

Две Европы

После переноса чемпионата мира по водно-моторному спорту в гонках на выносливость в Ригу, в сезоне 2012 года первоначально планировались два этапа чемпионата Европы – первый в Дунайвароше (Венгрия), второй в Минске. Однако ближе к делу, по решению Международного водно-моторного союза (IUM) две гонки получили каждая свой отдельный статус – Чемпионат Европы в один этап в Венгрии и Кубок Европы, тоже в один этап, в Минске.

Андрей Геращенко,
капитан команды Nina Motorsport
Фото автора и Анны Геращенко



Старт гонки в Индустриальном порту Dunaferri

Огорченные неудачей в Риге, но полные решимости взять реванш, члены нашей команды Nina Motorsport (№37) с помощью дружественной нам компании «Мобиле Групп» практически своими руками отремонтировали поврежденное на Даугаве днище лодки и, одолев, кто на автомобиле с лодкой на прицепе, кто на самолете, более 2 000 км, 10 августа прибыли в Дунайварош.

Гонки в акватории индустриального порта Dunaferri, представляющей собой рукав «голубого Дуная», проводились уже не раз, и многие из нас уже мерялись силами на главной венгерской реке. Во всех четырех классах был набран необходимый кворум в пять лодок, то есть на гонку заявили 20 экипажей. В нашем классе до 200 л.с. все те же соперники: Палитех (№99), Akvashelf Racing (№6), Motobox Racing Team (№11) и Hungaronyul (№20).

Старт шестичасовых соревнований был дан в 12:00 в субботу 11 августа. Наша команда с самого начала захватила лидерство в классе и удерживала его практически на протяжении всей гонки. И надо же было такому случиться, когда до финиша оставалось чуть более получаса, в моторе произошел электронный сбой, после чего он наотрез отказался при включении передачи развивать обороты выше холостых. Потеря времени на буксировку лодки к ремонтному понтону и безуспешные поиски неисправности отбросили нас на последнее пятое место. Как категорические противники

полного схода, мы выпустили «болид» финишировать, пусть и на минимальных оборотах. Для этого нужно было проделать практически полный круг в 1700 метров на минимальном ходу, но правило десяти минут приема финиша после лидера позволило нам получить квалификационный зачет, причем даже не на худшем месте, т.к. команде №6 не были зачтены круги последнего часа гонки за дозаправку после 17 часов. Местное правило не осуществлять заправку позднее, чем за час до финиша, было озвучено на утреннем брифинге пилотов, но, видимо, не все его услышали. Победу же одержали: в нашем классе команда Палитех (№99), в неограниченном – New Star 2 (№4), в классе до 140 л.с. – ELKO (№27), а в самом младшем, до 60 л.с. – как и в Риге, команда Marlin (№36).

На следующий день организаторами Чемпионата Европы были назначены «шуточные» соревнования на 20-местных гребных лодках «Дракон», в которых приняли участие все желающие.

Имея в запасе более месяца до старта Кубка Европы, мы перебрали практически весь мотор, поменяли кое-какие датчики и отправились в Минск в полной уверенности в безотказности нашей силовой установки – подвесного мотора Yamaha Z200PETOL. И оказались правы. Забегая вперед, скажу – двигатель не подвел нас ни на секунду в течение всей гонки.

На Кубок Европы всего заявили 20 команд: 3 в старшем классе (интересно,



Пилотирует Нина Абросова



Смешались лодки, люди и буи

Кубок Европы в отличие от чемпионата позволяет не соблюдать правила кворума?), все те же 5 экипажей в нашем, 7 в классе до 140 л.с., и 5 в младшем. Как и в прошлом году, соревнования проводились в акватории водохранилища Дрозды, вполне достаточной для трассы протяженностью 2.5 км, включающей в себя три левых поворота и один правый.

Гонка стартовала ровно в полдень, и обычно спокойная поверхность водохранилища перестала быть гладкой. А вот сама гонка для нашей команды прошла исключительно гладко – ни одной поломки, ни одной потерянной минуты и ни одного штрафа (про инцидент с отменой штрафа за несовершенное нарушение я здесь опускаю), что в итоге и привело нас к долгожданной победе. Практически так же ровно гонка прошла и для более быстрого, чем мы, латвийского экипажа Akvashelf (№6), однако пара штрафных кругов позволили им занять только второе место, с отставанием от нас в полтора круга.

Надо сказать, такого количества вычтенных штрафных кругов у разных команд я не помню за всю свою более чем 10-летнюю историю участия в гонках на выносливость. Список нарушений занял полностью лист формата А4. Зато гонка прошла без каких-либо серьезных происшествий – ни одного переворота, ни одного опасного гоночного инцидента. А вот поломки были. Срезанная лопасть винта и затем поломка редуктора не позволили занять призовое место чемпиону Европы команде «Палитех» (№99).



Высшая ступень пьедестала

Из-за многочисленных ремонтов выпала из окончательной классификации венгерская команда Hungaronyul (№20), которая намотала всего 67 кругов, а это менее 40% лидера в классе (наш результат – 209 кругов). Практически «не ломавшаяся» эстонская команда Motobox Racing Team (№11), но «схлопотавшая» несколько штрафов, заняла третье место.

Поломка перед самым окончанием гонки не позволила финишировать экипажу лодки №27 ELKO, за счет чего они оказались на последнем месте, имея в итоге на три круга больше, чем победитель в классе до 140 л.с., «Буревестник» (№12). Опустевший прямо на трассе бензобак и штраф-

ные круги не позволили победить, казалось бы, недавно абсолютному лидеру сезона в младшем классе – команде Marlin (№36), отставшей всего на 7 секунд от команды Hungarowolf (№34), занявшей первое место.

Наверное, повторюсь, но лидерство по скорости – не всегда гарантия успеха в гонках на выносливость. Имея на минской воде скорость несколько меньшую, чем у команды №6, и намного меньшую, чем у экипажа №99, мы смогли достойно закончить водно-моторный сезон 2012 года, одержав чистую победу за счет стабильного хода и корректности поведения на трассе и дозаправках.

Кубок Европы – наш! ✖