

терял результат из-за налагаемых штрафов. «Амбиции ведут к потерям» – глубокомысленно изрек наблюдавший гонщик-патриарх «дядя Юра» Смирнов – «Выиграл пяток кругов – и держись себе на безопасной скорости, техника целее будет!».

Нагрузки на моторы и корпуса добавляли непрерывно снующие мимо трассы «Метеоры»; волна от них заметно «доставала» гонщиков, только ночью вода стала спокойнее. «Лодку жалко» – сетовал А. Филиппов из MG-Yaman. Лодка №7 с новым корпусом прекрасно «стояла» на битой волне, и если временами уступала лидерство, то затем снова возвращалась на первую позицию в классе. Почти во всех классах были и аутсайдеры, которые либо сошли с дистанции из-за поломок, либо предпочли отстояться длительное время в лагере, чтобы в конце концов финишировать, хотя бы и с минимальным результатом. Настоящие же бойцы ремонтировались и мчались дальше, например как New Star 3, лодка которой за сутки сменила три редуктора.

Холодные головы гонщиков и технарей в экипажах, оснащенных достаточно «свежей» матчастью, решили исход гонки. Судьи два часа пересчитывали результаты, собирали протесты. Доходило до разбирательств применения отдельными командами нестандартного топлива. На вопрос о возможных причинах наблюдаемого обилия наказаний Сергей Атаманов отчеканил: «Развитая система штрафов на сегодня – это наиболее эффективный способ реализации принципа спортивной справедливости и равенства». Кто-то скажет – субъективизм, но, согласимся, не слишком обременительный, когда на кону только почетные кубки и скромное звание чемпиона мира. Их куда более достоин трудяга-«аккуратист», чем рвущийся к победе любой ценой «хулиган».

## Даугава выявляет сильнейших

**Андрей Геращенко**, капитан команды MG-Yaman



Календарь водно-моторного сезона 2014 в классах Endurance Pneumatics оставался неопределенным вплоть до февраля месяца. Рассматривалось несколько вариантов – чемпионат Европы в два этапа, первый в Риге в июне, второй в августе в Москве, а также чемпионат мира в один этап в сентябре в Дунайвароше (Венгрия).

**П**отом появилось предложение провести второй этап чемпионата Европы в городе Августов (Польша) вместо Москвы. В итоге в начале февраля состоялось собрание Федерации водно-моторного спорта совместно с инициативной группой гонщиков, на котором это предложение поддержали, а также обсудили возможность возвращения ЧМ в Санкт-Петербург в любимом формате 24-часовой гонки.

После многочисленных переговоров и перетасовки персонала в группе промоутеров гонка была согласована на 1–2 июля, то есть со вторника на среду, впервые в будние дни, так как место проведения – Петропавловская крепость – оказалось занято в единственно возможные, согласно календарю UIM, предыдущие и последующие выходные, в связи с другими спортивными мероприятиями. Но гонщики и их команды на-



столько изголодались по «24 часам», что мало кто придавал этому обстоятельству значение.

Но вернемся к чемпионату Европы. Первый этап в Риге тоже пришелся на не совсем традиционный день недели – пятницу, причем 13-е, так как в субботу 14 июня в Латвии День памяти жертв коммунистического террора.

«В пятницу, так в пятницу», – сказали гонщики, и в количестве 22 экипажей подали заявки на участие.

Наша команда MG-Yamagan (надеюсь, вы не забыли, уважаемые читатели, наш гоночный номер 7) тщательно подготовилась к сезону, настраивая лодку вплоть до середины ноября. Весной мы вышли на воду уже в мае. Долго подбирали размер и положение спонсонов, готовили винты и... но не будем раскрывать всех секретов. В итоге мы прибыли в Ригу, настроенные только на победу. Остальные команды в на-

шем классе PR2 (до 200 л.с.): Motobox (№11, Эстония), Akvashelf Racing (№69, Латвия), Hungaronyul (№20, Венгрия), Palitex (№99, Россия) и Nina Motorsport (№37, Россия) тоже готовились и не просто покатаются приехали. В старшем «неограниченном» классе появились новые лодки – бельгийского (№8) и греческого (№6) происхождения, правда, забегающая вперед, скажем, не показавшие блестящих результатов. «Бельгиец»,

Та самая «кочка»



«Мне бы в небо»



Фото Анны Геращенко

может, и развивает 160 км/ч, со слов членов его команды, но по прямой и по гладкой воде. В Риге же о гладкой воде даже речи быть не может. Сразу же после старта в 13:00 в акватории Даугавы образовалась жесточайшая «кочка», вызванная как самими болами, так и отраженной волной от гранитной набережной старой Риги. В результате, благодаря этой «кочке», а также слишком рискованному пилотированию некоторых чересчур горячих гонщиков, не прошло и получаса после старта, как началась череда аварий. Лодка №24 класса PR3 (до 140 л.с.) изобразила «субмарину», в результате чего палуба завернулась назад, как на вскрытой консервной банке. Далее последовали переворот болида №99 из нашего класса и невероятный акробатический кульбит лодки №5 из старшего. Вследствие

этих аварий пострадали не только лодки, но и сами гонщики, что в итоге привело к сходу всех перечисленных экипажей. К сожалению, сойти пришлось и дружественной нам команде

Nina Motorsport. Причина – опять не выдержало удары рижской волны днище, как это уже произошло здесь два года назад («Трудные 12 часов Риги», №239 «КиЯ»).

Нашей же команде удалось пройти все 6 часов гонки без каких-либо происшествий, уверенно лидируя практически с самого старта в своем классе. Кстати, не только в своем, в итоговом протоколе в абсолютном зачете, имея за плечами 269 кругов, мы уступили только победителю неограниченного класса – питерской команде MIRAGE №3, причем, всего 1 круг. В классе PR3 первыми пришли ребята команды Harley Davidson Moscow (№19) с 206 кругами, в младшем PR4 победителем стала латвийская команда Akvashelf Racing (№9), намотавшая 176 кругов.



Лодка №24 после аварии