

F1H2O®

U.I.M. WORLD CHAMPIONSHIP

Последний раз соревнования в классе «F1» на воде, ныне – «F1H2O», проводились в Петербурге в 1999 г. Прошли годы, и гонки вернулись в Северную Пальмиру. Что изменилось и как прошли международные соревнования на Гран-при России – очередной четвертый этап чемпионата мира 2008 г.?

За прошедшие годы в техническом оснащении гонок старшего класса произошли существенные изменения, что связано прежде всего с дальнейшим повышением уровня безопасности пилотов. К сожалению, гонки суперскоростных скутеров остаются одним из смертельно опасных видов спорта. (Мы хорошо помним, что потеряли в 2001 г. талантливейшего пилота Виктора Кунича.)

Из конструкции корпусов практически исключено дерево, при из-

готовлении капсулы безопасности используются только современные синтетические материалы и передовые технологии. Персональная дыхательная система, электрогидравлика для моментального всплытия носовой части при аварии, своеобразный «черный ящик» – все это утяжелило корпус, и теперь минимальный вес болида – 550 кг (в конце 90-х – 390 кг).

Для поддержания высоких скоростей повышен разрешенный объем гоночных моторов – с 2000 до 2550 см³ у «Mercury» 2.5 EFI». Если раньше форсированный мотор, например, известного гонщика Майкла Вернера,

который сам имел тюнинг-овую фирму, выдавал где-то 376 л.с., то сейчас двигатель, пройдя ручную доводку исключительно высокого класса, например на американской фирме «Андерсон», выдает на стенде, по оценкам специалистов, около 450 л.с. Значительно – с 9 до 10 тыс. – возросло допустимое число максимальных оборотов. Вся цилиндропоршневая группа работает на пределе прочности материалов. Лидеры «Формулы-1»,

взять хотя бы Гвидо Капеллини, после каждой 45-минутной финальной гонки

всю поршневую группу выбрасывают, заменяя ее новой. Нередки случаи, когда лопасти сверхпрочных суперкавитирующих винтов во время гонки гнулись.

Среди корпусов сегодня доминируют болиды фирмы «DAC» (12 лодок), принадлежащей Капеллини. Это позволяет ему не только постоянно улучшать свои спортивные результаты, но и успешно вести бизнес: если есть высокие достижения на конкретной фирменной технике, она будет всегда востребована и другими пилотами!

По сравнению с прошлыми гонками изменилась и дислокация лагеря на Неве. Раньше техническая зона находилась непосредственно в сквере открытой западной части Заячьего острова. На этот раз контейнеры с размещенными в них техническими базами одиннадцати участвующих команд разместились внутри Петропавловской крепости между Алексеевским рavelином и Трубецким бастионом. Из-за этого лодки каждый раз, когда им предстояло провести какое-то время на воде, приходилось поднимать из-за крепостного забора с помощью крана. Плюсом в размещении лагеря за крепостными стенами можно считать то, что там как раз ветра почти не было, что важно для сохранения «стериль-



СНОВА В ПЕТЕРБУРГЕ

Константин Константинов, Игорь Лагутин.

Фото авторов





На трассе российский пилот Станислав Курценовский



Единственная девушка-пилот Марит Стромой после схода с дистанции из-за пробитого корпуса

ности» при работе с уникальной техникой, а также некоторую изолированность механиков и спортсменов от прорывов публики. Это позволило участникам соревнований как следует сосредоточиться на подготовке к гонке и меньше отвлекаться на любопытствующих любителей спортивных ристалищ (отнесем к оным мы и себя, и наших коллег журналистов).

Накануне гонки состоялась пресс-конференция, в которой приняли участие как девятикратный чемпион мира и постоянный участник этого вида соревнований итальянец Гвидо Капеллини, так и российский гонщик Станислав Курценовский, которого Гвидо пригласил в свою команду. На многочисленные вопросы о том, почему именно его, Капеллини ответил, что ему нравится настойчивость российского спортсмена, имеющего богатый опыт гонок в других классах, и умение концентрироваться на борьбе. К тому же Станислав стал своеобразным талисманом команды, поскольку

регулярно приносит в ее копилку так необходимые баллы.

