

# «24 Часа СПб»:



Команда «Red Star-1» стала чемпионом мира благодаря верной тактике и воле к победе

## перегруппировка сил

Слухи о том, что спонсорских средств может не хватить на очередной водно-моторный марафон, поползли еще с весны. Оргкомитет все никак не мог определиться с датой проведения гонки, она появилась на официальном сайте вместе со всеми нормативными документами лишь примерно за месяц до ее начала. Заявленная сумма стартового взноса для команд заставило сильно задуматься верных своему делу спортсменов: он вырос в 2–3 раза!

И потому еще накануне дня соревнования было неясно, соберется ли кворум. Но к концу недели по забитому транспортом летнему городу привычно замелькали трейлеры с пронумерованными лодками, и к пятничному вечеру 13 июля стало ясно: гонка будет – собралось 24 команды. Преобладали, как и прежде, российские пилоты; в четырех международных экипажах вместе с нашими спортсменами привычно уже присутствовали латыши, эстонцы и американцы. Скоропостижность решения о проведении чемпионата просто отсекала от активного участия те команды, чьим участникам потребовалась въездная виза. Из «настоящего» дальнего зарубежья

были еще две венгерские «Hungarowolf» и «Hungaronyul». Правда, силы в этот раз перераспределились кардинально: первые три класса заполнились примерно поровну, в четвертом же, двухлитровом, классе отметился небывалый доселе провал – не заявился никто вообще! Зато пятый класс разросся, и тоже небывало – до восьми самых мощных «болидов», что предвещало совсем не игрушечные страсти на дистанции. Ожидания, в общем, оправдались.

Перегруппировки произошли и территориально. Город всерьез принялся за окультуривание газонов западной оконечности Заячьего острова, и лагерь участников перенесли от места старта выше по дистанции, на берег Кронверкского протока. Это, впрочем, не ухудшило условий размещения команд, разве что толкать трейлеры с лодками к спусковому крану пришлось чуть дальше.

Стартовать под полуденную пушку и мажорно бьющий фонтан у Стрелки стало хорошей традицией. Традиционно же на первых кругах ушли в отрыв «ПТК-Меркурий» и «Таурас-Феникс», затрачивая на обход трехкилометровой дистанции всего около полутора минут. Красиво и, не уступая им, шла латышская команда «Аквашелф Рэйсинг», чей РИБ переделан из шведской гоночной лодки «Frode». Именно эта тройка открывала список лидеров на протяжении всей гонки, изредка впуская в него москвичей из «Red Star-1». Результаты все время держались очень плотно, никто не хотел терять темпа. Казалось, все решит надежность матчасти, но в ЭТОТ





раз потери на отказах среди претендентов на призовые места были незначительными. К примеру, у латвийской команды «Бармалей» оторвался штурвал – поломка совершенно нетипичная, заставшая техников врасплох, а отказ электрики у «Akvashelf Racing» наутро второго дня марафона не позволил команде финишировать. Меньше по-



везло команде №19 «Auring», у которой через четыре часа хода сорвался с подвески 115-сильный «Оптимакс». Зато к самой «популярной»

неисправности – разрыву баллона – команды подготовились загодя. Мастера из компании «Ротан», изготовившие баллоны для многих команд, придумали вставлять внутрь основной «трубы» запасную, спущенную в нормальных условиях, но легко надуваемую при разрыве основной, внешней оболочки. Погода тоже не преподнесла неприятных

сюрпризов, а высокая вода, стоявшая в эти дни в дельте Невы, только способствовала более быстрому гашению волны, выкатывавшейся на пологие берега острова.

