

# «ФОРМУЛА-1»

## возвращается в Питер

Сергей Белугин



До старта питерского этапа «Формулы», свидетелями которого станут тысячи горожан и гостей Северной столицы, остаются считанные недели. После довольно длительного перерыва «королевские гонки» – вновь в России. В ожидании этого важного, волнующего и очень красивого события напомним, «как все начиналось», а также попробуем сориентироваться в нынешней расстановке сил в «формульном» лагере.

### Немного истории

История «Формулы-1» на воде в нашей стране началась ровно 20 лет назад. В 1988 г. президент Федерации водно-моторного спорта СССР Петр Богданов пригласил в Москву руководителей этого нового для нас класса гоночных скутеров. В их числе был и будущий генеральный промоутер «F1» Николо ди Сан Жермано. К этому времени наши спортсмены были ведущими в мире во многих гоночных классах – достаточно вспомнить имена чемпионов мира в классе скутеров с рабочим объемом двигателя 350 и 500 см<sup>3</sup> – белорус Евгений Радько, подмосковный спортсмен Анатолий Чермашенцев, Анатолий Головин из города Николаева, ленинградец Алексей Ишутин (к этому времени завоевавший три высших мировых звания).

Очень важно, что все эти победы были одержаны на судах, спроектированных и изготовленных отечественными специалистами – даже сегодня многие чемпионские награды получают спортсмены, выступающие на скутерах, принципиальная схема которых и многие конструктивные особенности разработаны в нашей стране.

Учитывая общее развитие водно-моторного спорта в стране и его высокий авторитет на международной арене, было принято совместное решение Центрального комитета ДОСААФ СССР и организаторов «Формулы-1» о проведении в сезоне 1989 г. одного из этапов чемпионата мира в этом новом для нас классе. Пользуясь некоторыми привилегиями хозяев, Федерация водно-моторного спорта постаралась поставить условие об обязательном

участии в соревнованиях в Минске, на акватории Чижовского водохранилища, одного из наших гонщиков. Все спортсмены, принимающие участие в гонках «Формулы-1», должны иметь суперлицензию Международного водно-моторного Союза, для получения которой необходимо соблюсти достаточно жесткие требования по количеству гонок в самых скоростных и «мощных» классах спортивных судов. Безусловно, трехкратный чемпион мира Алексей Ишутин, проведший большое число гонок на скутерах типа «дрегстер» (более близких по конструктивным особенностям к катамаранам) имел полное право получить такую суперлицензию и стать первооткрывателем «Формулы-1» в нашей стране.



После месячной стажировки в спортивном лагере и команде Гвидо Капеллини (кстати, итальянский спортсмен тогда лишь готовился к тому, чтобы в последующие годы завоевать девять высших мировых титулов), Алексей Ишутин был включен в число лучших спортсменов планеты, выступающих на чемпионатах мира. К сожалению, и дебют, и последующие выступления наших спортсменов (кроме А.Ишутина, в «Формуле-1» выступали Андрей Берницын, Виктор Кунич, Станислав Курценовский) не сопровождались особыми успехами – исключение составляет четвертое место Виктора Кунича в чемпионате, выигрыш этапа Гран-при Сардинии и два призовых места в 2001 г. Это практически полностью объясняется тем, что отсутствовала возможность приобретения такой дорогостоящей техники, которая используется в этом классе. И если построить боеспособный корпус гоночного скутера в наших условиях было вполне возможно (в этом направлении успешно работали В.Лебедь, Г.Петров, представители известной династии Атамановых, А.Щербинин и многие другие), то получить в необходимые сроки гоночный мотор с необходимыми для гонок запасными частями, а также тщательно его подготовить к соревнованиям, чаще всего не получалось из-за недостатка финансовых средств.

