



› Алексей Даняев, Игорь Лагутин. Фото авторов

24 часа полного отрыва

Но политика в этом году нарушила планы судовладельцев Северной столицы. В связи со встречей «большой восьмерки» Невская дельта была закрыта на несколько дней для прохода всех судов без исключения. В результате любимая многими гонка за пару месяцев до ее начала оказалась передвинута с первой недели месяца на последнюю – прямоком на не менее любимый День ВМФ. Естественно, о Белых ночах пришлось забыть, они завершаются 14 июля. Это стало неприятным сюрпризом, поскольку в полной темноте, пусть и по-летнему недолгой, гоняться еще не приходилось. Другим неприятным сюрпризом стал отказ от участия в гонке значительной части зарубежных команд – они попросту не смогли быстро переоформить визы в связи с переносом сроков. Тем не менее команд собралось столько же, сколько и в прошлом году – 28, во всех классах даже появились новые имена. «Отказников»-бельгийцев заменила венгерская команда «Hungaronyul», стало заметно больше латвийцев как в собственной команде, так и в интернациональных экипажах, по-прежнему гонялся за «ПТК-Меркурий» американец Роберт Вартингер. Сдержал данное в прошлом году обещание, пожалуй, самый старший из активных спортсменов-водномоторников – Юрий Александрович Смирнов, или «дядя Юра». Он вышел на старт в год своего 70-летнего юбилея. Другим юбилеем года стал встречающий свое

Питерская водно-моторная общественность уже привычно ждет гонки «24 часа Санкт-Петербурга» как своеобразной кульминации летнего сезона, когда и Белые ночи еще в силе, и наступление тепла еще не успело отбить интереса к активному образу жизни.

50-летие Николай Мнев, также вышедший на дистанцию в составе одной из своих команд в полуторалитровом классе.

Наблюдалось и приятное разнообразие прибывших в лагерь корпусов. Помимо привычных уже «гонщиков» от «Сервис-Бот», «Группы Мобиле» и С. Федорко, в также «Викинга» Слетина появились адаптированные под требования UIM итальянские и шведские быстроходные моторные лодки у команд «Акулы» и «Аквашельф Рейсинг». Но полноценная интрига намечалась среди гоночных корпусов серийных коммерческих моделей, казалось бы уже ставших историей. Это были хорошо зарекомендовавший себя британский «Osprey», специально заказанный для гонки командой «Silverado», и тестированный нами в этом году новичок – нижегородский семиметровый «HitEK».

С моторами все было ясно. Если в младших классах еще можно было встре-



тить рядовые «Honda» и «Tohatsu», то, начиная с третьего класса, погоду делали спортивные версии «Mercury» и «Yamaha», а также имеющие фору по рабочему объему впрысковые «Mercury Optimax» и «Evinrude E-Тес».

Старт в связи с планируемым на воскресенье флотским парадом был дан не в обычные 16 часов, а в 12. Он был ознаменован выстрелом полуденной пушки Петропавловки. Первый круг, оказавшийся самым эмоциональным, был бодро пройден всей кавалькадой, лидировала лодка «ПТК-Меркурий» с гордым номером «1», но уже в первые

минуты начались подходы к ремонтному бону. Ничего не поделаешь – возросшие скорости предъявляют повышенные требования к технике, и теперь побеждает тот, кто выжмет из нее все возможное, потеряв на ремонты, подстройки и заправки минимальное время. Через час после старта повредила редуктор до того уверенно шедшая команда «Мираж», около 14.00 «притащили» лодку «Джем-Холла», в 15.40 сделала «бочку» и перевернулась лодка «Таурус-Феникс», а к 18.00 сошли с дистанции все «Yaman». Кто-то восстанавливался сразу, а кто-то на долго останавливался

в ремонтной зоне. Повреждения редуктора и поломки винтов стали наиболее частой причиной аварий. Сходов с дистанции в связи с отказом силовых агрегатов подвесных моторов практически не было. Некоторые проблемы технического характера возникли у команды «Росан-Эвинруд» с подачей топлива – бак выработывался только до половины объема, далее приходилось заправляться снова, на что уходило драгоценное время. Лодка под номером «33» из команды «ПКФ-Мнев» также время от времени страдала от недостаточно уверенной подачи топлива,

Результаты гонок «24 часа Санкт-Петербурга»