В младших классах все определились довольно просто – аутсайдеры отказались от борьбы уже в первые часы. «Полуторалитровые», столь многочисленные в прошлые годы, шли довольно плотно, но и у них лидирующая тройка «Росан» – «Элко» – «RRC-Akvashelf» бесменно продержалась всю гонку. Зато ситуация в «трехлитровках» складывалась чуть не скандальная. Лодки «ПТК-Меркурий» и «Таурас-Феникс» рвались к победе очень жестко, иногда

Место	Команда	Старт.№	Круги	Лодка	Мотор
<b>CLASS 1 (до 770 см<sup>3</sup>)</b>					
1	«Motul»	37	593	«Элерон»	«Tohatsu M50 D»
	Кряжев Сергей, Джуренко Дмитрий, Саньков Вячеслав, Годес Валерий				
2	«Мнев и К – 1»	33	565	«Мобиле-Групп»	«Tohatsu M 50D»
3	«Hungarowolf»	31	557	«Petarda»	«Mercury 60 EFl»
<b>CLASS 2 (до 1060 см<sup>3</sup>)</b>					
1	«Rosan – Fox Racing»	22	622	«Мнев»	«Evinrude-90 E-Тес»
	Лисин Олег, Федоров Николай, Егоров Андрей, Бобков Станислав				
2	«Pal&Tech»	21	562	«Мобиле Групп»	«Evinrude E-Тес»
3	СЗТУ	30	483	«Элерон»	«Evinrude-75/90 E-Тес»
<b>CLASS 3 (до 1550 см<sup>3</sup>)</b>					
1	«Rosan Evinrude team»	23	735	«Сервис-Бот»	«Evinrude»
	Андреев Борис, Кондратенко Вадим, Баранов Юрий, Никитин Сергей				
2	«Элко Рейсинг Тим»	27	720	«Элко»	«Evinrude-115/130 E-Тес»
3	«RRC-Akvashelf»	24	719	«Bush/Burevestnik»	«Mercury OPTIMAX-115»
<b>CLASS 5 (до 3150 см<sup>3</sup>)</b>					
1	«Red Star Racing Team»	4	802	«Федорко»	«Mercury 300 XS Optimax»
	Есяян Армен, Вандышев Дмитрий, Вандышев Роман, Киташев Андрей				
2	«Бармалей»	2	791	«Федорко»	«Yamaha Z200P»
3	«Правый берег-Кострома»	8	781	«ЕК-Марин»	«Yamaha Z300B»





даже нарушая правила приоритета и обгона в «коридорах безопасности» под мостами. Некоторые их конкуренты в запале борьбы тоже не особо церемонились. Суровые штрафы в 15 кругов следовали незамедлительно один за другим. Главному судье В.Ребрикову пришлось сделать особое заявление для всех команд касательно правил отхода от заправочного бона, а судья-счетчик Александр Беляевский только хватался за голову: «Они же на штрафах теряют все скоростные преимущества...». В конце концов, утром 15-го комиссар УИМ Франк Блумквист показал гонщику «Таураса» Андрею Бернищину желтую карточку, «ПТК» также были дисква-

лифицированы, и к моменту подведения итогов вся рейтинговая таблица одновременно встала с ног на голову. Не будь штрафных санкций, «Таурас» установил бы абсолютный рекорд чемпионата. Но закон – есть закон: те, кто бился до победного конца, оказались вознаграждены: первая – команда «Red Star», латвийцы- «бармалеевцы» и костромичи из «Правого берега» поднялись на пьедестал почета – победы дались им по праву. С лучшей стороны показали себя в этом году моторы «Evinrude E-Tec». В литровом и полуторалитровом классах они взяли почти все призовые места, не сломались ни разу и оказались наиболее тихими в работе.

Очевидно, популярное в нашем водно-моторном мире спортивное событие стоит на пороге перемен. Спонсорская поддержка холдинга «Таурас-Феникс» и магазина музыкальных инструментов «Yamaha», видимо, оказала существенное влияние на успех проведения очередного чемпионата мира, но финансовая нагрузка на команды, конечно, получилась слишком большой, это неблагоприятно завышает планку допуска команд к участию в соревнованиях. Пойдут ли городские власти на поддержку суточного марафона, ставшего уже таким привычным для жителей и гостей летнего Петербурга?