Значительно заметнее успехи нашей страны в организации и проведении этапов чемпионата мира в разные



годы. На следующий год после минского старта этап «Формулы-1» был проведен в Ленинграде. Прекрасная «царская» арена для таких зрелищных гонок – акватория Невы между Троицким и Дворцовым мостами на фоне Эрмитажа и Петропавловской крепости – в этот раз преподнесла в гоночный день не очень приятный сюрприз. Сильный ветер и дождь, крутая и резкая волна вынудили организаторов принять экстраординарное решение о переносе трассы в резервное и неподготовленное место – на Малую Неву. Но и там старт гонки сопровождался несколькими аварийными инцидентами, вследствие чего результаты этапа были аннулированы. Но все же это соревнование запомнилось огромным интересом зрителей – горожане и гости города экстренно заполнили не только все набережные и мосты, с которых хоть что-то можно было увидеть, но и значительное число соседних крыш.

Начиная с 1995 г., гонки в Санкт-Петербурге стали проводиться ежегодно, а в 1997–1999 гг. к этому водномоторному пиришеству подключилась и Москва. К сожалению, в последующие годы, в начале нового века, ни одному из этих городов не удалось пригласить к себе «Формулу-1» на воде. К счастью, сейчас ситуация изменилась, и Санкт-Петербург вновь включен в календарь чемпионата мира. Будем надеяться, что на сей раз погода не подведет водно-моторную столицу России.

## Чемпионат

Чемпионат мира в классе гоночных скутеров «Формула-1» проводится в существующем формате начиная с 1981 г. Как правило, в гоночном сезоне проводится около десяти этапов (именуемых Гран-при), в каждом из которых за первые 10 мест по итогам основной гонки присваиваются соответствующие очки (1 место – 20 очков, далее 15, 12, 9, 7, 5, 4, 3, 2 и 1 очко до 10-го места включительно). Победитель определяется по наибольшей сумме очков, набранных в каждом из Гран-при. Помимо чемпионата спортсменов в личном зачете, проводится и командный зачет для 12 официально зарегистрированных команд, каждая из которых состоит из двух спортсменов (в состав команды также входят руководитель, шесть механиков, допускаемых на стартовый понтон, и два радиооператора для связи со спортсменами во время гонок). Кроме основных участников, команда может заявлять запасных спортсменов, но все дополнительные затраты она несет самостоятельно. В чемпионате мира также определяется победитель по выигранному «Pole position» (квалификационным заездам), а также спортсмен, набравший максимальное количество очков за быстрейший круг в каждом из Гран-при.

Этап проводится в течение трех дней. В первый осуществляются размещение приехавших команд, а также проверка спортивных документов и технический контроль скутеров. Во второй день про-





водятся официальные тренировочные заезды (практики), а также серия квалификационных гонок.

Для определения положения спортсмена на стартовом понтоне проводятся две квалификационные сессии («Time trials»), в каждой из которых спортсмен имеет право совершить не более 17 зачетных кругов. По результатам этих заездов определяется шестерка лучших спортсменов этапа, которая выходит в финальную квалификационную гонку «Shoot Out Race». В этой гонке спортсмены стартуют на два зачетных круга по одному, причем первым выходит на трассу спортсмен, показавший в предварительной квалификации шестое время, а лидер квалификации получает право завершить это испытание, уже зная результаты всех основных соперников. Победитель квалификации, кроме зачетных очков, получает и право занять самое выгодное место на стартовом понтоне, находящееся на минимальном, по сравнению с другими спортсменами, расстоянии от первого поворотного знака. Тем самым, при прочих равных условиях, гонщик получает не только определенное дистанционное преимущество – более ценится возможность диктовать свои условия соперникам, которые подойдут к первому повороту, находясь уже не на самой выгодной траектории.

Наконец, главное событие каждого Гран-при – основная гонка – проводится в третий день соревнования и длится приблизительно 45 минут (но не более 90 минут со всеми рестартами и вынужденными перерывами). Старт гонки осуществляется с заглушенными предварительно моторами, по сигналам стартового светофора.

