

ФЕДЕРАЦИЯ ВОДНО-МОТОРНОГО СПОРТА РОССИИ



ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ
Сергей
Николаевич
ЛИСИЦЫН

Аквабайк сегодня – это один из самых молодых и бурно развивающихся классов водно-моторного спорта. То, что в России часто именуют соревнованиями на гидроциклах или водных мотоциклах, а в Америке – Джет Ски (Jet Ski), в рамках Международного водно-моторного союза официально называется «аквабайком».

ФЕДЕРАЦИЯ ВОДНО-МОТОРНОГО СПОРТА РОССИИ
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МОРСКОЙ КЛУБ РОСТО (ДОСААФ)

РОССИЯ, 125364 МОСКВА, УЛ. ЛОДОЧНАЯ, Д. 43, КОРП. 1
ТЕЛ.: (499) 740 7004, ФАКС: (499) 740 7904
HTTP://WWW.AQUABIKE.RU

Федерация водно-моторного спорта России (ФВМС России), основанная в 1991 году, стала правопреемницей Федерации водно-моторного спорта Советского Союза, которая была создана в 1959 году. С 1927 года развитием и популяризацией водно-моторного спорта в мире занимается Международный водно-моторный союз (U.I.M.), который на сегодня объединяет 53 национальные организации. Наша страна стала членом U.I.M. с 1969 года, хотя первые официальные соревнования по водно-моторному спорту (гонки на катерах) состоялись в Санкт-Петербурге еще в 1904 году.

Примечательно, что в 1908 году соревнования по водно-моторному спорту входили в программу IV Олимпийских игр в Лондоне. Водно-моторный спорт сегодня это более 70 различных классов и дисциплин, которые развиваются по всему миру. Это и океанский (королевский) класс, Формула 1 на воде, и «рыбы» (лодки с надувными бортами), и «формула будущего», и аквабайк.

Свою историю аквабайк начинает с конца шестидесятых годов XX века, когда в Америке и Канаде были созданы первые прототипы современной техники. В Россию аквабайк

пришел в конце девяностых, а уже с 2003 года под эгидой Федерации водно-моторного спорта России начали проводиться официальные соревнования в этом новом классе. Несмотря на свою молодость, аквабайк в России – это вполне состоявшийся вид спорта, спорта высших достижений.

За менее чем десятилетнюю историю проведения официальных соревнований в копилке россиян уже достаточно много наивысших мировых достижений. Эстафету победных выступлений трехкратной чемпионки мира, заслуженного мастера спорта России Анастасии Потаниной сегодня с честью несет ее брат, одиннадцатикратный чемпион России, победитель этапа Кубка мира 2009 года, призер мировых финалов, мастер спорта международного класса России – Иван Потанин.

География распространения аквабайка – вся Россия. Официальные соревнования проводятся от Краснодара до Владивостока. Зрелищность фристайла и непредсказуемость кольцевых гонок снижали известность аквабайку по всей стране. В числе постоянных лидеров всероссийских соревнований по аквабайку спортсмены из Санкт-Петербурга и Брянска, Казани, Москвы, Альметьевска и Нового Уренгоя.

2009 ГОД – ГОД КРУГЛЫХ ДАТ ДЛЯ ВОДНО-МОТОРНОГО СПОРТА РОССИИ

ПРЕЗИДЕНТ
ФЕДЕРАЦИИ
ВОДНО-МОТОРНОГО
СПОРТА РОССИИ
Петр Филиппович
Богданов



ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ
ФЕДЕРАЦИИ
ВОДНО-МОТОРНОГО
СПОРТА РОССИИ
Сергей Николаевич
Лисицын



*Водно-моторному спорту России – 105 лет,
Федерации водно-моторного спорта России – 50 лет,
членству ФВМС России в УИМ – 40 лет*

Видное место среди технических видов спорта занимает водно-моторный спорт: гонки на судах с мотором и дальние спортивные плавания. Большое количество морей, озер, рек, водохранилищ в нашей стране создает исключительно благоприятные природные условия для развития этого вида спорта.