**Сергей Кузнецов**  
**(СТК «Патриот», Ростов-на-Дону):**

– Чем характерна гонка в этом году?

– Очень плотные результаты. Обратите внимание на ремонтный бон – он стоит практически пустой, это говорит о том, что в этом году собрались люди, хорошо подготовленные как технически, так и профессионально. Борьба шла до последней секунды. Скорости у всех примерно равны, единственное, что перемещало команды по рейтинговой таблице – это снятые штрафные круги в основном за неправильное прохождение зон безопасности. В нашей команде настрой боевой, надеялись стать если не чемпионами, то хотя бы призерами. К сожалению, немного не получилось.

– Что заставляет вас тратить значительные деньги, ехать в такую даль?

– Ряд причин. Во-первых, мы – официальный дилер «Mercury», нам надо готовить всю команду, пилотов и механиков, и потому стремимся в экстремальных условиях воспитывать командный дух, а лучше всего это получается именно в спорте. И хотя денег у нас не так много, мы идем на эти затраты. А вообще, почему спортсмен стремится бежать быстрее и прыгать выше? Потому что это потребность его души. Хочется доказать, что ты лучше других. Жаль только, что до последнего момента не было уверенности в проведении гонки, что плохо отражается на настрое команды.

**Андрей Бабанов**  
**(«Правый Берег», Кострома):**

– Что заставляет каждый раз гоняться снова?

– Наверное, это такой вид мазохизма. Так над собой издеваться – надо еще поискать другой похожий способ. Команда собралась по семейному принципу и в этом году хорошо себя показала. Мы – абсолютные любители. Выходим на рыбацкой шаланде, а соревнуемся в нашем 5-м классе в основном профессионалы. Сложно ...



– Как шла ваша лодка – нижегородская HitEK?

– Более-менее ничего, хотя мы обнаружили слабые места. Центровка немного не та, это особенности именно нашего, спортивного, варианта. Нагрузка на мотор была большой, возникали проблемы, но главное – дошли. Конкуренцию чемпионам мы составили достойную.

**Юрий Пильчин («Red Star», Москва):**

– Отличия есть, и еще какие: в этом году все было тяжело и сложно. Одна лодка была совсем «необхожденной». Обвинять кого-либо в неудаче второй нашей команды смысла нет. В ней все мои друзья, с которыми мы гоняемся много лет. Сейчас к нам пришли новые опытные пилоты, и

потому пришлось пересмотреть гоночную тактику. Оказывается, гонку можно вести и более жестко – нападать и обороняться. Появление профессионалов не ухудшило морального климата внутри команды, у нас нормальные дружелюбные отношения. Все готовы гоняться и далее, а если люди хотят гоняться – надо идти на это, невзирая на материальные затраты.

**Алексей Ишутин,**  
**президент ФВМС С.-Петербурга:**

– Организация гонок особых изменений не претерпела, как и раньше Спортнотехническая ассамблея в данном случае сотрудничает с Федерацией. Финансирование теперь легло в большей степени на самих гонщиков. Изменились расположение лагеря и требования к участникам. Отмечу рост численности старших классов, за исключением двухлитрового, в котором не появился ни один участник. Видимо, виной тому – нехватка соответствующей техники. В трехлитровом, наоборот, наблюдалась острая борьба. Судя по всему, интерес к гонке есть, и он возрастает.

– Как относится к гонкам город?

– Положительно. Есть договоренность со Спорткомитетом о том, чтобы зарезервировать определенные суммы на будущий год. Всех расходов они не покроют, но позволят снизить в определенной степени финансовую нагрузку на участников. Основные расходы связаны с обеспечением безопасности силами МЧС, спасательных отрядов, с которыми мы работаем уже многие годы. На безопасности экономить нельзя.