Как правило, в последнее время

трасса гонки представляет собой замкнутую кольцевую фигуру, на которой находятся пять-шесть поворотов, обозначенных соответствующими сдвоенными буями. Спортсмены проходят трассу в направлении против хода часовой стрелки. Обычно на трассе размечаются четыре-пять левых поворотов и один-два правых (весьма неприятных и нелюбимых спортсменами – что связано с трудностями их прохождения из-за направления вращения гребного винта «по часовой стрелке»). На каждом из поворотов спортсмены в скутерах, развивающих скорость за 200 км/ч, получают очень значительные перегрузки – представьте себе теперь, что за всю гонку таких поворотов при 50-круговой дистанции набирается до 300! И на каждом нужно не только выбирать единственно оптимальную траекторию движения, внимательно следить за движением своего скутера и действиями соперников, но и постоянно оценивать состояние водной поверхности, которая может преподнести любые сюрпризы, в том числе и довольно опасные.

Конечно же, самое приятное для победителя гонки и призеров происходит сразу же после ее завершения. На финишировавший первым скутер поднимается практически вся команда, которая может совершить круг почета на глазах у многочисленных зрителей. А затем и победитель вместе с призерами получают свою порцию славы – призы, цветы и драгоценные очки, так необходимые для борьбы за окончательный чемпионский титул.

#### Техника

Все спортсмены в течение многих лет истории «Формулы-1» на воде исполь-

зуют корпуса скутеров исключительно катамаранного типа, хотя Международный водно-моторный союз не ограничивает тип применяемого корпуса. Основной лимитируемый параметр – масса лодки. Вместе с мотором, остатками топлива и масла, а также со спортсменом, имеющим все необходимое снаряжение (шлем, комбинезон, воздушный баллон и др.), но без учета набравшейся в корпус воды, скутер не должен весить менее 550 кг (в случае применения гоночного мотора с рабочим объемом двигателя 2500 см<sup>3</sup>).

В сезоне 2008 г. в чемпионате мира заявлено 23 скутера, корпуса которых изготовлены шестью различными фирмами, в том числе: «DAC» – 12 корпусов (это «родные» корпуса для 9-кратного чемпиона мира Гвидо Капеллини – он является исполнительным директором этой фирмы), «ВАВА» – 6 (на скутере этой фирмы, возглавляемой известным спортсменом Массимо Роджеро, финский спортсмен Семи Селио в 2007 г. стал чемпионом мира), «GTR» – 2 (эти корпуса созданы специально для братьев Боба и Дэвида Трасков), «Dragon» (создан под руководством 4-кратного чемпиона мира Джонатана Джонса), «Molgaard» и «Blaze» – по одному корпусу.

В настоящее время всеми спортсменами используется исключительно гоночный мотор «Mercury 2.5 EFI», имеющий рабочий объем до 2550 см<sup>3</sup>. Большинство спортсменов «доводит» эти моторы на специализированных фирмах, что позволяет увеличивать их мощность, не нарушая основных ограничивающих параметров. Такие моторы могут развивать мощность до 425 л.с. при почти 10 тыс. оборотах коленчатого вала в минуту. Благо-



даря такой силовой установке скутера «Формулы-1» развивают скорость до 225 км/ч (рекорд скорости на прямой принадлежит Гвидо Капеллини – 256 км/ч). На отдельных участках гоночной трассы спортсмены идут со скоростью до 200 км/ч, а повороты проходят зачастую при 150 км/ч. Скутер при старте с места достигает скорости 100 км/ч за 3 секунды, что превышает аналогичный показатель в автомобильной «Формуле-1».

Чрезвычайно большое внимание уделяется безопасности спортсменов. Сама конструкция корпуса скутера, применяемые материалы и современные «космические» технологии значительно уменьшают возможность получения гонщиками тяжелых травм во время не таких уже редких переворотов, взлетов и столкновений, однако до конца исключить это практически невозможно. Кроме этих мер, достаточно серьезное внимание также уделяется одежде и обуви спортсмена, качеству защитного шлема и спасательного жилета, а также устройству для поддержки головы во время поворотов (HANS system).