ИСТОРИЯ

Первые гонки моторных катеров, положившие начало водно-моторному спорту в России, состоялись 1 ав-

густа (19 июля) 1904 года в г. Санкт-Петербурге и вызвали большой интерес не только со стороны публики, но и царственных особ. Сейчас скорость победителя первых водно-моторных соревнований – чуть менее 20 км/ч – кажется совсем небольшой, но эти гонки дали мощный толчок развитию водно-моторных клубов, секций и кружков по всей стране. Соревнования стали традиционными и проводились ежегодно до 1916 года. С 1906 года гонки на моторных судах стали регулярно проходить в Риге, с 1908 года – в Одессе, с 1909 года – в Ростове-на-Дону, с 1912 года – в Москве и т.д.

Примечательно, что в 1908 году соревнования по водно-моторному спорту входили в программу IV Олимпийских игр в Лондоне: состоялись гонки в трех классах моторных судов. Несмотря на то что это был единственный раз, когда гонки моторных лодок включили в программу Олимпиады, он стал толчком к созданию международного союза водно-моторного спорта – Международной ассоциации автомобильных яхт. В 1922 году ассоциация преобразована в Международный союз автомобильных яхт, который, в свою очередь, в 1946 году получил известное сейчас название – Международный водно-моторный союз (Union International Motonautique, UIM), объединяющий сегодня 55 национальных организаций по этому виду спорта. Одним из учредителей стала и Россия. С тех пор вплоть до 1916 года моторные гонки в нашей стране проводились по международным правилам.

Первая мировая война, Октябрьская революция, Гражданская война надолго затормозили проведение водно-моторных соревнований в России, но в 1928 году при обществе «Автодор» в г. Москве создана секция водно-моторного спорта, а в 1928 году водно-моторный спорт уже включен в программу I Всесоюзной спартакиады.

3 апреля 1930 года постановлением Президиума ЦИК СССР, в котором отмечалась государственная важность физической культуры, создан Всесоюзный совет физической культуры (ВСФК СССР) при ЦИК СССР, советы физкультуры в союзных республиках, областях, городах и районах при соответствующих местных советах. Че-

ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ КОМПЛЕКС РОССИИ

На страницах издания «Федеральный справочник Оборонно-промышленный комплекс России» представлены материалы, отражающие основные приоритеты, современное состояние и перспективы развития оборонно-промышленного комплекса России, личные статьи глав администраций регионов, руководителей государственных органов власти и основных структур ОПК.

Особое место в справочнике занимают имиджевые статьи руководителей предприятий ОПК. Справочник предназначен для сотрудников Администрации Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, Федерального Собрания Российской Федерации, глав региональных администраций, руководителей предприятий и организаций оборонно-промышленного комплекса.



ЗА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ
ИНФОРМАЦИЕЙ ОБ ИЗДАНИИ
И УСЛОВИЯХ ПУБЛИКАЦИИ
ВАШИХ МАТЕРИАЛОВ ОБРАЩАЙТЕСЬ
В РЕДАКЦИЮ ПО АДРЕСУ:
РОССИЯ, 127025 МОСКВА,
УЛ. НОВЫЙ АРБАТ, Д. 19
ТЕЛ.: (495) 697 4867
ФАКС: (495) 697 3340
E-MAIL: OPK@FEDERALBOOK.RU, 120@CENTERSPERU
HTTP://WWW.MIL.RU, WWW.FEDERALBOOK.RU

ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ КОМПЛЕКС РОССИИ

1



рез семь лет при ВСФК создается водно-моторная секция. Через год утверждены Правила соревнований по водно-моторному спорту, составленные видным специалистом по малотоннажному судостроению, секретарем водно-моторной секции Мосавтоклуба Ю.В. Емельяновым.

В 1938 году состоялось I первенство СССР по водно-моторному спорту. Следующее первенство было назначено на июль 1941 года и по понятным причинам не состоялось.

Война уничтожила почти всю материальную часть, спортивные суда. Сохранившиеся моторы напоминали металлолом. Но остались люди, влюбленные в этот спорт. Основными центрами возрождения водно-моторного спорта стали Москва и Ленинград.