	Место	Команда	Стартовый №	Кол-во кругов	Лодка	Мотор
Класс 1 (до 700 см ³)	1	«ПКФ Мнев» Смирнов Юрий, Дроздов Анатолий, Кругов Алексей, Паль Евгений (Россия)	33	492	«Мобиле Груп»	«Tohatsu M50D»
Класс 2 (до 1000 см ³)	1	«RRC-Аквашельф» 2 Сидоров Александр, Юфимец Андрей (Латвия), Аверочкин Николай, Пуляк Владимир (Россия)	25	491	«Мобиле Груп»	«Evinrude 75/90 E-Тес»
	2	«СЗТУ»	30	447	«Элерон»	«Evinrude-90 E-Тес»
	3	«Hungaronyul» (Венгрия)	20	257	«Петрада»	«Yamaha 70CES»
Класс 3 (до 1500 см ³)	1	«Джем Холл-Эвинруд» Андреев Борис, Кондратенко Вадим, Борзенко Евгений, Баранов Юрий (Россия)	23	701	«Сервис-Бот»	«Evinrude-115 E-Тес»
	2	«RRC-Аквашельф 1»	29	686	«Мобиле Груп»	«Mercury Optimax 115»
	3	«Охотник»	61	657	«Сервис-Бот»	«Evinrude-115 E-Тес»
Класс 4 (до 2000 см ³)	1	«АСД-Самара» Васильев Андрей, Кияткин Владимир, Когинов Александр, Кузнецов Сергей (Россия)	4	735	С.Федорко	«Yamaha Z200»
	2	«Бармалей» (Латвия)	14	733	«Мнев и К»	«Yamaha Z200»
	3	«РедСтар Рейсинг Тим»	21	699	«Сервис-Бот»	«Mercury XR2»
Класс 5 (до 2500 см ³)	1	«ПТК-Меркурий» Осипов Вениамин, Овчинников Андрей, Носков Алексей (Россия), Вартингер Роберт Льюис (США)	1	786	«Сервис-Бот»	«Mercury 2.5 EFI Offshore Race»
	2	«Правый Берег»	8	713	«ЕК-Марин»	«Yamaha Z300»
	3	«Silverado»	7	619	«Osprey»	«Yamaha Z300»





однако первое место в классе все-таки было завоевано.

Проблемы с редукторами и винтами возникали в основном не по вине производителя, а вследствие аварий – наездов на препятствия типа «полупогруженная доска» (в лучшем случае), которых в этом году оказалось довольно много. С корпусными проблемами спортсмены, похоже, справляться уже научились. Только ростовское судно, неудачно «спрыгнув» с крутой волны, около 17 часов сорвало часть баллона в носу. С помощью группы поддержки команда ликвидировала повреждение.

По словам С. Федорко, конструктора и гонщика, скорости на дистанции выросли существенно, добавились и нервозность в управлении. Судьи на особо сложных участках щедро, вплоть до дисквалификации, раздавали наказания и за обгоны в узкостях, и за опасный стиль ведения гонки; нарушитель моментально терял одну-две позиции. К счастью, ночная тьма не принесла осо-

рых проблем – крупных происшествий в это время суток не было. Видимо, сыграл положительную роль накопленный гонщиками опыт, к тому же обошлось без дождя и тумана, обычно осложнявших обстановку.

Взросший технический уровень оснащения команд практически не оставил шансов попасть в призеры тем, кто пытался идти на пределе возможностей относительно простой матчасти либо слишком рисковал в трудных ситуациях. Штрафы и простои на берегу резко отбрасывают назад тех, кто гоняется ненадежно, а если команде не удалось нормально финишировать, все наработанные ею круги пропадали вчистую. Неслучайно, некоторые команды, техника которых испытывала «хронические болезни», предпочли отстояться в лагере и выйти на дистанцию только для мало-мальски достойного финиша.

А претендентов на призовые места отделяли друг от друга буквально счи-

танные круги, как, например, в четвертом классе, где разница между первым и вторым местами составила два круга. Многие лодки показали почти одинаковое время прохождения каждого круга. В самом мощном, пятом, классе разница в скорости претендентов была неуловима. «ПТК-Меркурий» делал лучший круг в 2.75 км за 1.37 мин., остальные – за 1.40–1.42 мин., и здесь все решали ремонтно-заправочные простои. Надо заметить, что промышленные корпуса показали себя с лучшей стороны. Их ход был ровным, без резкой качки, гонщики уверенно проходили повороты, а если спортсмену за штурвалом легче, то и результат его будет высоким, лишь бы мотор не подвел, да выдержки хватило.

Финиш на следующий день ознаменовался не только полуденным выстрелом пушки Петропавловки, но и взметнувшимися вверх струями роскошного водного фонтана у стрелки Васильевского острова. ≡