В настоящее время все корпуса ску-

теров строятся на базе капсулы безопасности, сертифицированной Международным водно-моторным союзом. Сейчас у организаторов «Формулы-1» имеются предложения по внедрению в практику гонок специальных «черных ящиков» (Crash Data Recorder), которые уже применяются в технических видах спорта – в частности, в автомобильных гонках «Nascar». Конечно же, использование таких средств поможет повысить безопасность гонок на воде.

Много лет применяются и давно стали обязательными для многих классов гоночных судов электрогидравлические системы, обеспечивающие практически моментальное поднятие носовой части скутера с кокпитом гонщика над водой в случаях аварийных инцидентов. В момент аварии срабатывают специальные датчики, открывающие два клапана диаметром около 30 см, которые находятся на палубе скутера в районе транца. Через эти клапаны внутрь корпуса попадает вода, утапливая скутер с мотором. В это же время за спиной спортсмена автоматически раскрывается и надувается сжатым воздухом баллон-поплавок ярко-желтого цвета, который

вместе с обязательными блоками плавучести «вытаскивает» скутер из воды так, чтобы спортсмен – даже находящийся в бессознательном состоянии – располагался выше уровня водной поверхности.

Кроме такой системы, каждый гонщик обязательно использует персональную дыхательную систему с небольшим баллоном со сжатым воздухом и специальной маской, которая находится на лице спортсмена во все время тренировок и гонок. При попадании в воду такая система, в чем-то подобная аквалангу, дает возможность дышать до момента эвакуации гонщика, которая производится специально подготовленной для этого спасательной командой.

В сезоне 2007 г. Международный водно-моторный союз (UIM) в связи с введением так называемого «Newton Standart» обязал всех производителей гоночных судов значительно увеличить прочность материала, применяемого при строительстве капсул безопасности. Естественно, все ранее произведенные корпуса скутеров подверглись переделке, в основном с помощью установки «crash safety boxes» – специальных наделок, существенно снижающих возможность получения серьезных травм спортсменами в аварийных ситуациях. Нижний предел общего веса скутера при этом был повышен на 25 кг. Эти конструкционные изменения повлекли за собой необходимость привыкания всех спортсменов к новой центровке гоночных скутеров и некоторому изменению их аэродинамических характеристик.

Ежегодно все гонщики сдают специальное испытание в переворачивающемся макете кокпита скутера, при-





чем спортсмен находится в полном гоночном снаряжении, а во время этого теста, после переворота, ему нужно включиться в дыхательную систему, отстегнуть привязные ремни, снять «баранку» и выскочить на поверхность (естественно, все эти процессы находятся под контролем аквалангистов). Кроме того, все пилоты должны ежегодно проходить медицинский осмотр, а также постоянно поддерживать должную физическую форму при помощи специальных упражнений.

### Команды

Несмотря на то, что в 2007 г. «Team Energy» заняла третье место в командном зачете, чемпионский титул Сэми Селио позволил возглавляемой им новой команде «Woodstock Red Devil Racing» получить в нынешнем году почетные 1-й и 2-й стартовые номера. В этом сезоне финский спортсмен вместо нашего соотечественника Станислава Курценовского решил пригласить в команду своего друга, опытного «формульного» гонщика Массимо Роджеро, тем более что итальянский спортсмен не так давно стал конструктором и строителем гоночных катамаранов с маркой «ВАВА», которые стали успешно оказывать конкуренцию признанным скутерам фирмы

«DAS». К новому сезону с помощью Массимо были построены новые корпуса, которые должны помочь решить по возможности две задачи – вновь завоевать чемпионский титул в личном зачете и попасть по крайней мере в тройку лучших команд планеты. Однако после двух уже проведенных этапов положение в обоих зачетах не внушает особого оптимизма (Селио – четвертый, Роджеро – семнадцатый, команда находится на шестом месте).