В 1959 году Всесоюзная секция преобразована в Федерацию водно-моторного спорта (ФВМС) СССР. Она взяла под контроль налаживание массового производства спортивной техники, организацию расширенного издания литературы, выпуска хроникальных и научно-технических фильмов по водно-моторному спорту. Первым президентом ФВМС СССР стал Юрий Владимирович Емельянов.

В 1960-х годах водно-моторный спорт стал поистине массовым – к 1964 году по всей стране насчитывалось порядка 40 тыс. водномоторников. А к 1980-м годам – свыше 70 тыс. человек.

В 1960 году в Берлине-Грюнау (ГДР) и Тернополе состоялись первые для советских спортсменов товарищеские матчи (гонки) с зарубежными коллегами. Тогда же в СССР изменили правила соревнований в соответствии со стандартами UIM.

Переход на международные дистанции в 1960-х годах оказался весьма своевременным – гонщики и лодки по своим характеристикам уже соответствовали мировому уровню. Все способствовало стабильным рекордам и победам. Благодаря вступлению в 1969 году Федерации водно-моторного спорта СССР в UIM, объединяющий в то время свыше 50 государств, наши спортсмены получили право участвовать не только в товарищеских матчах и встречах, но и в соревнованиях самого высокого ранга – в официальных чемпионатах мира и Европы. В эти годы руководителем ФВМС СССР был Леонид Петрович Балякин, впоследствии – Клавдий Павлович Сукачев.

2



Государственная поддержка спорта, в том числе водно-моторного, внимательное отношение к детскому и юношескому спорту, точный выбор приоритетных гоночных классов и высокая организация спортивного и производственного процесса предопределили наступление «эры СССР».

В 1972 году Иван Богданов одержал победу на европейском первенстве в классе гоночных скутеров «O-175». В 1973 году впервые в истории нашей страны советский спортсмен завоевал звание чемпиона мира. Эта высокая честь принадлежит замечательному белорусскому спортсмену Евгению Радько. В это время советские спортсмены принимали участие во многих международных соревнованиях, зачастую занимая призовые места и, главное, набираясь гоночного опыта.

В эти годы и в стране проходили различные соревнования, причем многие не уступали зарубежным встречам по своему уровню, остроте спортивной борьбы и мастерству спортсменов. Например, постоянные участники международных соревнований и в своей стране показывали выдающиеся результаты. Уже упоминавшийся И. Богданов 20 (!) раз был чемпионом страны, на его счету – масса установленных рекордов СССР в различных классах. Не менее успешно выступал на водных дорожках и его брат Петр Богданов – ведущий спортсмен страны, особенно в классе гоночных скутеров «O-500». Шестикратный чемпион СССР, обладатель 14 рекордов страны, будущий президент ФВМС П. Богданов в 10 международных соревнованиях становился на высшую ступень пьедестала почета.

1980-е годы ознаменовались значительными успехами советских спортсменов в официальных международных соревнованиях самого высокого ранга. Благодаря энергичной работе П.Ф. Богданова в качестве главного тренера сборной команды страны и с помощью хорошего материально-технического обеспечения со стороны ЦК ДОСААФ СССР, возглавляемого авторитетным председателем адмиралом флота СССР Г.М. Егоровым, была создана прекрасная база для достижения подавляющего преимущества советских спортсменов, в основном в международном классе гоночных скутеров «O-500». Спортсмены ежегодно получали по 5 достаточно дорогих гоночных моторов «Кениг», производимых на фирме Дитера Кенига в Западном Берлине;

3



в классах национальных скутеров – по 90 корпусов скутеров от Бернхарда Даниша и 5–8 глиссеров «P-1000» с двигателями «Вартбург» производства ГДР; а также неплохо обеспечивались гоночными свечами зажигания различных марок и параметров.