Рассказал девятикратный чемпион и о своих первых шагах в «F1» на воде, и даже огласил свое прозвище, которое преследовало его несколько лет – Крашеллини, от английского слова «краш» – авария. Действительно, первое время Гвидо часто попадал в неприятные ситуации, но со временем ситуация изменилась, и сегодня он «самый-самый» в этом виде спорта. Станиславу Курценовскому Капеллини пророчит большое будущее и считает своим долгом его поддерживать по мере возможности.

После официальной части, на которой присутствовали также Юнис Лукманов – президент Петербургской федерации водно-моторного спорта и яхтенного туризма и представитель компании «Мегафон» по Северо-Западу России (официального спонсора соревнований), желающим была предоставлена возможность пронестись по невской волне на двухместном ка-

тамаране «F1» под управлением Станислава Курценовского.

Предложенный двухместный болид во многом похож на «боевую» лодку, за исключением установленного на нем второго кресла для пассажира. Поперечно-реданированный корпус катамарана изготовлен из композитного пластика с угольным и кевларовым армированием, экипаж защищен жесткой «капсулой безопасности». Для того чтобы принять участие в ознакомительном экстремальном заезде, необходимо было пройти медицинскую комиссию, получить шлем, спасательный жилет и инструктаж опытных пилотов. Максимальная скорость демонстрационного катамарана составляет около 200 км/ч на прямых, а мотор с рабочим объемом 2.5 л развивает более 400 л.с. В общем, каждый мог почувствовать перегрузки в 4.5g, возникающие на крутых поворотах и близкие к тем, что ощущают пилоты во время гонки.

Если говорить о составе команд «Формулы-1», то подчеркнем, что это достаточно закрытый клуб. Его основу составляют традиционно сильные водно-моторные страны Европы – Италия, Швеция, Франция, Финляндия, но им все более заметную конкуренцию составляют арабские спортсмены из «золотого нефтяного треугольника». А совсем недавно в этот клуб прорвалась и команда из Поднебесной. Два относительно высоких места на петербургском этапе болидов китайской команды (4-е и 5-е) говорят о многом. И неслучайно именно в Китае планируется провести два следующих этапа чемпионата мира.

В первую «формульную волну» в России не удалось создать собственную команду. Но сегодня, девять лет спустя, этому все предпосылки уже есть. Мы

Гоночный «Mercury» механики разбирают со скоростью автомата Калашникова



знаем, что Курценовский не только талантливый гонщик, но и успешный бизнесмен, который многое делает для создания российской команды. Привлечь спонсора можно собственным примером, а также популяризацией и продвижением «формульной идеи». Поэтому Станислав много сил отдает, в частности, демонстрационному проекту – упомянутому выше двухместному скутеру.

Популяризации «Формулы-1» на этот раз способствовала трансляция этапа сразу по нескольким российским и мировым каналам TV. Комментарии вели не только наш заслуженный Эр-

нест Серебренников, но и профессиональный гонщик и ведущий с мировых чемпионатов Сергей Белугин, а также известный тренер по водно-моторному спорту Александр Беляевский. Большинство зрителей отмечают высокое качество этих репортажей, делающих происходящее доступным даже неискушенным людям.

Набережные Невы собрали больше 100 тысяч зрителей. Правда, в предыдущие годы «дворцовый коллизей» видел и куда большее число зрителей. Но в этот вечер как раз проходила одна из отборочных игр нашей сборной по футболу на чемпионате Европы. А, к

сожалению, «Формуле-1» состязаться с футболом пока трудно.

Но главное – первый шаг после долгого перерыва сделан, и мы надеемся, что и последующие петербургские встречи будут такими же успешными.

На второй день 14 июня прошли квалификация и тренировочные заезды, подготовка катамаранов и, наконец, сама гонка. Станислав Курценовский и Гвидо Капеллини выступали на внешне почти одинаковых лодках, с той лишь разницей, что на них были разные номера.

Теперь немного подробнее о самой 50-круговой гонке. Кольцевая трасса (длиной 2275 м) на Большой Неве между Петропавловкой и Эрмитажем впервые была выставлена с двумя правыми поворотами и четырьмя левыми. (На гоночных скутерах, имеющих свои конструктивные особенности и гребной винт правого вращения, гонщики не любят делать правые повороты, считая их наиболее трудными). Предстояло за 50 кругов сделать 300 поворотов.

