

«8 часов Москвы и дождя»

Взявшие в прошлогоднем сезоне тайм-аут специалисты компании «Мобиле Групп» и по совместительству традиционные участники гонок на выносливость Александр Филиппов и Сергей Крекнин к середине августа 2013 закончили строительство новой спортивной лодки.



Андрей Геращенко, капитан команды MG-YAMARAN
Фото автора и Анны Геращенко

«Буревестник» обзавелся разрешенными правилами U M (Международный водно-моторный союз) двумя поперечными реданами, удлиненным почти до самого мотора гаргротом, более обтекаемой формой палубы и аэродинамичным зауженным к корме надувным баллоном. В целом все эти нововведения позволили разогнать лодку во время тестовых испытаний до 130 км/ч, совсем недавно бывших максимумом для более старшего «неограниченного» класса.

Готовность лодки и установка на нее

нашего бессменного силового агрегата – подвесного мотора YAMAHA Z200PETOL – означали восстановление прежнего состава нашей гоночной команды MG-YAMARAN (гоночный номер – 7): уже упомянутые Филиппов и Крекнин, а также Виктор Кошурников и автор этого повествования. Команда N NA MOTORSPORT после более года нашего с ней сотрудничества под руководством Нины Абросовой отправилась, что называется, в самостоятельное плавание, оставшись с нами «друзьями навек». Впрочем, все мы в нашем водно-моторном спорте конкуренты только во время гонки, в остальное время не разлей вода.

Как я уже писал в прошлом репортаже («КиЯ» №244, 2013), чемпионат мира по водно-моторному спорту в классах Endurance Pneumatics был перенесен из Санкт-Петербурга в Москву на 24 августа. В связи с тем, что гонки в суточном формате возможно проводить только в Санкт-Петербурге в сезон «белых ночей», вопрос о «24 часах

Москвы» даже не обсуждался. Выбор был между 12 и 8 часами. В итоге, по причине рано сгущающихся сумерек в это время года, в целях безопасности гонка была утверждена в формате 8 часов (по правилам минимальная продолжительность гонки на выносливость – 6 часов).

Накануне гонки, во время мандатной комиссии, на чемпионат мира явились 27 команд. Такая явка с лихвой перекрыла минимальный кворум в 5 экипажей во всех классах, только в «неограниченном» классе оказалось ровно 5 лодок. В нашем классе до 200 л.с. кроме нас заявки подали еще шесть команд: Palitech (№99, Россия), Akvashelf Racing (№6, Латвия), Motobox (№11, Эстония), Hungaronyul (№20, Венгрия), Barvika-Service (№17, Россия) и, конечно же, Nina Motorsport (№37, Россия) в обновленном составе.

День 23 августа был солнечным и по-летнему теплым, а вот утро гоночного дня встретило нас не предвеща-

ющим ничего хорошего мрачным пасмурным небом. Первоначально старт был назначен ровно в полдень, однако, в силу неожиданно большого числа участников не все команды успели вовремя заправить свои бочки топливом (бензин организаторы предоставили бесплатно, за что им отдельный респект), и начало перенесли на час позже.

Со стартом гонки «стартовал» и дождь, почти не прекращавшийся до самого финиша, меняясь от тропиче-

В ожидании – 27 команд



Комментарии излишни



ского, но холодного ливня до мерзкого осеннего «крапа». Еще во время парадного круга пилот команды №19 Harley-Davidson зачем-то атаковал носом своей лодки наш мотор, чуть не сбив с него капот. В результате этого инцидента со старта наша лодка ушла далеко не первой, что было все-таки гораздо лучше, чем ситуация эстонской команды Motobox с отказом мотора прямо перед стартом. Еще один, я бы сказал, инцидент случился в начале второго часа гонки, только теперь он коснулся всех находившихся на трассе



Главный судья – Александр Беляевский

экипажей. В акватории Химкинского водохранилища, где проходили соревнования, неожиданно нарисовался огромный катер и, не обращая внимания на соревнующихся «муравьишек», прямо через трассу двинул в ему одному известном направлении. Непонимающие, что происходит, пи-