Очень хорошо работала система, в соответствии с которой спортсмен, ставший чемпионом (а иногда и призером) страны, получал из рук основных членов сборной команды СССР гоночные моторы, как правило достаточно хорошего качества. Запасными частями эти спортсмены также обеспечивались неплохо.

В свою очередь ведущие спортсмены СССР, претендующие на высшие мировые и европейские звания, получали новые гоночные моторы.

В это время личный чемпионат СССР, в том числе в классах международных гоночных скутеров, проводился в апреле и в октябре в г. Грозном на Чернореченском водохранилище и собирал очень большое количество участников. Например, в один из годов на апрельский этап в классе «O-500» (тогда класс назывался «OC») было заявлено 28 спортсменов, и это в то время, когда чемпионат мира в этом классе собирал 14–15 спортсменов из разных стран. Так что конкуренция в классах международных гоночных скутеров была достаточно жесткая.

Для всех спортсменов в этих классах, входящих не только в основной состав, но и в ближайший резерв, на верфи Ленинградского производственного объединения «Патриот» ЦК ДОСААФ СССР строились по индивидуальному заказу гоночные скутеры всех классов. Очень большую помощь в этой работе оказывали ведущий конструктор ЦКТБ А.Э. Кипин и сами ленинградские спортсмены, работавшие на «Патриоте», – С. Атаманов, Н. Евдокименков, А. Арбузов и многие другие.

В это же время в Ленинграде был разработан проект, а затем начали строиться корпуса скутеров новой необычной конструкции, соединяющей элементы катамарана и тримарана. За свои прекрасные качества на разгонных участках и в поворотах скутер получил название «Дрегстер». К большому сожалению, эта разработка не была оформлена в виде патента, что в будущем негативно сказалось на спортивных результатах советских спортсменов.

И все же усилия производителей, ЦК ДОСААФ, главного тренерского совета и конечно же всех спорт-

4



сменов не могли не сказаться на результатах выступлений на международной арене.

В 1982 году спортсмен из подмосковного Ногинска Анатолий Чермашенцев выиграл чемпионат мира в классе гоночных скутеров «OЦ-500» («OC-500»), а Анатолий Головин стал бронзовым призером. На следующий год уже сам А. Головин стал чемпионом мира.

В 1985, 1986 и 1987 годах ленинградец Алексей Ишутин не имел себе равных на мировой арене. А в 1987 году на чемпионате мира, проходившем в украинском Тернополе, весь пьедестал почета в этом главном для нас классе скутеров был у советских спортсменов – помимо А. Ишутина почетные места заняли Андрей Берницын из Ленинграда и Юрий Лагутин из Евпатории.

Во всех международных соревнованиях команд социалистических стран «За дружбу и братство», проводимых ежегодно, победу одерживала сборная команда СССР (как правило, в ее состав на этих соревнованиях входили классы скутеров «OA-250», «OB-350» («OB-350») и «OЦ-500» («OC-500»), мотолодки «SC-500» и глиссеры «P-1000»).

Сборная команда страны тогда включала в себя два состава – основной выезжал на официальные соревнования чемпионатов мира и Европы, а также на соревнования команд социалистических стран «За дружбу и братство». Второй состав сборной ежегодно выезжал на международные соревнования в Болгарии, в гт. Кырджали и Русе. В этих соревнованиях прекрасную проверку проходили многие спортсмены, впоследствии выступавшие за основной состав.

Очень сильными были и классы спортивных мотолодок «SB» и «SC». В 1982 году на чемпионате Европы, проводившемся в Выборге, весь пьедестал также был советским: чемпионом Европы в классе «SB» стал А. Берницын, на последующих местах – Арвидас Бакшиш из Каунаса и Валерий Усолкин из Тольятти (4-е место также было у советского спортсмена – будущего многократного чемпиона страны в этом классе Сергея Кунгурова из г. Каменска-Уральского).

Как правило, украшением всех чемпионатов были гонки национальных скутеров OЦН – яростная борьба А. Чермашенцева, Е. Степанова, В. Шумакова, В. Кунича и многих других красноречиво говорила о том, что подготовка спортсменов к выступлениям в классах между-

5



народных гоночных скутеров находится на высочайшем профессиональном уровне.

