



Уважаемые поклонники водно-моторного спорта в России!

Позвольте мне поздравить вас со 100-летним юбилеем Федерации водно-моторного спорта Санкт-Петербурга!

С тех пор, как Федерация водно-моторного спорта СССР присоединилась к Международному водно-моторному союзу в 1969 году, советские и российские спортсмены побеждали во многих чемпионатах и выигрывали многие международные соревнования. Два главных российских города стали признанными мировыми центрами водно-моторного спорта, где за последние 15 лет состоялось большое количество чемпионатов мира и Европы в различных классах судов. Москва принимала три гонки чемпионата мира «Формула-1» на воде, Санкт-Петербург – шесть гонок «Формула-1», две океанские гонки «Оффшор Класс 1», гонки «Формула-3», «Формула-500», «Формула-4» и гонки в других классах. В 1997 году в Санкт-Петербурге зародился новый международный класс «Формула будущего».

В 2004 году Международный водно-моторный союз и российские спортсмены успешно отметили 100-летнюю годовщину водно-моторного спорта в России. Как уникальное явление, можно отметить работу в Санкт-Петербурге некоммерческой организации Петербургская спортивно-техническая ассамблея, которая за последние десять лет провела 33 водно-моторных соревнования высшего мирового уровня и была избрана в 2005 году членом Международного водно-моторного союза.

С уважением, Президент Международного водно-моторного союза (IUM) Рафаэль Кьюлли

СОЗДАНИЕ ПЕРВОЙ В РОССИИ ВОДНО-МОТОРНОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Начиная с 1904 г. – времени рождения отечественного водно-моторного спорта – его энтузиасты, тогда еще немногочисленные, предпринимали попытки упорядочения процесса проведения соревнований, консолидации людей, принимающих в них участие. Необходимость объединения водномоторников (тогда преимущественно петербургских) была очевидна – это касалось и организации гонок, и регламента соревнований. Между тем конкретного решения все не было. Неслучайно, единственный тогда в стране журнал «водного спорта и мореходства» «Яхта» в № 53 призывал: «Пора удалить тину, которой начал заволакиваться наш водный спорт!».

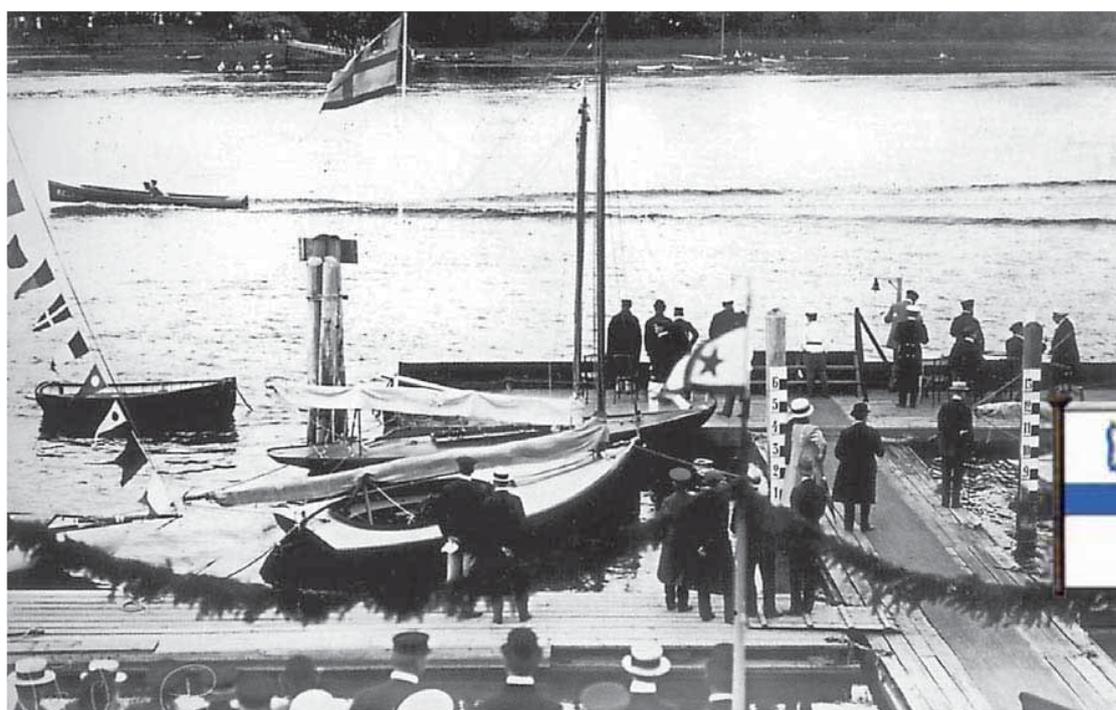
Как и в других странах, а за рубежом водно-моторные соревнования проводились уже четыре года, еще не существовало ни четкого деления судов на классы, ни единых правил. Поскольку в нашей первой гонке участвовали весьма различные по мощности двигателей, размерениям и обводам суда, то хотя бы для грубого уравнивания шансов была применена заимствованная у яхтсменов система гандикапа, учитывающая «гоночную силу» судна, в зависимости от которой каждому участнику была заранее назначена своя протяженность дистанции – т. е. количество кругов.

