



«24 часа Санкт-Петербурга» – десятый сезон

Как ни пугали нас факты снижения темпа экономической жизни в водно-моторной среде, но многие гонщики-марафонцы начали готовить к новому сезону свои болиды как ни в чем ни бывало. Как говорится, «война – войной, а обед по расписанию»...



И снова, уже в десятый раз, если считать от первого воплощения идеи длительного водно-моторного марафона в 2000 г., западный берег Заячьего острова расцвел пестрыми корпусами лодок и яркой униформой команд поддержки на длинные бессонные петербургские сутки. Без потерь все же не обошлось: заявки поступили только от 20 команд вместо прежних 25–30. Отказались от участия фавориты прежних лет «Росан-Эвинруд», «Мнев и К», «ПТК-Меркурий», не приехали спортсмены из Бельгии и США. Зато окрепла группа венгерских команд, их стало целых четыре, и в первом, 700-кубовом классе, две из них играли «междусобойчик» – никто из наших в малую кубатуру идти не пожелал. Повышенному интересу венгров есть причина: в этом году впервые Чемпионат мира разыгрывался по двухэтапной схеме, причем первый этап проходил в Дунайувароше, на самой великой европейской реке, и часть наших гонщиков

нашла возможность поработать «на выезде». Хотя отношение участников и организаторов питерского марафона к этой схеме, прямо скажем, оказалось неоднозначным. Одни спортсмены сочли нововведение интересным и интригующим, позволяющим ввести понятие рейтинга команды. Другим просто понравилось вырваться ненадолго из нашего промозглого лета. Организаторы же «24 часов СПб» отнеслись к правомерной инициативе венгров определенно отрицательно.

Ярких новинок среди корпусов отметить не удалось – строгие правила классов IOM не способствуют творчеству. Большинство лодок гонялось не первый год, это проверенные «боевые машины». Но, характеризуя прошедшую гонку в целом, хочется назвать ее «гонкой уставших моторов». Несмотря на это, скорости заметно выросли, и «малые» классы на дистанции зачастую соперничали на прямых со «старшими» коллегами, далеко не каждая лодка могла похвастать ровным не-



П.Пылаев, вице-президент ФВМС:

Главная особенность этой гонки – ее двухэтапность. Мы были против подобного варианта развития, но таково решение UIM. По нашему мнению, все этапы гонки должны иметь единый 24-часовой формат. Венгры провели только 8-часовой этап, и у них нет острова на дистанции, это снижает безопасность на дистанции. Многоэтапность чемпионата мира пока не отработана. Нужны специальные правила, организационная работа. Как все помнят, при десяти проведенных нами гонках только семь последних имеют статус мирового чемпионата, хотя эта идея существовала изначально. Три года шла ее «обкатка», прежде чем соревнования вышли на соответствующий уровень. Так же и многоэтапный вариант необходимо было отработать за несколько лет хотя бы на уровне чемпионата Европы. А сейчас силы гонщиков оказались распылены. Гонка считается титульной, если в ней участвовало не менее пяти лодок при не менее чем двух национальностях гонщиков. И только два класса – 4-й и 5-й – оказались квалифицированы на полноценное первенство; в первых двух классах не набралось достаточно гонщиков ни на одном из этапов. Трудно говорить обо всех причинах недостаточного интереса спортсменов к какому-либо классу. Основная из них – нехватка одобренных к применению UIM моторов соответствующего объема. Одни моторы появляются на рынке, другие уходят, и гонщик постоянно сталкивается с необходимостью обновлять свою технику просто потому, что срок действия одобрения проходит. Но такова международная спортивная практика. На организационные сложности наложились и кризисные трудности. По состоянию команд видно, что подготовка далась им нелегко.

прерывным ходом – ремонтный бон пустовал редко, а примерно четверть команд-участниц проводила время в лагере начиная с первого часа гонки. И большинство проблем возникало именно с моторами.