Как и в прошлом сезоне, 3-й и 4-й номера закреплены за братским дуэтом Дэвида и Боба Трасков из Австралии. Команда «Trask Brothers Racing» пока идет на четвертом месте (как и Дэвид в личном зачете). У Боба дела несколько хуже – пятнадцатое место. Оба спортсмена выступают на скутерах, специально для них построенных фирмой «GTR».

Безусловно, одна из сильнейших команд чемпионата – «Team Abu Dhabi» (в прошлом сезоне – «Emirates F1»). Конечно, для команды из Объединенных Арабских Эмиратов потеря четырехкратного чемпиона мира Скотта Гиллмана, оставившего большой спорт по состоянию здоровья – достаточно большая проблема. Но для арабских спортсменов не все потеряно: после «отставки» Гиллман

стал «Team manager» – руководителем и наставником гонщиков, да и, вероятно, превосходная техника Скотта также будет использована для решения главных задач. Вначале казалось, что первый номер в этой команде – опытный Тани Ал Камзи, однако он традиционно слабо стартовал в первых этапах: две «баранки». А вот его молодой напарник порадовал большое сердце Скотта Гиллмана – несмотря на сход в первом Гран-при, Ахмад Ал Хамли завоевал в Португалии «Pole position» и отдал первое место в гонке за круг до финиша только лишь из-за поломки одной из лопастей гребного винта (кстати, и четырехкратный чемпион мира не был от этого застрахован – случались и поломки, и отгибания лопастей). Ал Камзи использует корпус «DAS», а его напарник – скутер «ВАВА».

Китайская команда «China STIC Team» базируется на опыте французского ветерана Филиппа Дессертена, который пытался «поднять» многие команды, в том числе и полностью отечественную, но особых успехов не снискал. В этом сезоне его напарником является Лин Ву Пенг, который выступает в «Формуле-1» уже третий год (пока без особых успехов). Оба спортсмена выступают на скутерах «DAS».



К сожалению, китайский спортсмен не сумел выступить на португальском этапе из-за проблем с визой. Впрочем, заменивший его в команде шведский спортсмен Пьер Лундин вместе с Дессертенем набрали 9 очков. Стартовые номера спортсменов соответственно 7 и 8.

Многолетний напарник Дессертена по французской команде Филипп Чаппа («DAS», 9), в этом году вместе с Дуарте Бенавенте («Dragon», номер 10) выступают за португальскую команду «F1 Atlantic Team». И делают это относительно неплохо – 7-е и 10-е места в личном зачете и 4-е – в командном (вместе с семейным дуэтом Трасков).

В «Qatar Team» американский спортсмен Джей Прайс («DAS», 11) работает за троих. Кроме него в эту команду входят Ахмед Ал Фаяд («DAS», 12) и Ясиф Ал Хулайфи («BAVA», 13). Команда – собственно, сам Джей – пока лидирует в чемпионате, набрав 35 очков за второе место в Дохе и первое в Португалии. Оба напарника американского спортсмена в родных пенатах получили «нулевые оценки», а в Португалии не стартовали.

Очень интересна команда «F1 Team Sweden» – в ее составе шведские спортсмены Йонас Андерссон («DAS», 14), одержавший абсолютную победу в стартовом этапе (выигрыш в квалификации и основной гонке, а также самый быстрый круг), Филипп Туре («DAS», 15), а также спортсмен из Латвии Увис Слактерис («Molgaard», 16), дебютант «Формулы-1», до этого выступавший в «Boat GP». Пока команда усилиями Йонаса Андерсона (даже несмотря на его сход с трассы в Португалии), занимает второе место.