Вот как это было прописано: «Принимается во внимание судно с наибольшей длиной по ватерлинии, и тогда всем меньшим судам время прохода дистанции увеличивается на две секунды на каждый дюйм разницы в длине по ватерлинии на каждую милю дистанции. Суда должны стартовать, начиная с меньшего, через интервалы, соответствующие их учету времени».

В одной гонке участвовали «разнокалиберные» суда. Чтобы понять, к чему это приводило, сравним их скорости. Так, «Сирена», ставшая победителем, развила 4.1 уз, а «Потеха», занявшая второе место, – 5.4 уз; наибольшую скорость – 5.6 уз (10.4 км/ч) – показала «Кри-Кри», но с учетом гандикапа ей пришлось довольствоваться лишь четвертым местом.

Процесс консолидации был трудным, но ровно сто лет назад завершился успехом.

А начался он еще в декабре 1907 г., когда Петербургский Парусный яхт-клуб инициировал создание Санкт-Петербургского водно-моторного гоночного союза. В следующем



Публика на боне во время гонок моторных лодок в честь 50-летия Речного яхт-клуба. 22 июля 1910 г. Фотограф К. К. Булла



Под флагом этого яхт-клуба проводились первые в России водно-моторные гонки

году работы по его учреждению продолжились. Начала деятельность и Объединенная гоночная комиссия, где представители яхт-клубов и «сочувствующие лица» обсуждали текущие проблемы водно-моторного спорта. Обсуждали горячо, не обходилось без споров и взаимных обвинений. Анонсируя одно из совещаний представителей ведущих столичных яхт-клубов и парусных обществ (Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, Санкт-Петербургского парусного клуба, Гаванского парусного общества, Шуваловского и Стрельнинского яхт-клубов), журналисты выражали надежду, что на этой встрече удастся покончить с временным положением о Соединенной гоночной комиссии и тем «заложить прочный фундамент постоянной объединенной деятельности упомянутых обществ».

К началу лета 1908 г. это объединение состоялось. Исторически сложи-

лось так, что попытки формального объединения лиц, являвшихся членами различных яхт-клубов, оказались нежизненными, но удалось принять общие правила водно-моторных гонок, которые впоследствии были утверждены во всей Российской империи. Создатели этих правил начали вести совместную деятельность по развитию русского «водно-автомобильного спорта».

От этой точки – первого совместно утвержденного петербургскими (а затем и российскими) водноспортивными обществами регламента моторных гонок и ведет свою историю Санкт-Петербургская Федерация водно-моторного спорта, в дальнейшем послужившая базой общесоюзной, а затем и общероссийской федерации.

Надо сказать, что формирование разного рода гоночных правил, а также «способы обмера и учета даже в начале века составляли большое место парус-

ного спорта»; это было тем более характерно для спорта водно-моторного – гораздо более молодого, нежели парусный.

Так, гонки, которые состоялись в Петербурге весной 1907 г. и были первыми международными соревнованиями мотоботов в России, во многом не удалась как раз потому, что «сами организаторы не столкнулись как следует о тех основаниях, по каким состязающиеся суда должны быть относимы к тому или другому разряду». К примеру, гоночная сила судов определялась в одном случае по немецкой формуле, а в другом – по формуле, принятой Французским автомобильным клубом и Французским яхт-клубом). Приз 2000 рублей «шутя» завоевал иностранец – г-н Периньон, но даже французский журнал разделял общие сомнения участников гонки, поскольку его «La Lorraine II» гонялся в разряде «каютных крейсеров», хотя на самом

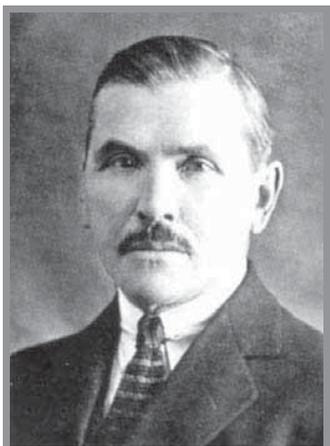


Типичные моторные и моторно-парусные лодки товарищества «Невский гараж» – экспонаты I Международной автомобильной выставки. Крайний слева – каютный крейсер.