Сама же петербургская трасса, отличающаяся великолепием и парадностью, с первых «формул» у пилотов признана сложной. Сильное течение, стоячие гребни на речных свалах, беспорядочная толчея отраженных от гранитных набережных волн в ветер, капризы балтийской погоды – все это вносит свою лепту в тактику соревнований. Непривычным для большинства участников было и впервые назначенное на вечер время старта финальной гонки – 20 часов. К контрастному освещению наступающей Белой ночи тоже надо было привыкнуть.

Заявлено было 23 гонщика, на старт вышел 21. Несомненным лидером считался Гвидо Капеллини, выигравший предварительные заезды и уверенно занявший на стартовом боне первую позицию. Ему и прочили победу в петербургском этапе, в котором он неоднократно побеждал, где хорошо изучил невскую воду. И хотя знаменитый итальянец начал сезон не очень удачно – 7 очков в Катаре и «баранка» в Португалии, но предыдущий третий этап в финском Лахти, несмотря на сильный ветер и волну, выиграл. Поэтому специалисты были уверены, что у «царя Гвидона», как прозвали его русские зрители, все налажилось.



Победители петербургского этапа «F1H2O»

Десятка гонщиков, получивших зачетные очки на этапе «F1H2O» в Санкт-Петербурге 14 июня 2008 г.

Место	№ лодки	Гонщик	Страна	Команда	Круги*	Очки за этап	Сумма очков за 4 этапа
1	14	Йонас Андерссон	SWE	«F1 Team Sweden»	50	20	40
2	1	Сэми Селио	FIN	«Woodstock Red Devil Racing»	50	15	27
3	70	Фабио Компарато	ITA	«800 Doctor»	50	12	19
4	8	Пьер Лундин	SWE	«China CTIC Team»	50	9	22
5	7	Филлип Дессертен	FRA	«China CTIC Team»	50	7	13
6	4	Дэвид Траск	AUS	«Trask Brothers Racing»	50	5	17
7	75	Станислав Курценовский	RUS	«Tamoil F1»	50	4	9
8	9	Филипп Шаппе	FRA	«Atlantic Team»	49	3	15
9	23	Марко Гамби	ITA	«Singha Team»	48	2	2
10	6	Ахмед Ал Хамли	UAE	«Team Abu Dhabi»	48	1	28

* Время победителя – 62 мин. 23 с. Места гонщиков, прошедших одинаковое количество кругов, определялись по времени отставания от победителя на финише.

Со стартовой прямой гонку возглавил пилот из команды Абу-Даби Тани Ал-Камзи на родном для Капеллини корпусе «ДАС». Надо заметить, что тренирует сейчас эту команду знаменитый Скотт Гиллман, в прошлом тоже неоднократный чемпион мира в «Формуле-1», самый серьезный соперник золотого итальянца. Именно на этапе в Петербурге в 1997 г. этот американский «высочка с пшеничными усами» впервые вырвал победу у Гвидо. Однако проблемы с сердцем заставили Гиллмана оставить большой цирк «Формулы», и теперь все свои секреты он передает гонщикам из Эмиратов. И в том, как на длинных прямых корпус Тани без продольной и поперечной раскочки зависал в полете над водой, чувствовался почерк знаменитого американца. Почти по пятам всю гонку его преследовал Капеллини. Отставая на прямых до 50–70 м, он за счет отточенной и агрессивной техники на поворотах отыгрывал отставание до 15–20 м. Но даже после 10-минутной карусели спортсменов, начавшейся после остановки гонки из-за аварии Марит Стромой, единственной девушки-пилота из Норвегии, – корпус ее болида был пробит, скорее всего, плавающей бутылкой – не удалось изменить характер ожесточенной схватки двух лидеров. Опять Капеллини нагонял Тани на поворотах и отставал на длинных прямых, а за минуты до финиша на 47-м круге все кончилось: болид Гвидо встал – не выдержал колена его «Мерка». Это было очень горькое поражение.