Многие спортсмены страны в различных классах в это время устанавливали рекорды мира – до сих пор в списках рекордов Международного водно-моторного союза можно найти их имена.

В 1988 году П.Ф. Богданов пригласил в Москву генерального промоутера нового для нас тогда класса «Формула-1» итальянца Николо ди Сан Жермано. Уже в следующем году с его помощью был организован и проведен в Минске первый этап чемпионата мира в этом классе. В последующие годы такие соревнования несколько раз проходили в Ленинграде, а в 1997–1999 годах были организованы и в Москве. В этом классе гоночных скутеров нашу страну представляли А. Ишутин, А. Берницын и В. Кунич. Наибольших успехов в этом классе добился Виктор Кунич из подмосковного г. Химки. Выступая в составе латвийской команды, обеспечившей его своей техникой, Кунич выиграл и был на подиуме нескольких Гран-при чемпионата «Формулы-1» на воде. К несчастью, на последнем этапе чемпионата 2001 года в Абу Даби Виктор погиб (у него было 4-е место в этом чемпионате).

1990-е годы, несмотря на определенные сложности в жизни государства, ознаменовались ежегодным проведением в стране важнейших мировых соревнований. Кроме упомянутой «Формулы-1», в Санкт-Петербурге в 1997–1998 годах проводились этапы чемпионата мира в классе океанских катеров «С1», этапы чемпионатов мира в классах «Формула-3» и в классе «аквабайк».

С 1990 года ФВМС страны возглавил П.Ф. Богданов (президент ФВМС СССР в 1990–1992 годах, с 1992 года по настоящее время – президент ФВМС России).

С распадом СССР полностью прекратилась государственная поддержка спорта, в том числе водно-моторного. Были ликвидированы детско-юношеские спортивно-технические школы, многие клубы и секции не смогли выжить. Тем не менее при активной поддержке ФВМС России удалось сохранить основные официальные

6



соревнования, в которых теперь разыгрывается лично-командное первенство – это многоэтапные чемпионат и первенство России, а также Кубок РФ.

АКВАБАЙК

С началом XXI века в ФВМС РФ появилось и получило организационную структуру новое направление водно-моторного спорта, сразу же позволившее поднять спорт на новый уровень – класс «аквабайк».

Аквабайк сегодня – это один из самых молодых и бурно развивающихся классов водно-моторного спорта. То, что в России часто именуют соревнованиями на гидроциклах или водных мотоциклах, а в Америке – «джет ски» (Jet Ski), в рамках Международного водно-моторного союза официально называется «аквабайком».

Свою историю аквабайк начинает с конца 1960-х годов, когда в Америке и Канаде были созданы первые прототипы современной техники. В Россию аквабайк пришел в конце 1990-х годов, а уже с 2003 года под эгидой Федерации водно-моторного спорта России начали проводиться официальные соревнования в этом новом классе. Несмотря на свою молодость, аквабайк в России – вполне состоявшийся вид спорта, спорта высоких достижений.

В 2005 году впервые в истории и российского, и международного водно-моторного спорта в Москве на олимпийском гребном канале в Крылатском состоялся первый чемпионат мира по аквабайку среди женщин (до этого женщины участвовали в официальных мировых первенствах в общем зачете с мужчинами).

К этому моменту российские спортсмены, кроме скоростных гонок и соревнований на слаломных дистанциях, освоили еще один вид чрезвычайно зрелищных выступлений на воде – фристайл – исполнение различных акробатических элементов и трюков на аквабайке. Явным лидером российского спорта в дисциплинах «слалом»

7



и «фристайл», благодаря постоянным профессиональным тренировкам, стала чемпионка страны Анастасия Потанина. Она уверенно выступила и на первом женском мировом первенстве – наградой за упорный труд и любовь к этому виду спорта стали две чемпионские медали высшей пробы за победу во фристайле и слаломе. Впервые выступили в соревнованиях высочайшего уровня представительницы скоростных гонок: Ольга Подхвятилина (Ростов-на-Дону) заняла 2-е место в самом мощном классе Runabout, а Ирина Бабенко (Санкт-Петербург) – 5-е в классе Ski (стоячие мотоциклы).