В. Н. Пылков, конструктор-любитель, автор проектов первых российских катеров, построенных А. Золотовым. По основной профессии – военврач. В 1909 г. издал первое в стране пособие по постройке моторок (переиздано его сыном П. В. Пылковым в 1951 г.).

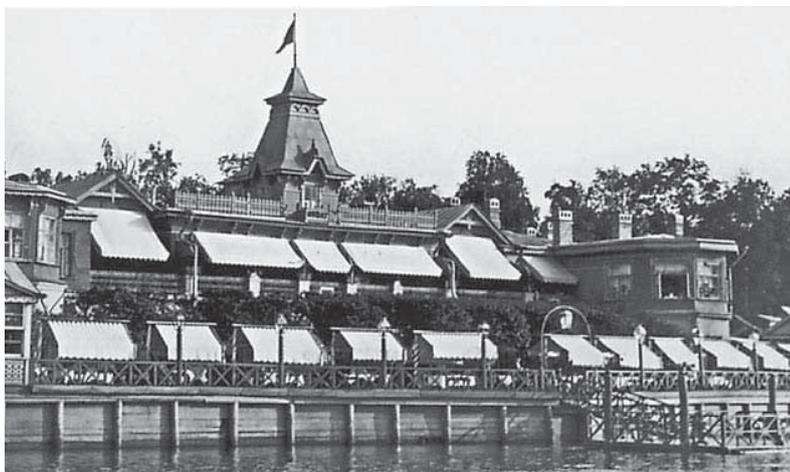




Известный водномоторник, основатель и владелец первой в СПб Катерной верфи А. Л. Золотов. Справа – кубок, полученный им за 2-е место на состязаниях СПб Речного яхт-клуба. 1904 г. В годы культа личности был арестован и в 1944 г. погиб.



Призы Речного яхт-клуба – кубки и чаши различной формы, завоеванные на гонках в честь 50-летия клуба. 20 июля 1910 г. Фотограф К. К. Булла



Общий вид здания (1903 г.) и входа в Речной яхт-клуб (1910 г.). Фотографии ателье К. К. Буллы

Новая объёмительная формула для мотоботовъ.

$$N = \frac{\sqrt[3]{\frac{N}{A} \times \frac{\sqrt{L}}{B}}}{c}$$

гдѣ:
 А — площадь миделя въ квадр. метрахъ,
 L — длина по измѣренной WL,
 B — ширина по измѣренной WL,
 N — число лошадиныхъ силъ по формулѣ:

$$N = \frac{d^2 \times s \times n \times z \times P_{me}}{c}$$

гдѣ:
 d — диаметръ цилиндра въ сантиметрахъ,
 s — ходъ поршня,
 n — максимальное число оборотовъ мотора на суднѣ,
 z — число цилиндровъ,
 P_{me} — среднее давление на поршень
 = для бензина 4,75,
 = для керосина, спирта и тяжельхъ маслъ 4,5,
 c = 1.142.000 для четырехтактныхъ моторовъ.

Новая формула измерения гоночной силы мотоботов

деле представлял собой подогнанный под этот класс «легкий гоночник» с парусиновым кожухом, заменяющим прочную рубку.

Неудивительно, что даже владельцы быстроходных судов стали отказываться от участия в подобных соревнованиях с непредсказуемым результатом.

Для нас существенно другое: именно эти моторные гонки, проходившие под флагом Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, и послужили непосредственным толчком к разработке первых отечественных гоночных правил, кстати, этим же яхт-клубом и принятых.

В журнале «Яхта» от 1 июня 1908 г. были опубликованы «Правила для гонок мотояхт» Санкт-Петербургского парусного яхт-клуба, текст которых в основном разработан инженером-технологом Н. Я. Лушевым. Эти первые отечественные гоночные правила позже были приняты яхт-клубами по

всей стране и просуществовали вплоть до крушения Российской империи.

