



Алексей Даняев. Фото автора и Владимира Гашнева

## «24 часа Петербурга» «зеленеют»

Ставшая уже традиционной для Петербурга гонка-марафон «24 часа» вокруг Петропавловской крепости после прошлогоднего отсутствия в календаре водно-моторных соревнований в этом году вернулась на невские берега, причем в мировом статусе. И тут мы обнаружили, насколько усилился дух соперничества команд в классе «Endurance Pneumatics».

**В**о-первых, напомним, сейчас проводятся два отдельных чемпионата – Европы и мира. Во-вторых, они проходят по этапной схеме, когда команды колесят по европейским пределам, меняя акватории и став по существу профессиональными, с той только разницей, что бьются водно-моторники не за материальный интерес, а лишь за гордое звание чемпионов, кубки и спортивные разряды.

Прогрессирующее «позеленение» стран Евросоюза не могло не внести коррективы в разделы Положения о гонках. Теперь к соревнованиям допускаются суда, оборудованные двигателями, которые отвечают требованиям ЕРА 2006 г. Некоторые «незеленые» модели, одобренные UIM прежде, такие как 50-сильный «Tohatsu» или спортивный «Mercury XR2» в 175 л.с., допущены лишь в порядке исключе-

ния. Появились и послабления. Теперь не нужно высчитывать разницу рабочих объемов моторов для классификации гоночных болидов, для этого достаточно заявить паспортную мощность. К первому классу «PR1» отнесли самую мощную технику от 300 л.с. и далее по убывающей от «PR2» до «PR4»: 200, 130 и 60 л.с. соответственно. Для тех команд, у которых на лодках стоял мотор мощностью меньше предельно



разрешенной для класса, правилами введен «гандикап» по минимально разрешенной массе судна из расчета 3,5 кг/л.с. Ослаблены в этом сезоне и требования к самим корпусам, в частности, отменен пункт правил, который запрещал использование специальных устройств, снижающих сопротивление движению, таких как туннели, поперечные реданы, аэродинамические элементы. Впрочем, немногие команды поспешили воспользоваться льготой, и большинство гонщиков использовали старые проверенные корпуса разработки С.Федорко, Ю.Смирнова, «Мобиле Групп», «Элко».

За мировое первенство, как и прежде, бились в основном российские команды. Не преминули воспользоваться

случаем латыши, тем более что один из европейских этапов этого сезона прошел в Риге. Приехали бельгийская команда и даже белорусская, несмотря на возникшие в стране экономические трудности. Говорят, активные в прошлых сезонах венгры тоже собирались приехать, но так и не дождались уверений в стопроцентном кворуме чемпионата. А кворум все-таки был: в каждом из четырех классов набралось не менее пяти команд, общее их число составило 22. В неограниченном, первом, классе преобладали 300-сильные «Mercury Racing Optimax», во втором классе три из пяти лодок гонялись под «Yamaha Z200», весь третий класс, как по команде, был укомплектован «Evinrude 130 E-Тес». «Малышей»

четвертого класса несли к победам «Tohatsu M50D», только белорусы приняли на вооружение 50-сильную «Honda».

Нельзя не сказать о замечательных участниках чемпионата. По-прежнему в строю 75-летний ветеран спорта «дядя Юра» Смирнов, которого мы поздравляем с юбилеем и желаем ему здоровья и оптимизма. Он только что принимал участие в рижском этапе чемпионата мира. Были семейные экипажи – отцы и дети – и даже трое гонщиков в составе команд «Химки-Тим», «Дети Чапаева» и белорусского «Минска». Примечательна команда под названием «Формула будущего», которую составили подростки за время существования этого детского класса





гонщики. Интересно также, что эти «самые-самые» спортсмены в основном собрались в младшем, четвертом, классе.

Следует отметить хорошую организацию, за которую впервые стала отвечать руководитель гонки Н.Б.Пылаева, а может быть, просто за многие годы персонал четко уяснил круг своих обязанностей. Свободный допуск зрителей на остров был открыт везде, кроме лагеря внутри крепости и коротких участков берега вблизи технических бонов, это сняло напряженность и добавило массовости; охранники были вежливы и доброжелательны. Наиболее опасные участки берега оградили металлической сеткой. Собрания пилотов проводились прямо в лагере, а

пресс-центр регулярно снабжал журналистов сводками с акватории.

