

«24 часа» со всей суровостью закона

Алексей Даняев, фото автора, Александра Фрумкина и Анны Геращенко

Еще недавно казалось, что водно-моторная спортивная жизнь мало-помалу покидает Северную столицу. Престижные гонки «Формулы-1 H2O» переместились в Казань, этапы длительных гонок Endurance Pneumatics проходят в Москве, Риге и Дунауйвароше, а самый захватывающий 24-часовой марафон вокруг Петропавловки – гордость нашего спорта – по разным причинам не проводился уже два года. За это время не только много воды утекло под мостами Кронверкского пролива, но даже успело появиться поколение гонщиков, не пробовавших вкус невской воды.





И вот с началом нового сезона пришла весть: длительная гонка вернулась в СПб, благодаря поддержке Спорткомитета, а также частных спонсоров, гонщиков Андрея Киташова и Сигитаса Мицкаса, взявших на себя все основные расходы. Гонка вернулась в «сдвинутом» формате: из-за загруженности акватории на Большой Неве

спортивными событиями ее проведение назначили не на выходные, а на начало недели. Компанию марафону составили чемпионат России по аквабайку и заезды надувных катамаранов ZarCat – целая неделя водно-моторного праздника среди прекрасных городских панорам.

Уже на пресс-конференции стало заметно, что оргкомитет длительной гонки не намерен привлекать к событию чрезмерного внимания досужих зрителей – «чтобы не нарушать жизнь города». Ставку сделали на безопасность, максимально четкую организацию работы судейства (всего около 200 человек в команде обслуживания) и технологию учета пройденных кругов и смен экипажей. Впервые в тестовом режиме заработала система передачи результатов в Интернет в режиме реального времени. На сайте гонки 24hours.spb.ru все желающие могли видеть, как располагаются спортсмены внутри групп сообразно намотанным кругам. Разумеется, на окончательный результат должны были повлиять наказания по выявленным нарушениям и поданным протестам соперников. А штрафы за

нарушения правил стали очень весомыми. На 5 кругов наказывали команду за разговоры по телефону на заправочном понтоне, незначительные разливы ГСМ при заправке и ремонте «опускали» на 8, а обгоны под мостами Кронверка и небезопасное пилотирование лишали спортсменов целых 15 добытых нелегкой борьбой кругов, вплоть до дисквалификации команды. Несколько судей на каждом поворотном знаке внимательно следили за ходом гонки, и одна только скорость хода не могла гарантировать бесповоротной победы.

Другим фактором непредсказуемости исхода стал отказ ассоциации классов PR от прежнего жесткого подхода к конструкции лодок. Основными условиями прохождения технической комиссии стали официальное одобрение двигателя UIM и соблюдение минимальных размерений и массы; конструкция днища теперь допускает поперечное реданирование и наличие улучшающих ход стабилизаторов и кильков. Не обязательен даже сплошной надувной баллон – в носу допустим жесткий участок борта. Это, впрочем, вызывало наре-





кания у некоторых спортсменов, чьи суда когда-либо пострадали от ударов острых носов конкурентов – какое им дело до эстетики? Но в целом указанные причины придали соревнованию ожидания особой остроты и непредсказуемости.

За без малого 15 лет развития Endurance Pneumatics скорости на дистанции выросли, и, несмотря на высокую квалификацию действующих спортсменов, следует ожидать усиления мер безопасности на дистанции, вплоть до обязательного допинг-контроля. В этот раз в обеспечении дежурили 8 обслуживающих катеров

и 3 бригады медицинской помощи, включая реаниматоров. Напутствуя спортсменов, президент ФВМС Юнис Лукманов пожелал: «Стремитесь к победе, рискуйте, но немного – только чтобы получить достойный результат». Поле рискованных тактических решений было, впрочем, сильно заужено ужесточенными правилами гонки, и судей можно было понять: прошлый этап гонок PR в Риге сопровождался такой экстремальной волной, что избежать аварии не удалось – один из прибалтийских гонщиков получил серьезную травму. В Питере также стояла неустойчивая погода,

ожидались шквалы, и главный судья Сергей Атаманов был готов в любой момент тормознуть гонку, ведя весь пелетон за катером-стартером столько времени, сколько потребуется.