По новым правилам в 1908 г. Санкт-Петербургским речным яхт-клубом была проведена серия гонок моторных судов. Дата проведения этих первых гонок по новым постоянным правилам – 26 июля 1908 г. и считается датой создания Федерации водно-моторного спорта Санкт-Петербурга. Гоночную комиссию соревнований возглавил вице-командор Санкт-Петербургского речного яхт-клуба Евгений Петрович Ольсен; в нее вошли также Д. Д. Маршалов, И. А. Рутш, А. Р. Картау и А. А. Шахениан. Распорядителем моторных гонок был Вячеслав Павлович Кузьмичев.

Соревнования прошли в двух категориях судов – моторных каютных крейсеров (6 корпусов) и гоночных моторных крейсеров (7 корпусов). Среди крейсеров (дистанция – 12 мор. миль) победу одержала «Соперница» из СПб речного яхт-

Наша книжная полка

Водно-моторный спорт / Колл. авт. Под ред. П. А. Пылаева. – Изд. 2-е. – СПб., «Моби Дик», 2008; 512 стр.

Исправленное и дополненное издание этой прекрасно отпечатанной тиражом 1000 экз. ценной книги посвящено 100-летию Федерации водно-моторного спорта Санкт-Петербурга – первой федерации водномоторников России. Это всеобъемлющий справочник, дающий представление как о технике современного ВМ спорта, так и о его людях. Особый интерес для широкого круга читателей «Кия» представляет исторический раздел, повествующий о рождении и развитии отечественного ВМ спорта, об огромном труде спортсменов, тренеров и конструкторов техники. Авторский коллектив составили 22 специалиста, объединенных Петром Александровичем Пылаевым – вице-президентом Федерации ВМ спорта России.

Изданию предпосланы поздравления президента УИМ Рафаэля Кьюлли, губернатора СПб В. И. Матвиенко, председателя Законодательного Собрания СПб В. А. Тюльпанова, президента Федерации водно-моторного спорта и яхтенного туризма СПб и Ленобласти Ю. Х. Лукманова и президента Федерации водно-моторного спорта России П. Ф. Богданова.



клуба (командир и владелец – В. Бейер); вторым стал «Экспресс» (Г. Гук); третьим – «Эхма» (А. Золотов).

Среди гоночных катеров (дистанция – 6.4 мор. мили) первенствовал «Чум» (владелец – К. Лепешов, командир – А. Вундер); второе место заняла «Идея» (П. Беляев, В. Лебедев), третья – «Рочестер» (владелец и командир – А. Бекель).

В том же году и СПб парусный клуб впервые провел водно-моторные гонки, и также по новым правилам. На этот раз в разряде «крейсеров» приз взял катер «Ойли» с рулевым – владельцем А. Золотовым.

В правилах моторных гонок, измененных и дополненных в 1909 и 1910 гг. и признанных многими российскими клубами, требования к судам прописывались еще жестче. Впервые, впервые давалось определение «моторного судна». Им считалось вся-

кое судно, пользующееся для движения «исключительно механическим двигателем с внутренним сгоранием любой системы, без помощи ветра или применения человеческой силы». Моторные суда теперь разделялись на три разряда: «каютные крейсера» (1-й класс – с гоночной силой менее 7.00, 2-й класс – с гоночной силой, равной 7.00); прогулочные суда (открытые, без каюты, гоночная сила – менее 6.5); гоночные суда (класс А – суда до 9 м по ватерлинии, класс Б – суда свыше 9 м по ватерлинии, класс В – глиссирующие суда гидропланы). Для гонок каютных крейсеров и прогулочных судов был установлен учет времени согласно значению их гоночной силы, определяемой по специальной формуле, учитывающей длину, ширину, осадку и число лошадиных сил мотора.

Журнал «Яхта» (№ 27) писал: «Мы накануне события, которое всколых-

нет не только столичный, но и провинциальный водноспортивный мир. Событие это – предстоящие гонки моторных судов, назначенные на 27 мая с. г. по инициативе организаторов Международной автомобильной выставки в Михайловском манеже. В гонках этих, которые будут происходить под флагом СПб речного яхт-клуба, примут участие не только суда местных спортсменов, но также и много судов – экспонентов упомянутой выставки (в том числе иностранных). На призы для этих гонок ассигнована такая значительная сумма, какую едва ли расходуют все наши столичные водноспортивные общества вместе взятые в течение сезона, а именно – 5 тысяч рублей».

Отрывок из главы «Сто лет назад. 1904–1917» из книги «Водно-моторный спорт». Журнальный вариант. Материалы предоставлены П.А. Пылаевым.