В успехах российского водно-моторного спорта в классах аквабайков большая заслуга принадлежит ФВМС России, это направление возглавляет Сергей Николаевич Лисицын. Именно с его приходом в федерации проведена организационная реформа и создана профессиональная команда судей, осуществляющая подготовку и проведение всех официальных российских соревнований (чемпионат России проводится в один этап, Кубок России – по многоэтапной схеме) на самом современном уровне. Во главу угла ставится зрелищность соревнований, доступность и простота их восприятия зрителями как на трибунах, так и у экранов телевизоров.

За менее чем 10-летнюю историю проведения официальных соревнований по аквабайку в копилку россиян уже достаточно много высших мировых достижений. Эстафета победных выступлений 3-кратной чемпионки мира, заслуженного мастера спорта России А. Потаниной сегодня с честью принята ее братом, 11-кратным (!) чемпионом России, победителем этапа чемпионата мира 2009 года, призером мировых финалов, мастером спорта международного класса России Иваном Потаниным.

Несмотря на значительные успехи наших спортсменов в этом виде спорта, аквабайк в России все еще не так популярен, как, например, фигурное катание. Кстати, одну из дисциплин в аквабайке – фристайл – часто называют фигурным катанием на воде, и неслучайно: то, что показывают спортсмены, похоже на каскадерские трюки – сальто, прыжки, погружения под воду, крутые развороты и др. Именно эта дисциплина, по словам И. Потанина, является для него самой любимой.

География распространения аквабайка – вся Россия. Официальные соревнования проводятся от Крас-

8



нодара до Владивостока. Зрелищность фристайла и непредсказуемость кольцевых гонок снижали известность аквабайку по всей стране. В числе постоянных лидеров всероссийских соревнований по аквабайку – спортсмены из Санкт-Петербурга и Брянска, Казани и Москвы, Краснодара, Волгограда, Екатеринбургa, Перми и Ижевска, Владивостока, Альметьевска и Нового Уренгоя.

Помимо спортивного направления Федерация водно-моторного спорта России активно продвигает и развивает международную систему по спасению на воде с использованием аквабайка («К-38»). Большое количество стран во всем мире активно используют водные мотоциклы (аквабайки) для патрулирования пляжей, охраны береговой линии и водных ресурсов, выполнения специальных антитеррористических и охранных мероприятий. Достаточно сказать, что специалисты международной ассоциации «К-38» (спасение на воде с использованием аквабайка) обучают пограничников, полицейских, береговую охрану и представителей министерств по чрезвычайным ситуациям США, Франции, Италии, Польши.

В России данное направление использования аквабайков получило развитие с 2005 года. С 2008 года общественная аварийно-спасательная служба ФВМС России с использованием аквабайков получила официальное признание и аккредитацию в МЧС России (свидетельство от 10 декабря 2008 года №004821). Ежегодно ФВМС проводит обучающие семинары по подготовке спасателей с использованием методик и навыков «К-38».

ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ

В век высоких технологий продвижение и популяризация всего нового должны идти в ногу со временем. Без присутствия в Интернете трудно себе представить любое начинание. Спортивные федерации, различные клубы и команды вслед за коммерческими структурами все большее внимание уделяют информационной поддержке в сети Интернет. Водно-моторный спорт не исключение. У ФВМС России с 2005 года постоянно работает интернет-портал www.aquabike.ru, освещающий события в аквабайке в России и мире. В начале 2010 года сайт ФВМС претерпит принципиальные изменения и станет освещать все

9



10



Таблица 1

ТРЕБОВАНИЯ К ЛОДОЧНЫМ ДВИГАТЕЛЯМ

Гоночный класс	Двигатель	Рабочий объем двигателя
Class 1	омологированный	до 770 куб. см
Class 2	омологированный	свыше 770 до 1060 куб. см
Class 3	омологированный	свыше 1060 до 1550 куб. см
Class 4	омологированный	свыше 1550 до 2050 куб. см
Class 5	омологированный	свыше 2050 до 3150 куб. см

