

Станислав Курценовский: наш человек в «Формуле»

Сергей Белугин

В восьмидесятых годах прошлого столетия наши спортсмены, выступающие в классах международных гоночных скутеров с рабочим объемом двигателя до 500 см³, заслуженно были ведущими в мировом водно-моторном спорте. Семь мировых «корон», множество высших континентальных титулов, внушительное количество серебряных и бронзовых медалей, а также побед в командных соревнованиях могли бы стать украшением виртуального музея водно-моторной славы. Конечно же, и такие успехи наших гонщиков, и серьезное внимание, уделяемое государством детскому и массовому спорту, не могли остаться незамеченными, тем более в водно-моторной столице России — Санкт-Петербурге. Неудивительно, что Станислав, тогда еще 11-летний мальчишка, заинтересовался этим красивым техническим видом спорта.

Возраст, с которого у нас официально разрешено участвовать в соревнованиях — 12 лет, так что пришлось Стасу еще целый год учиться: и осваивать управление спортивными мотолодками детских классов, и ремонтировать моторы, и красить корпуса, да и вообще овладевать всякими полезными для будущего мужчины навыками. Первым клубом, в котором «начинался» будущий вице-чемпион мира и пилот гоночной «Формулы-1» на воде, стал знаменитый 55-й яхт-клуб ЛенВМБ на Васильевском острове. Кстати, в том уже далеком 1982 г. представитель этого клуба, будущий чемпион мира Андрей Берницын вместе со своими друзьями по сборной команде страны Валерием Усолкиным и Арвидасом Бакишисом не уступили именитым зарубежным соперникам ни единого места на европейском пьедестале почета в классе спортивных мотолодок.

Всего лишь шесть лет понадобилось Станиславу Курценовскому, чтобы стать мастером спорта. И случилось это в еще одном важном для водно-моторного спорта году. Именно тогда, в 1989 г., в нашу страну впервые пришла «Формула-1» на воде — Гран-при чемпионата мира был проведен в Минске.

После поступления в Ленинградское высшее мореходное училище, по-домашнему именуемое «Макаровкой», Станислав, естественно, не мог уделять много внимания водно-моторному спорту, ведь большие корабли требуют, конечно же, серьезного внимания и знаний. К моменту окончания им училища в стране произошли значительные изменения, а число судов в Балтийском морском пароходстве сократилось практически на порядок. Так что пришлось и переквалифицироваться, и вновь учиться.

В 1997 г. в Питере в очередной раз проводится этап чемпионата мира «Формулы-1» на воде, а, кроме того, в этом



классе дебютирует и Москва. Станислав, безусловно, не смог пройти мимо такого блестящего зрелища, которым являет собой «цирк» «Формулы-1» (как именуется его главный организатор чемпионата мира Николо ди Сан Жермано). Но просто так попасть в этот элитный класс водно-моторного спорта невозможно. Международный водно-моторный Союз (UIM) допускает к этим соревнованиям только опытных спортсменов, имеющих в своем активе необходимое число гонок на катамаранах с достаточно мощными моторами.

Так что пришлось Станиславу осваивать международные гоночные классы скутеров, начиная с рабочего объема 350 см³, в котором тремя годами ранее Андрей Берницын выиграл «мир и Европу». В это же время и успехи Станислава Владимировича в большом бизнесе стали достаточно весомыми — он стал генеральным директором компании «Союз Квадро». Весьма непросто быть и преуспевающим бизнесменом, и спортсменом серьезного международного уровня. Но к этому времени какое-либо финансовое обес-

печение спортсменов во многих видах спорта было полностью свернуто, так что у Станислава оставался практически единственный выход — добиваться места под водно-моторным солнцем, опираясь на собственные успехи в бизнесе.

Талантливый человек талантлив во всем. Во всяком случае, и победы в спорте пришли достаточно быстро — в конце века Станислав завоевал бронзовую медаль в классах скутеров О-700, а также «серебро» чемпионата мира в классе «Формула-500». Вероятно, и чемпионский мировой титул был бы рано или поздно завоеван, но в 2000 г. Станиславу предложили участвовать в гонках «Формулы-1» в команде, организованной известным латвийским спортсменом Агрисом Калнциемсом и будущим чемпионом мира Сэми Селио. Первым номером в ней выступал московский спортсмен Виктор Кунич — к несчастью, трагически погибший в следующем сезоне в Абу-Даби. Так что уже через год Станислав остался в латвийской команде единственным российским гонщиком.

