–12 минут. Мы откатились на 3 позицию с отставанием в 14 кругов от первого и 10 от второго.

За рулем Увис. Проливной дождь. Видимость порой почти нулевая. Увису удастся отыграть пару кругов у конкурентов. Они начинают делать ошибки. Номер 32 (многократные чемпионы Руана) заправились с гонщиком в кабине, что запрещено правилами, и получили 4 штрафных круга. Номер 34 (серебряные призеры Руана) тоже получили 4 штрафных круга. Разрыв уменьшается.

Атис за рулем. Едет уверенно. Отыгрывает круг или два. Решает меняться раньше времени. Проехал 1 час 10 мин. Сдаст смену мне. Быстро вкатываюсь, подъезжаю к конкурентам. Впереди №34, перед ним №32.

Не без труда, но проезжаю 34.

Старший Слактерис дает наставления сыну перед гонкой



Слышу по радио: «Пройди следующего». Стараюсь изо всех сил. В голове только одна мысль. Не просто обогнать. Обогнать и привезти круг отрыва.

К очередной шикане подъезжаю на хвосте. Влезаю внутрь. Лодки почти поравнялись. Идем на параллельных траекториях на правый желтый буй. Он доруливает влево, я – вправо. Удар. Я сверху на спонсоне номера 32. Аэродинамика явно не на моей стороне. Среагировал быстро. Перегазовка. Пришлось отпустить. О повреждении лодки стараюсь не думать. Продолжаю висеть на хвосте. Через круг 32-й уходит на пит-стоп. Слышу по радио: «Старайся ехать стабильные быстрые круги». Получается.

С пит-стопа пулей на трассу вылетает 32-й и не дает мне привезти лиш-

ний круг преимущества. Очевидно, за рулем самый опытный гонщик их команды. Я больше часа держусь у него на хвосте, постоянно атакую. Жду ошибку, но их нет. Бак пустеет. Замененный винт явно не то, что нужно. Ужом изворачиваюсь, чтобы пройти конкурента. Не могу. Слышу по радио: «Замена через круг». Сдаю смену, практически ничего не отыграв, не считая круга 34-у. Не доволен.

Увису опять не везет. Идет проливной дождь с грозой. Когда дождь стихает, Увис проявляет отличное мастерство. Круг – 1 мин 9 сек. Это, пожалуй, лучшее время круга в нашем классе.

К концу смены мы на второй позиции. До первой осталось 3 круга. Невежливо. Мы отыграли столько кругов.

Из безнадежной ситуация превратилась в перспективную.

Последняя смена. Увиса меняет Бартек. Снова на третьей позиции. От первого – отставание 3 круга. Все еще возможно. Впереди последний час гонки. Вся надежда на Бартека. Круг за кругом он подбирается к 34-у. Тот не сдастся, а времени остается совсем мало. 32-й не борется, а просто докатывает гонку, потихоньку теряя преимущество. На предпоследнем круге Бартек предпринимает отчаянную попытку пройти конкурента. В той же шикане, где я столкнулся с 32-м, он полным ходом вваливает в правый поворот внутрь впередиидущей лодки. Но нет. Дверца захлопнулась. Бартек вынужден отрулить вправо и сбить буй. Плюс 5 штрафных кругов. Но он должен был попробовать. Молодец.

Финиш. Мы финишировали третьими. Сделали много, но не все. Техническая проблема отбросила нас далеко назад, но мы отыграли почти 8 кругов, и это вселяет уверенность в свои силы для будущих стартов.

По итогам чемпионата мира 2013 мы заработали бронзу. В следующем году хотим золото 🏆

Ждите нас, Руан и Августов!