Таблица 2

ТРЕБОВАНИЯ К ЛИНЕЙНЫМ РАЗМЕРАМ ЛОДОК

Гоночный класс	Длина (min)	Ширина (min)	Масса (min)	Диаметр баллона (min)
Class 1	от 4,00 м	1,70 м	280 кг	0,30 м
Class 2	от 4,20 м	1,80 м	470 кг	0,35 м
Class 3	от 5,00 м	1,80 м	520 кг	0,35 м
Class 4	от 5,30 м	1,80 м	600 кг	0,40 м
Class 5	от 5,60 м	2,00 м	680 кг	0,40 м

без исключения соревнования и мероприятия по водно-моторному спорту, проводимые федерацией.

Интернет – не просто современный способ продвижения нашего спорта, но и серьезный ресурс в деле его популяризации. Интернет-портал ФВМС – это еще и удобный инструмент для всех участников соревнований, представителей команд и средств массовой информации, позволяющий ввести регистрацию участников и их результатов, учитывать показатели спортсменов, наглядно и своевременно демонстрировать все, что представляет интерес для участников соревнований, журналистов и зрителей.

Все больше команд, клубов и организаций открывают свои интернет-сайты, где рассказывают о себе, делятся информацией и фактами, обмениваются советами и различными фото- и видеоматериалами. Ярким примером является интернет-портал «Мир экстремального спорта и техники» forceful.ru, созданный И. Потаниным, на котором представлена исчерпывающая информация об этом виде спорта, самые свежие новости, а также уроки для начинающих аквабайкеров. Чтобы привлечь внимание к этому красивому виду спорта, интернет-портал постоянно проводит различные акции, устраивает фотоконкурсы и викторины.

11



СОРЕВНОВАНИЯ И ОСНОВНЫЕ КЛАССЫ СПОРТИВНЫХ СУДОВ

Сейчас Федерация водно-моторного спорта России проводит чемпионаты, первенства и розыгрыши Кубка России в 19 классах спортивных судов.

ОСНОВНЫЕ КЛАССЫ:

1. Национальные классы мотолодок: «СН-175», «СН-250», «СН-350», «С-350», «С-500».
2. Национальные классы скутеров: «ОН-350», «ОН-500», «СТОК-350».
3. Глиссеры: «Р-1500», «Р-2000», «Р-2500», «РН-2500».
4. Международные классы мотолодок: «JT-250», «Т-550».
5. Международный класс скутеров: «О-500».

ГОНКИ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ

Чемпионат мира по гонке «24 часа Санкт-Петербурга», чемпионат Европы «Гонка 6 часов» и маршрутные гонки проводятся на надувных лодках с жестким днищем и подвесными моторами.

«24 часа Санкт-Петербурга» – это первое российское соревнование в технических видах спорта, проходящее непрерывно в течение целых суток. Петербургская гонка является аналогом соревнований спортивных катамаранов «24 часа Руана» во Франции, которые проводятся в течение 40 лет (с 2001 года гонка в Руане обрела статус чемпионата мира). Соревнования представляют интерес для фирм, желающих показать надежность производимых ими товаров или непрерывность предоставления услуг. После первых гонок, состоявшихся в 2000 году, «24 часа Санкт-Петербурга» были внесены как отдельный класс соревнований в календарь Международного водно-моторного союза и Федерации водно-моторного спорта России.

Для гонок «24 часа Санкт-Петербурга» используются уникальные лодки, которые, являясь «бытовыми», в то же время развивают хорошие спортивные скорости (до 90 км/ч). В первой гонке были самые разные участники: и спортсмены-водномоторники, и яхтсмены, и автомо-

билисты, и просто увлекающиеся скоростью и лодками люди. С получением статуса чемпионата мира для большей зрелищности и привлечения профессиональных гонщиков вводятся новые классы, более мощные, с более высокими скоростями (свыше 140 км/ч).