лоты огибали «лайбу» кто слева, кто справа, но к счастью, до столкновения не дошло. То ли капитана катера никто заранее не предупредил о проходящих соревнованиях, то ли по московским канонам ему «закон был не писан», сие нам осталось неизвестно. После океанских размеров «первопроходца» сле-



Всем включить бортовые огни

довавший за ним катерок, опять же прямо через гоночную трассу, уже воспринимался как должное. Почему-то вспомнилась известная парочка из мультфильма про Маугли: «А мы пойдём на север...».

Через 1 час 45 мин после старта мы планировали дозаправку и смену пилота, что и проделали строго по расписанию. Каково же было наше разочарование, когда по окончании пит-стопа появился красный флаг, и гонка была остановлена. Причины – сильнейший дождь и пошедший гулять по акватории поворотный буй. Для нас остановка гонки и начавшиеся сразу после этого пит-стопа конкурентов означали потерянные безвозвратно минуты собственного планового пит-стопа. Что же, будем ждать рестарта (кстати, первого в истории наших гонок), наверстаем еще.

Около 16 часов гонка возобновилась, и наше положение оказалось не таким уж плохим – на 16:30 мы были третьими в классе, а к 18:00 уже и вторыми. Первой же шла команда Palitech. Догнать их нам так и не удалось. Так и финишировали около 8 часов вечера – первой лодка Palitech с 236 кругами, вторыми мы с отставанием в 4 круга, третьими пришли участники команды Akvashelf Racing (223 круга).

С учетом смещенного на час позже старта, сохраненного первоначального времени финиша и почти часовой остановки гонки гоночного времени на круг набежало около шести часов. Примечательно, что судейская коллегия еще утром по разным причинам предлагала сократить гонку до минимальных шести часов продолжительности, но большинство участников от этого отказалось. Как говорится, человек предполагает, а Бог располагает.

Что касается результатов в остальных классах, в «неограниченном» победила московская команда New Star-2 (№4, 251 круг), в классе до 140 л.с. Russian Racing Team (№24, 194 круга), в младшем до 60 л.с. – мо лодержный латвийско-эстонско-российский экипаж Akvashelf Racing 2 (№9, 163 круга). Так закончился первый в истории Химкинского водохранилища чемпионат мира, прошедший со множеством инцидентов (помимо упомянутых выше было еще несколько переворотов и даже выпадение гонщика за борт прямо на гоночной траектории, приведшее к появлению на трассе пэйбота, по-моему, впервые в истории наших гонок), в которых, по счастью, никто серьезно не пострадал. Для нашей возрожденной команды дебют нового спортивного болида оказался

более чем успешным. Жаль, конечно, что не золото, но серебро тоже дорогого стоит.

P.S. Наш рассказ о прошедшем водно-моторном сезоне был бы неполным без результатов второго заключительного этапа чемпионата Европы, прошедшего 14 сентября в венгерском городе Дунауйвароше. За шесть часов гонки победитель в «неограниченном» классе PR1 команда New Star 2 (№4, Россия) накрутила 349 кругов. Они же по сумме очков двух этапов стали чемпионами Европы. Аналогичная ситуация сложилась и в классах PR2 (до 200 л.с.) и PR3 (до 140 л.с.) – пришедший первым в Дунауйвароше латвийский экипаж Akvashelf Racing (№6) с 319 кругами стал также и чемпионом в классе PR2, а победитель венгерского этапа Harley-Davidson №19 (279 кругов) получил золото и по результатам чемпионата. А вот в младшем классе PR4 (до 60 л.с.) победители венгерского этапа и чемпионата Европы – две разные команды. Первыми в своем классе в Дунауйвароше на 241 круге увидели финишный флаг участники команды Stringer (№36, Россия), а золото по двум этапам получил российский экипаж Water Sports Center (№30). 