Старт под полуденную пушку так и не смогла принять латышская команда с символическим номером 13 и не менее забавным названием «Покемон Рейсинг». Видимо, при включении передачи произошел удар, и гребной вал гоночного «Mercury XR» лопнул точно посередине. Техники сочли, что заниматься его заменой смысла нет. Проблем другим гонщикам добавила низкая вода и обмелевший подход к ремонтному бону. Несколько лодок сменили винты и подводные части моторов, побитые о камни, и предусмотрительные сервисмены принимали их для ремонта, забравшись по пояс в воду. К чести выбывших из боя команд, они щедро делились запчастями с теми, кто твердо намерился продолжать борьбу. Моторы срывало с креплений, загибая в крюк полудюймовые болты («Атаман», «Экипаж 24»), либо они просто отказывались выда-

вать нужную мощность, и команды, жалея технику, отстаивались на берегу, чтобы только достойно финишировать в конце гонки.

Хватило и лопнувших днищ. Азартные москвичи из «New Star», сначала рвавшиеся к победе, вскоре «попали» на ремонт трещины и были вынуждены ходить в щадящем режиме, лишь бы не сойти с дистанции. А лодка костромичей «Серебряная мечта» завершила гонку в режиме грузовика. Из ее корпуса, поднятого краном, после финиша вода сливалась мощной струей еще минут десять. Упорство спортсменов было оценено почетным вторым местом. Без чего удалось обойтись, так это без пробоев бортов, столь частых в прежние годы, ну и, конечно, без несчастных случаев. Ведь «в теме» остались самые опытные и трезвомыслящие спортсмены, умеющие правильно рассчитать силы, а также вычислить риск нарушений правил, без которых не обошелся еще ни один сезон. «Мираж» и «Серебряная мечта», боровшиеся за первенство в самом мощном классе, обе схлопотали по штрафу в 15 кругов за обгон под мостами – это

**Александр Седых,
компания «TS Control»:**

Наша компания пока молода и заинтересована в перспективных проектах. Это была наша идея – применить систему GPS-мониторинга в соревнованиях, и примерно за три недели мы подготовили всю необходимую аппаратуру. Система известна уже давно, ее применяют для отслеживания работы автотранспорта, в охранных целях, и работает она по всему миру. Автоматически получаем местоположение передатчика, его скорость, общий пробег за определенное время. На лодку можно подключить до восьми «ситуационных» датчиков, передающих соответствующий сигнал на следящий компьютер. Нет проблемы с тем, чтобы запрограммировать его на подсчет кругов по факту регистрации прохождения передатчиков через заранее определенные зоны. Пока мы не успели этого сделать, но это реально. Конечно, факт нарушений на дистанции, например, неогибания бую, с экрана не определить, но все же путь каждой лодки записывается, и в случае подачи протестов не сложно проанализировать их движение в деталях с точностью до секунды. Хотя система все же не сможет полностью заменить ни судейского контроля за ходом гонки, ни видеонаблюдения «проблемных» мест дистанции, она в состоянии продублировать традиционные способы учета результатов, придать им большую надежность. Информация с такого приемника передается по каналу пакетной передачи данных GPRS. Нет препятствий к тому, чтобы смонтировать на лодках еще и видеокамеры, и передавать в эфир «картинку». Стоимость приемника составляет примерно 10 000 рублей, он мог бы применяться и в составе охранной системы.



убитые полчаса усилий пилота. Лодка «Elko», подобно летучему голландцу, несколько кругов носилась в темноте без опознавательных огней, не обращая внимания на призывы береговой команды и сильно рискуя.

Одной из интересных «фишек» этой гонки стала система GPS-мониторинга движения лодок по трассе. Те, кто заходил на сайт «клуба 24 часа» www.gace24hours.ru могли наблюдать, как на схеме дистанции в реальном времени перемещались метки судов и указывалась скорость их движения. Всем заранее заявившимся командам были выданы небольшие электронные блоки, которые подключались к электросистеме лодок. Эта система не заменила собой работу судей по учету кругов, но имеет все шансы стать хорошим в этом помощником. Как пояснил один из организаторов Петр Пылаев, «система отрабатывается, она была смонтирована на большинстве лодок, за исключением тех, которые прибыли в последний момент. Но у нас пока и не было задачи оборудовать системой все лодки, поскольку для наработки опыта этого достаточно. Мы видели ситуацию

на дистанции в реальном времени, получали аварийные сигналы от остановившихся лодок, результаты шли на судейский компьютер, но официальной системой подсчета она пока не является. Наша неизменная позиция – не применять «сырых», неотработанных технологий».