За четыре года, начиная с 2000-го, гонка на RIBax «24» прошла путь до статуса чемпионата мира, который был присвоен петербургским соревнованиям генеральной ассамблеей UIM в октябре 2002 года в Кейптауне. В 2003 году прошел первый чемпионат мира по гонкам в классах Endurance Pneumatics Class 1/2/3/4/5 «24 часа Санкт-Петербурга».

Гонка проходит в историческом центре Санкт-Петербурга, вокруг Петропавловской крепости (длина круга 2750 м), в акватории Невы и Кронверкского пролива. Старт гонки всегда дается с ходу за катером-стартером в 16.00 в субботу 27-й недели года.

Соревнования проводятся в пяти классах судов, на однокорпусных надувных моторных лодках с U-образным баллоном (RIB), с V-образным днищем и одним подвесным мотором, удовлетворяющим определенным требованиям (табл. 1). Лодки должны удовлетворять требованиям к лодкам классов PR, изложенным в статье 567 правил UIM. Требования к линейным размерам лодок приведены в таблице 2.

ФОРМУЛА БУДУЩЕГО

Детские соревнования на надувных лодках с жестким корпусом (RIB) и подвесными моторами проводятся в пяти классах по двум дисциплинам (параллельный слалом и скоростное маневрирование). Поддержка UIM и энергия организаторов принесли этому классу соревнований заслуженное международное признание. Первые соревнования прошли в мае 1998 года. На этих соревнованиях особенно строго соблюдаются меры безопасности. Каждый участник обязательно должен быть одет в спасательный жилет и шлем. Основной же мерой предосторожности является то, что в лодке находится инструктор – профессиональный спортсмен, который может в случае необходимости вмешаться в управле-

ние. Дети, принимающие участие в этих соревнованиях, получают навыки судовождения, которые могут им пригодиться как в повседневной жизни, так и в профессиональных занятиях водно-моторным спортом. Возраст участников от 8 до 18 лет.

**АКВАБАЙК. ЧЕМПИОНАТ И ЭТАПЫ
РОЗЫГРЫША КУБКА РОССИИ, «РАЛЛИ-РЕЙДЫ»**

Основными видами соревнований в аквабайке в России и мире являются:

- кольцевые гонки и параллельный слалом в классе сидячих мотоциклов Runabout, категории Limited и Super Stock;
- кольцевые гонки и параллельный слалом в классе стоячих мотоциклов Ski division;
- соревнования в дисциплине «фристайл»;
- гонки на выносливость – «ралли-рейд» – с трассами протяженностью свыше 60 км в классах Runabout и Ski division.

**СПОРТИВНЫЕ КАТАМАРАНЫ С НАДУВНЫМИ
КОРПУСАМИ ПОПЛАВКОВ «P-750»**

Этот класс гонок родился в ЮАР. Уникальная конструкция настолько удачна, что катамаран может вы-

ходить на глиссирование практически с места, при полной загрузке лодки, что и позволяет такому судну идти по воде при любых погодных условиях, показывая мягкий и более эффективный ход, чем однокорпусники. У этих судов нет аналогов по устойчивости, максимальной скорости и компактности. Дополнительную жесткость конструкции придает алюминиевый транец и небольшой полужесткий пластиковый обтекатель. Специально разработанное носовое пластиковое крыло с оптимизированным углом атаки служит для поддержания устойчивости судна, чтобы «полет» был управляемым. Соотношение массы катамарана и мощности двигателя составляет 250 л.с. на тонну, что обеспечивает поразительную динамику. В движении 60% веса катамарана поддерживается воздушным потоком, а 40% – гидродинамическими силами.

Летом 2007 года при поддержке Федерации водно-моторного спорта России впервые стартовал чемпионат России по гонкам на спортивных катамаранах в классе «P-750».

Нельзя не отметить, что, наверное, впервые в истории гонок появился класс, доступный для участия практически любому желающему. Сейчас обсуждается возможность проведения гонки преследования, гоночной эстафеты и др.