Всего на старт вышли 23 команды. Большинство – наши соотечественники, были также экипажи из Латвии, Эстонии, Венгрии. На гоночных лодках преобладали моторы Mercury, ими был оборудован и самый мощный 1-й класс, где три команды из пяти представляла московская группа New Star. «60-ки» четвертого класса были тоже сплошь Mercury, тогда как третий класс захватили 115-сильные «Эвинруды». И только во втором, 200-сильном классе наблюдалось некоторое разнообразие: кроме Mercury и Evinrude – еще две «Ямахи» команд MG-Yamanan и «Гарант». Большинство лодок гоняется уже не первый год, есть откровенно «уставшие» образцы. Появляются и новинки, протестированные новым регламентом UIM, от них ожидалось новые рекорды – у тех же MG-Yamanan и московской Elko. Судно New Star 3, построенное в Бельгии, сильно отличалось внешне от всех остальных, имело укороченный баллон и нео-



Слово победителю

Андрей Геращенко,
команда MG-Yamagan

«Эмоции испытываю исключительно положительные. Водномоторной общественностью проведение этого соревнования после перерыва было воспринято «на ура». Интересная особенность длительной



бычный «клюв»-волнорез в носовой части днища.

Стартовать вместе с полуденной пушкой не удалось из-за технических нестыковок, но после двух часов напряженного ожидания разбитые на группы лодки выстроились за судейским катером – и он вел этот дружный строй целый первый круг, не давая уйти в безудержный отрыв, пока «большие» и «маленькие» не растянулись достаточно по дистанции. И как водится, в первые два часа у ремонтного понтона побывала почти половина экипажей. Началось с разбитых подвесок моторов – у тех, кто понадеялся на привод откидки, а не зафиксировал жестко «ногу» мотора на дополнительном упоре. Были и рваные баллоны, и разбитое к вечеру днище лодки команды «Таурас-Феникс». В самом мощном классе вскоре осталось

фактически два соперника – Mirage и New Star с тремя лодками.

Анализируя ход гонки, можно было заметить интересные вещи. Например, скорости в первом и втором классах на круг различались мало, несмотря на разницу в сотню «лошадей» и несомненное преимущество «трехсоток» на прямых участках. Прохождение узкостей нивелировало это преимущество, риск аварий же при постоянной работе акселератором возрастал – большая тяжелая лодка скидывает ход не так активно, как меньшая по рангу, забегая вперед, скажем, что абсолютный рекорд гонки установила команда MG-Yamagan во втором классе. Интересно и то, что в каждом классе паралидеров при примерном равенстве намотанных кругов четко делилась на ведущего «аккуратиста» и догоняющего «хулигана», который неизбежно



гонки заключается в возможности наверстать потери от простоев из-за поломки. В нашем случае, когда спустя 8 часов после старта ближе к полуночи наш аккумулятор «закончился», мы потратили полтора часа на его замену и скатились из лидеров на 4 место, отстав от нового лидера в нашем классе PR2 на 25 кругов. Но благодаря нашей опытной команде (большая часть пилотов которой гоняет с 2001 года) и отлично настроенной лодке «Буревестник 650R» с мотором Yamaha Z 200 PETOI нам снова удалось обойти соперников. Справедливости ради стоит отметить, что команда, занявшая в нашем классе второе место, пройдя дистанцию без поломок, накрутила больше кругов, но получила слишком много штрафов. В этом году наблюдалось самое большое количество наказаний за всю историю проведения данного соревнования. Мы получили только 3 штрафных круга – за разлив масла во время заправки. Как видим, теперь побеждает не только самая быстрая команда, но и самая дисциплинированная, соблюдающая правила».

Победители XII ЧМ Endurance Pneumatics в классах 1/2/3/4

Класс 1

- I **New Star 2** (Д. Малкин, А. Панюшкин, К. Устинов, Р. Вандышев) – 722 кр.
- II **New Star 1** (А. Новиков, И. Вандышев, А. Петрухин) – 654 кр.
- III **New Star 3** (В. Сахаров, А. Головкин, А. Есян, Д. Вандышев) – 593 кр.

Класс 2

- I **MG-Yamagan** (В. Кошурников, А. Филиппов, С. Крекнин, А. Геращенко) – 792 кр.
- II **Pal'tech** (Е. Паль, С. Паламарчук, В. Гаркуша, Р. Ершов) – 778 кр.
- III **Akvashelf Racing** (Д. Шиллер, А. Дудак, Н. Разна, Ю. Йоул) – 775 кр.

Класс 3

- I **RRG-Ferrari** (И. Абдулов, Ф. Мешков, С. Поляков, С. Захаров) – 665 кр.
- II **RRG-Elko** (С. Матвеев, С. Кряжев, В. Светашов, А. Овчинников) – 640 кр.
- III **Сова-Марин** (Д. Павловский, И. Украинец, Г. Сафонов, П. Чикунов) – 629 кр.

Класс 4

- I **Стрингер** (А. Василенко, И. Пылаев, Р. Паламарчук) – 597 кр.
- II **Akvashelf Racing** (Т. Смилскалнс, М. Тучковс, Г. Тучковс, И. Украинец) – 585 кр.
- III **Pal'tech-FF** (С. Кондратьев, А. Орлов, Р. Орлов, Г. Казимов) – 545 кр.

