

Алексей Даняев. Фото автора, Игоря Лагутина и Анатолия Будника

ДОБРАЯ ПРИВЫЧКА НЕ СПАТЬ ПО НОЧАМ

24 



«Избери лучшее, а привычка сделает его приятным и легким», – изрек древний философ. Собрать владельцев жестко-надувных моторных лодок и вдоволь нагоняться за целые сутки по красивейшему месту в мире – самому центру Петербурга – это лучшее, что можно придумать для реализации спортивного азарта заядлого водномоторника. Привычка же проделывать это каждый год в пору Белых ночей породила особый клан любителей экстремального отдыха, несомненно для них приятного, но отнюдь не легкого. Более того, проведенная в девятый раз гонка «24 часа Санкт-Петербурга» показала, что она молодеет по своему кадровому составу, в нее приходит молодежь из «Формулы будущего», это значит, что традиция дала прочные корни.

Несмотря на мировой статус гонки и присутствие ее в календаре UIM, для большинства петербуржцев она стала своеобразным водным шоу, и, как видно, команды и их спонсоры пошли на немалые расходы, стремясь выступить в самых мощных, 2–3-литровых скоростных классах. Тенденцией последних лет стало фактическое исчезновение «среднего класса», с двигателями 1000–1500 см³. Малобюджетные команды охотно довольствуются спортивным и рекламным потенциалом самых младших кубатур; те же из них, кто играет по-крупному, предпочитают скорость и зрелищность 7–8-метровых «болидов», для успешного управления которыми уже требуются немалое мастерство пилотов, а также основательная подготовка всей обслуживающей команды. Скорости конкурентов за последние годы выросли очень существенно, вот и на этот раз был превышен абсолютный рекорд прошлого года. Забегая вперед, скажем, что установление его латышской командой «Aquashelf Racing», с ее сдержанной, аккуратной манерой управления, было, видимо, предопределено. Ведь именно штрафные санкции за нарушение режима гонки не позволили явному фавориту прошлых лет – спортсменам «ПТК-Меркурий» – стать чемпионом мира в 2007 г. Нынче их лодка с частью с команды выступала в составе другой команды «Мнев-Рэйсинг», но проблемы с двигателем в самые первые часы не позволили ей попасть в тройку сильнейших.

Продолжающаяся реконструкция исторической Петропавловки снова привела к переменам в месте базирования команд. Лагерь разместился там же, что и «Формула-1», – за стенами Алексеевского равелина, с постановкой лодок на воду с помощью крана. В таком расположении лагеря появились и несомненные плюсы: гонщики и механики могли отдыхать в относительной тишине, а зрителей теперь допускали и на западную оконечность острова. Поставленное организаторами обязательное условие заправляться только на двух «официальных» заправках компании ПТК вызвало недовольство у части команд, тем не менее такое решение не нарушало главного принципа любой гонки – «все в равных условиях».



На дистанции – победители в разных классах, лодки №6, 12, 31 команд «Aquashelf Racing», «Hungarowolf», «СЗТУ»

Прошедшие гонки в очередной раз уверенно подтвердили, что в длительном марафоне побеждают не те, кто идет на максимальной скорости, а кто имеет надежный тыл, т.е. все зависит от работоспособности всех звеньев команды, от техников до обслужива-



Лодка команды «Стрингер» – одна из немногих, прошедших всю дистанцию без остановки на ремонт

ющего персонала в лагере. В первые же часы после старта проблемы с работающими на пределе возможностей моторами поделили команды на лидеров и догоняющих, а то и просто сдавшихся. Но последних, как и полагается настоящим спортсменам, оказалось немного. Более того, воля к победе отдельных команд не могла не поражать. Впервые участвующая лодка «Велес ДОСААФ» из Белоруссии после девяти часов упорного наматывания кругов получила трещину в днище, но позорному выходу из игры пред-

почла два экспресс-ремонта (услуги по ремонту корпусов и баллонов оказывались прямо в лагере) и, несмотря ни на что, достойно финишировала. В этой команде, кстати, выступала единственная девушка-гонщица Алена Головкова. Московская команда «New Star» под бессменным руководством Ю.В.Пильчина снова выставила во всеоружии две «трехлитровки», и обеих постигли неудачи: у одной через три часа оторвался кронштейн подвески мотора, вторую на шестом часу «бортанул» на опасном правом буе пилот команды «Мнев-Рэйсинг», пробив ей винтом днище, за что был дисквалифицирован строгими судьями. Первое судно москвичей, несмотря на все усилия, восстановить так и не удалось, второе же вернулось в гонку и завершило ее.

По иронии судьбы, несколько винтов было погнуто на каменистом дне прямо у ремонтного бона, лишенного к тому же деревянного отбойника по периметру. Очень эффектно выглядел разбитый редуктор «Evinrude» команды «Elko», гребной вал которого был скручен градусов на 60. Опытный механик-профессионал признался, что видит такое в первый раз.

Поляризация участников по мощностному показателю моторов привела к довольно заметному конструктивному разделению лодок на «болиды» и «моторки», причем трудно сказать, кому было труднее на дистанции. Управление мощным снарядам, пролетающим трехкилометровую дистанцию с двумя узкими мостами менее чем за полторы минуты, требует высокой собранности и быстроты реакции, но не менее сложно продержаться сутки в маленькой лодке под 50–70-сильным мотором, которую при обгоне «норовит обидеть каждый», а потоки брызг из-под винтов обгоняющих нещадно заливают пилота.

Кроме того, относительная скорость хода малого судна первого-второго классов, пересчитанная на его водоизмещение, часто оказывается более высокой, чем у старших судов, и молотит его на невской волне значительно сильнее, поэтому его водителя можно считать марафонцем с большими основаниями. В этом году конкуренция среди них выросла: после долгого перерыва в число участников вернулась судостроительная компания «Стрингер», и лодка от нее с 50-сильным «Tohatsu» составила сильную конкуренцию лидировавшей первое время лодке команды «Промбурвод» и даже более скоростному судну венгерско-российского экипажа «Hungarowolf». Более того, это была одна из немногих команд, не потерявших ни минуты на ремонтные простои, поэтому с полным правом заняла второе место.

Гонка «24 часа Санкт-Петербурга» удачно вписалась в череду морских событий города. И хотя и спортсмены, и судьи устали, церемония награждения и чествования победителей прошла в лучших традициях гоночных видов спорта – стелерепортерами, конфетти и обливанием шампанским, а судья Александр Беляевский проявил незаурядный талант шоумена-комментатора.

Победители чемпионата мира «24 часа Санкт-Петербурга»

Команда	Старт. №	Кол-во кругов	Лодка	Мотор
CLASS 1 (до 770 см ³) «Hungarowolf» (Венгрия/Россия) Ласло Галович, Габор Кисари, Алексей Овчинников, Арон Табори	31	603	«Petarda»	«Mercury 60 EFI»
CLASS 2 (до 1060 см ³) «СЗТУ» (Россия) Александр Глушенков, Андрей Глушенков, Тарас Коссов, Кирилл Черкасов	30	655	«Элерон»	«Evinrude 90 E-Тес»
CLASS 4 (до 2050 см ³) «Jazz Racing» (Латвия/Россия) Петер Джонсен, Михаил Дудин, Гинтс Миезис, Михаил Козлов	12	777	«Буревестник»	«Yamaha Z200»
CLASS 5 (до 3150 см ³) «Aquashelf Racing» (Латвия) Марис Земрацис, Владимир Рябцев, Олег Синтниекас, Дмитрий Шиллер	6	873	«Frode HB LZ6733»	«Mercury 2.5 EFI»