При четкой работе служб все неожиданности могли возникнуть только на трассе, и их на этот раз оказалось в достатке. Команда «Кураж» не вышла в гонку вообще, а «RRG Harley-Davidson» за час до старта учинила замену редуктора мотора и затянула со спуском на воду на четверть часа. Возможно, из-за этого старт был дан только спустя пару минут после полуденного выстрела пушки. Погода выдалась солнечная, но не слишком спокойная, и волны на Неве было как от переменного ветра, так и от непрерывно снующих туда-сюда прогулочных теплоходов. Как обычно бывает, после спортивного заката первых часов редкие участники не

подошли к ремонтному бону для подстройки двигателей, состав лидеров менялся во всех классах, но заметно стабилизировался к вечеру первого дня. В первом классе мощно начавшая команда «Мираж», шедшая со средней скоростью более 112 км/ч, после трех часов гонки и замены «ноги» разбила днище своей лодки и встала на прикол. «Битва титанов» развернулась между двумя московскими командами «New Star». Полгонки на несколько кругов всех опережала «New Star-II», за ночь же вперед уверенно вырвалась «New Star-I», кстати, единственная обладательница корпуса, построенного под новые правила – с парой поперечных реданов. Впрочем, успех в длительной гонке определяется не какими-



либо выдающимися скоростными качествами лодок, а в первую очередь их надежным стабильным ходом от смены к смене.

Во втором классе борьба сложилась напряженнее: несколько часов все претенденты шли с разрывом в считанные круги. Плотно соперничали «MG-Yamagan» и «Pal&Tex», но после ряда наказаний и стоянок в ремонте вперед вышли латыши из «Akvashelf Racing» под «Mercury Racing 200»; а команда «Pal&Tex», хотя и не обошлась без ремонта своей «Ямахи», но прочно удерживала вторую позицию. Команду «MG-Yamagan» отбросил назад ночной инцидент с переворотом на дистанции. Пилот не пострадал, но вернулся в лагерь верхом на днище лодки. Несколько часов самоотверженного труда механиков позволили команде достойно финишировать без пометки «DNQ» (Did Not Qualified) в протоколе.

Третий класс шел очень неровно, несмотря на равные шансы, предоставленные однотипными двигателями. Безоговорочно лидировала «RRG Elko», с распределением остальных мест неясность царила все сутки. Она разрешилась так: половина претендентов не смогла дойти до финиша, причем у «Mobile Group» на восьмом часу оторвался двигатель, что лишило команду всяких шансов, а «Evinrude-Rosan» и «RRG Dixsika» в честной борьбе сумели подняться из самого низа таблицы до второго и третьего мест соответственно.

Младший, четвертый, класс больше остальных натерпелся от крутой волны, подбрасывавшей маленькие легкие лодки к небесам, и тут также в первые часы гонки трудно было определить явных лидеров – то и дело к бону кого-то подтаскивал на буксире служебный катер с желтым флагом. Стабильный быстрый ход лодки ветерана «дяди Юры»,

легко узнаваемой по паре высоких «усов» из-под мотора, все-таки вывел команду «Мнев» на первое место.

То, что участникам не пришлось долго ждать на жаре церемонии награждения, тоже можно записать «в плюс» организаторам. Ее блестяще провел судья-информатор Александр Беляевский. Результаты гонки этого года не превзошли лучших показателей двух- и трехлетней давности, но оказались близки к ним. Это говорит о том, что «зеленые» моторы мало уступают по своим характеристикам спортивным (надо заметить, что шум моторов в этой гонке был заметно ниже, чем в прошлом), а мастерство участников выросло до такого уровня, когда победу решают нюансы – хорошая спортивная форма пилотов, слаженность работы сервисной команды, тщательная предварительная подготовка матчасти. Ведь это и есть слагаемые успеха в большом спорте. ■