Непросто складывалась в дальнейшем гоночная карьера пилота «Формулы-1» на воде Станислава Курценовского — были и отдельные успехи, были и неудачи, случались эффектные взлеты на трассе и столкновения с другими скутерами, в том числе и с «самим» Гвидо Капеллини, на сегодняшний момент борющимся за десятый мировой чемпионский титул. Конечно же, не это столкновение с мэтром сослужило добрую службу. Хороший опыт (а аварии — это тоже бесценный опыт), целеустремленность, коммуникабельность и уверенное владение английским — все это не могло остаться незамеченным в «формульном» мире. Так или иначе, но в 2003 г. итальянский чемпион пригласил Станислава в напарники. Само по себе приглашение в «топ-команду» говорит о многом, и, хотя этот сезон у Станислава не особо заладил, свой вклад в победу команды наш спортсмен, безусловно, внес.

В следующем сезоне Гвидо Капеллини взял к себе в команду более «выгодного» (с точки зрения финансового обеспечения), но не слишком-то опытного соотечественника. А Станислав, у которого возникли некоторые проблемы, не связанные со спортом, решил взять своеобразный тайм-аут. Пауза оказалась достаточно длинной — три года без серьезных занятий спортом могут привести к полной потере квалификации. Некоторым подспорьем в деле поддержания спортивной формы стали лишь разовые тренировки и соревнования в других классах спортивных судов.

Но и в этот раз полностью уйти из спорта Станислав не смог. В сезоне 2007 г. наш спортсмен (и преуспевающий бизнесмен) принял предложение финского гонщика Сэми Селио вернуться в «Формулу-1» и выступать вместе с ним в команде «F1 Team Energy». К этому сезону были построены два скутера «ВАВА», в конструировании и постройке которых принимал участие известный спортсмен Массимо Роджеро. Эти скутера имеют несколько иную центровку и отличающиеся от других корпусов (например, «ДАС») аэродинамические характеристики. Естественно, необходимо было определенное время и значительное число тренировок, чтобы полностью привыкнуть к изменившимся условиям, тем более после трехгодичного перерыва.

Станислав, несмотря на все эти трудности, показал достаточно неплохой результат, вновь серьезно поработав

на команду. На одном из этапов, после того как Сэми Селио повредил свой скутер, наш спортсмен в лучшем джентльменском стиле «честной игры» предоставил финскому спортсмену собственный катамаран, что в итоге помогло тому впервые стать чемпионом мира, обогнав рвущегося к 10-й мировой короне Гвидо Капеллини на четыре очка. После этого Станислав пошутил, что он стал своеобразным талисманом чемпионов мира — именно после его приходов в команду и Гвидо в 2003 г., и Сэми в 2007-м становились гонщиками лучшими на планете.

Нынешний сезон Станислав вновь начал в команде Гвидо Капеллини (не исключено, что и версия «талисмана» была перед глазами великого итальянца). Вновь возвращение к новому корпусу «ДАС», и вновь необходимость осваивать его особенности. Два прошедших этапа не принесли особых достижений ни Станиславу, ни Гвидо, но сезон только начался, и наверняка будут еще успехи в этих сложнейших и интересных гонках. Тем более, что два следующих этапа проходят в соседней Финляндии и, что особенно приятно и почетно для нас — в Санкт-Петербурге.

В начале своей гоночной карьеры в «Формуле-1» Станислав сказал, что Виктор Кунич, лучший среди отечественных «формулистов» (у Виктора 4-е место в общем зачете в 2001 г., выигрыш одного из этапов в Италии, а также несколько призовых мест), определил для всех наших спортсменов высоту планки, которую необходимо поддерживать.

Можно лишь пожелать упорства и удачи в этом деле, ну а многим нашим организациям, в том числе и руководящим водно-моторным спортом в стране, не только констатировать факт, что есть еще российский спортсмен в «Формуле-1», но и оказывать ему практическую (в том числе и финансовую) помощь.

Интересное совпадение: Гран-при России, четвертый этап чемпионата мира в классе гоночных скутеров, будет проходить в Санкт-Петербурге в день рождения Станислава Курценовского, пока в одиночку представляющего нашу великую Россию в дружной семье «Формулы-1» на мировой арене — 14 июня. Надеемся на его успешное выступление и выражаем уверенность, что присутствие многочисленных зрителей, которые бесспорно будут за него «болеть», послужит хорошим подарком российскому спортсмену.