«Singha Team» – итальянская команда, в которую входят Франческо Кантандо, теперь уже ветеран, который дебютировал в чемпионате в 1997 г., в том числе и в гонках в Санкт-

Петербурге и Москве («Blaze», 24), а также разносторонний спортсмен Марко Гамби («DAS» – 23), на счету которого автомобильные гонки в Ле Мане, Нассау и на других известных трассах. Франческо, тренирующийся под руководством своего отца Франко Кантандо, трижды становился вице-чемпионом мира в «Формуле», был и бронзовым призером, а кроме того, он многократный чемпион Европы в других классах спортивных и гоночных судов. Вот только первое место в мировой таблице о рангах ему никак не дается, хотя многие (в том числе и четырехкратный чемпион мира Джонатан Джонс) считают его одним из самых главных претендентов на мировую корону.

Стартовые номера 31 и 32 – у команды «Rainbow Team», которую недавно возглавлял чемпион мира 1992 г. Фабрицио Бокка (кстати, открывший гоночный талант Скотта Гиллмана и в российских гонках опекавший нашего спортсмена Андрея Берницына). В составе команды – единственная выступающая в «Формуле-1» женщина, Марит Стромой из Норвегии, и итальянец Валерио Лагианелла (оба – на скутерах «DAS»).

Итальянский спортсмен Фабио Компарато («BAVA», 70) пока не спешит подобрать себе напарника в команду «800 Doctor». Так что его семи очков хватает лишь на последнее место в командном зачете.

Не очень привычный номер – 74 – у девятикратного чемпиона мира Гвидо Капеллини (естественно, выступающего на «DAS»). В этом году итальянский спортсмен вновь пригласил в команду «Тамойл F1» нашего гонщика Станислава Курценовского («DAS», 75). Не совсем серьезное замечание: Станислав – своеобразный чемпионский «талиман». И Гвидо в 2003 г., и Сэми Селио в 2007-м стали чемпи-



**АКТИВЦЕНТР**

**ПАРУСА**  
проектирование и изготовление

**ТЕНТЫ**  
для яхт и катеров

**РЕМОНТ и ОТДЕЛКА**  
яхт и катеров

**WIND**  
палубное оборудование

**+7(8634)649523**  
**+7(8634)643568**

**WWW.ACTIVCENTRE.TTN.RU**  
**AVRIL77@PBOX.TTN.RU**

347923, Таганрог,  
ул. Инструментальная, д. 23/5

онами мира, имея в составе команды нашего спортсмена. Правда, и у Гвидо, и у команды в целом пока не все получается, так как хотелось бы: 8-е и 14-е места в личном зачете и 7-е – в командном. Из-за смены корпусов Станиславу приходится непросто – едва он успел после некоторого перерыва освоить катамаран «BAVA», как вновь приходится «пересаживаться» на очередную версию скутера «DAS». А ведь при всей схожести целей и задач эти корпуса совершенно разные – как в отношении центровки, так и аэродинамических качеств.

Хотелось бы что-то сказать и еще об одной команде, но пока это лишь мечта многих наших энтузиастов водно-моторного спорта. Можно уверенно утверждать, что российские водномоторники заслужили право создания полностью отечественной команды «Формулы-1» – титулов, опыта и мастерства, многих других качеств у наших спортсменов предостаточно. Уверен, что и все необходимое для создания такой команды обязательно должно появиться – возможно, в ближайшем будущем.



## ПРОДАЕТСЯ

«Fairline Targa 40». Дв. «Volvo Penta D-6», колонки «Duorgor», генератор 11кВт, подрул. уст-во, GPS, карт-плоттер, радар, датчик положения руля, 2 холод., 3 TV, DVD. Проектор, раздельный климат-контроль, тик, радиостанция, лодка резин. (ПМ «Yamaha» 4 л.с.). Нароботка 300 моточасов.

тел. 8 918 555-53-25

## РЕМОНТ КАТЕРОВ И ЯХТ из стеклопластика

Покраска и шпаклевка корпусов. Полировка. Изготовление матриц любых форм и размеров. Выезд на место. Приемлемые цены.

тел. 8 904 60 56 642; aistomi@yandex.ru