Анализируя бортовую телеметрию, можно было видеть, что на длинной прямой с небольшим доворотом вдоль Эрмижа (около 900 м) Гвидо, стараясь во что бы то ни стало достать пилота из Эмиратов, раскручивал свой двигатель до 11 000 об/мин при расчетных 10 000 об/мин. Это и «убило» мотор. Опытные спортсмены говорят, что гонка начинается на берегу. Один из самых важных моментов – «попасть в винт». Почувствовав беспокойный характер Невы, поглядев на горизонт, где собиралась обещанная синоптиками гроза с тяжелой тучей, из-под которой вот-вот должно было дунуть, итальянец, по-видимому, решил сделать ставку на более приемистый винт с меньшим шагом и дисковым отношением. Именно такой винт на беспокой-

ной воде, обеспечивает более быстрый старт, резвый набор скорости на поворотах, дает преимущество на коротких прямых. Но перед самым стартом небо вдруг высветлило горизонт, а над Невой повисла просто дачная благодать с полным штилем, менять что-то уже было поздно и пришлось идти ва-банк...

Лидер гонки Тани не выдержал единоборства с Капеллини и также сошел с дистанции, как и победитель второго этапа – 50-летний американец Джей Прайс. Неудачи этих замечательных гонщиков говорят сами за себя – таким был накал спортивной борьбы!

Первым завершил 50-й круг и завоевал Гран-при России 34-летний шведский спортсмен Йонас Андерссон. До 1998 г. он занимался мотокроссами, затем стал известным гонщиком в классе F2000, а в 2006 г. впервые выступил как пилот «Формулы-1» (5-е место). Выиграв первый этап, он получил «баранки» на втором и третьем, так что победа на Неве довела его общий счет очков за все четыре этапа до 40, тогда как Джей Прайс и после неудачи в Петербурге сохраняет лидерство по сумме очков (15+20+15+0).

Вторым стал прошлогодний чемпион мира финн Сэми Селио. Стоит сказать, что Сэми – опынейший гонщик, это его 11-е по счету выступление в классе «Формула-1». Третье место – у итальянца Фабио Компарато, который много лет никак не мог подняться на пьедестал почета.

Наш Станислав Курценовский всю гонку провел напористо и удивительно ровно. На прямых не уступал соперникам, шел в десятке лидеров, в борьбе вокруг буев держался уверенно, но в явную кашу не лез и в «огороды» не забирался. Его гонку можно охарактеризовать как стабильную и надежную, и это именно то, что требуется от одного из партнеров по команде, в которой другой настроен на победу.

Все участники гонок и официальные представители UIM высоко оценили уровень организации соревнований и весомый вклад Санкт-Петербурга в расширение границ «Формулы-1». За

короткое время руководству города, Спорткомитету и Федерации водно-моторного спорта Санкт-Петербурга удалось организовать настоящий водный праздник. По четкости проведения, сказочной зрелищности, когда накал вечерней гонки плавно переходил в музыкальную игру фонтанов у Стрелки Васильевского острова, этот этап бесспорно можно назвать самым ярким из когда-либо проходивших в городе на Неве. Несомненно, сказался опыт, накопленный при организации прошлых чемпионатов в нашем городе, в том числе чемпионатов мира «24 часа СПб», которые уже стали брендом водно-моторной столицы России.

«Я счастливый человек, – признался на пресс-конференции первый вице-президент Федерации ВМС России Алексей Ишутин. – Мы возвращаем вновь эту красивейшую гонку в Санкт-Петербург. Символично, что это возвращение произошло в год 100-летнего юбилея Федерации водно-моторного спорта Санкт-Петербурга»

Бесспорно, праздник удался благодаря слаженной работе всех организаторов и, в первую очередь, вновь избранному президенту Федерации ВМС и яхтенного туризма СПб и Ленинградской области Ю. Х. Лукманову. Его энергичность, целеустремленность, полная самоотдача и просто юношеская влюбленность в этот вид спорта на воде стали залогом успеха.

И уже прощаясь, вспоминались слова бессменного промоутера мирового чемпионата «Формулы-1» Николо ди Сан Жермано: «В Санкт-Петербурге есть верные болельщики, есть и необходимая команда хороших организаторов. Позвольте признаться, что мы – «уимовцы» – очень любим ваш город, задуманный как «окно в Европу».

Надеемся, что гонки «Формулы-1» позволят еще шире распахнуть это окно в большой спортивный мир!»



Скутер Фабио Компарато (3-е место)