По праву досталась победа в 4-м классе совместной команде профессиональных мотористов и судостроителей «Yamaraan–Mobile» – их судно одно из немногих отгонялось без заминков, установив новый рекорд класса в 820 кругов и оторвавшись при этом от прибалтов из «Akvashelf Racing» на 200 кругов без малого!

Церемония награждения оказалась довольно длинной – судья и прекрасный шоумен Александр Беляевский награждал почетными кубками не только победителей нашего этапа, но и «полных» чемпионов мира, а специальными призами – тех, кто внес существенный вклад в развитие водно-моторного спорта страны – в частности, тренера москвичей Ю.В.Пильчина и заслуженного мастера спорта А.Берницына.

А.Д. Фото автора

Итоги гонки «24 часа Санкт-Петербурга»

Место	Команда	№	Состав команды	Круги
Класс 1				
I	«Hungarowolf»	34	Табари Арон (Венгрия), Кисари Габор (Венгрия), Овчинников Алексей (Россия), Торпек Цильвестер (Венгрия)	325
II	«Air Wolf»	31	Нуири Кароли (Венгрия), Орбан Александор (Венгрия), Челак Ондраш (Венгрия), Гал Роланд (Венгрия)	306
Класс 2				
I	«Hungaronyul»	23	Госи Арпад Бела (Венгрия), Ленин Ласло (Венгрия), Шандор Петер Гелерт (Венгрия), Андреев Борис (Россия)	681
II	«СЗТУ-Рослит»	30	Глушенков Александр (Россия), Глушенков Андрей (Россия), Коссов Тарас (Россия), Черкасов Кирилл (Россия)	671
III	«Rabbit Hunter»	21	Черни Бела (Венгрия), Варсани Виктор (Венгрия), Хорват Аттила (Венгрия), Хорват Аттила мл (Венгрия)	531
Класс 3				
I	«Harley-Davidson»	19	Маршев Виктор (Россия), Сазонов Олег (Россия), Жажков Борис (Россия), Мамиоф Николай (Россия)	769
II	«ELKO»	27	Матвеев Станислав (Россия), Кашин Илья (Россия), Ефимкин Борис (Россия), Светашов Владимир (Россия)	748
III	«Авто+»	20	Торсуев Юрий (Беларусь), Торсуев Владимир (Беларусь), Леонтьев Андрей (Беларусь), Жиров Сергей (Беларусь)	694
Класс 4				
I	«MG-YAMARAN»	7	Кошурников Виктор (Россия), Филиппов Александр (Россия), Крекнин Сергей (Россия), Геращенко Андрей (Россия)	820
I	«Akvashelf Racing U.M.S.»	11	Егоров Евгений (Латвия), Миль Яанус (Эстония), Йюуль Юрии (Эстония), Голдовский Николай (Россия)	648
III	«Атаман»	10	Сафонов Герман (Россия), Красноперец Александр (Россия), Василенко Алексей (Россия), Опехтин Владимир (Россия)	609
Класс 5				
I	«Мираж»	3	Ивонинский Александр (Россия), Овчинников Андрей (Россия), Шлом Вадим (Россия), Авакян Артур (Россия)	850
II	«Серебряная мечта»	8	Бабанов Андрей (Россия), Бабанов Павел (Россия), Решемкин Алексей (Россия), Успенский Владимир (Россия)	780
III	«Таурас-Феникс»	5	Берницын Андрей (Россия), Мицкус Сигитас (Россия), Сеницын Алексей (Россия), Патяев Денис (Россия)	757