### Победители международной гонки «24 часа Санкт-Петербурга»

	№	Команда	Результат (число кругов)
<b>Класс 1</b>			
I	1	«New Star» (Д.Вандышев, Р. Вандышев, А.Есяян)	854
II	4	«New Star II» (М.Киташев, Д.Малкин, А.Панюшкин, М.Земрацис)	780
III	5	«Taurus-Fenix» (М.Быков, М.Сигитас, А.Синицын, Д.Патяев)	680
<b>Класс 2</b>			
I	6	«Akvashelf Racing» (Д.Шиллер, А.Дудак, Р.Нормундс, А.Леонтьев)	807
II	99	«Pal&tex» (С.Паламарчук, Е.Паль, А.Василенко, Э.Урметс)	709
III	17	«Garant» (Б.Андреев, А.Кречет, Б.Левин, И.Истомин)	687
<b>Класс 3</b>			
I	27	«RRG ELKO» (С.Матвеев, В.Светашов, Б.Ефимкин, С.Кряжев)	732
II	9	«Evinrude Team Rosan» (С.Сысов, Ю.Лысенко, В.Афонкин)	627
III	55	«RRG Dixsika» (А.Кашапов, Е.Виноградов, А.Потапов, О.Гребенщиков)	593
<b>Класс 4</b>			
I	35	«Мнев» (Ю.Смирнов, А.Смирнов, А.Костромин, И.Пылаев)	567
II	37	«Дети Чапаева» (Р.Герашенко, А.Солнышкин, С.Трубенко, Н.Абросова)	517
III	21	«Khimki-team» (В.Выгузов, В.Выгузова, Н.Федоров, А.Кузнецов)	358





# Качественное масло — надежный мотор

Инженеры компании Suzuki Marine широко известны своим умением создавать лодочные моторы, используя передовые идеи и внедряя свои лучшие достижения в их конструкцию. За десятилетия постоянных инноваций в моторостроении компания Suzuki Marine сумела стать неоспоримым лидером в отрасли, создав полноценный ряд лодочных двигателей и предоставив доведенную до совершенства 4-тактную технологию для линейки моторов от DF 2,5 л.с. до флагмана мирового моторостроения DF 300. Создавая моторы и применяя в них лучшие разработки и технологии (впрыск топлива с электронным управлением, эффективное передаточное число главной передачи 2,59:1 и самонастраивающаяся цепь привода, не требующая технического обслуживания, генераторы высокой мощности, смещенный торсионный вал и т.д.), Suzuki Marine демонстрирует приверженность к совершенствованию, чтобы обеспечить своим потребителям впечатляющие эксплуатационные характеристики в сочетании с топливной экономичностью. Эти усилия позволили создать полноценный ряд моторов и стать лидером в отрасли, известным не только среди любителей, но и среди профессионалов. Гибкая политика фирмы Suzuki позволяет идти навстречу требованиям некоторых рынков, в том числе и российского. Компания сохранила производство линейки 2-тактных моделей подвесных двигателей, являющихся легкими, надежными, доступными и очень неприхотливыми в обслуживании. В этом году очередной 6-й по счету престижной премией от NMMA (National Marine Manufacturers Association's) удостоилось новое семейство 4-тактных двигателей Suzuki DF40A/50A.

Трехцилиндровый двигатель, оборудованный двумя распредвалами (DOHC), системой впрыска топлива с возможностью работы на обедненных смесях и системой легкого старта двигателя был спроектирован с чистого листа инженерами компании Suzuki Marine. По сравнению с предыдущим поколением подобных двигателей расход топлива уменьшился на 23%, а время выхода на обороты максимальной мощности снизилось на 25%. Все это говорит о том, что инженеры компании Suzuki Marine не стоят на месте и разрабатывают все более современные подвесные лодочные моторы.

Гибкая политика и современные технологии двигателестроения это не все, чем пользуются инженеры Suzuki Marine в разработке высокотехнологичных лодочных двигателей. Многолетнее сотрудничество с французской компанией Motul в сфере смазочных материалов стало дополнительным гарантом надежности и долговечности двигателей Suzuki Marine. Компания Motul производит несколько специальных продуктов для подвесных моторов под маркой Suzuki Marine by Motul: Suzuki Marine by Motul 10W30, Suzuki Marine by Motul 10W40, трансмиссионное масло Suzuki Marine by Motul SAE90 и линейку масел OUTBOARD для 4-тактных двигателей. Все масла линейки Suzuki Marine by Motul и OUTBOARD отвечают последним стандартам FC-W от NMMA и высоко оценены владельцами лодочных моторов Suzuki Marine по всему миру. Благодаря совместным усилиям компаний Suzuki Marine и Motul вы получаете не только высокотехнологичный двигатель, но и надежную защиту на весь срок его

службы. Кроме специальных продуктов для моторов Suzuki Marine, компания Motul производит универсальные масла для 2-тактных двигателей и широкий спектр продуктов для обслуживания любой водной техники, всех видов узлов и агрегатов лодочных, автомобильных и мотоциклетных двигателей. Качество и традиции смазочных материалов Motul, проверенных временем и инженерами компании Suzuki Marine, залог надежности вашего лодочного двигателя!

# MOTUL

