

# «Thundercat»: впервые на чемпионате Европы

Елена Айзина

Спортивные катамараны «Thundercat P750» были приняты Федерацией водно-моторного спорта как новый спортивный класс, участвующий в чемпионате России, только в 2008 г. Совсем недавно о таких лодках можно было только прочесть в журналах или увидеть их невероятные пируэты на специализированных спортивных телеканалах. В прошедшем сезоне российские гонщики впервые вышли на международную арену, приняв участие в чемпионате Европы.

**Н**ачалось все значительно раньше. В 1999 г. один из сотрудников петербургской компании «Баджер», перемещаясь по безграничным просторам интернета, наткнулся на сайт «Zarcat Racing». Впечатленный увиденным, он убедил акционеров компании приобрести катамаран в качестве эксперимента, и весной следующего года в Петербурге появился первый «Gemini Z1». А в 2002 г. московский предприниматель Артем Гилев привез в Россию несколько катамаранов и создал сайт, посвященный этому прекрасному виду спорта. Лодки, появившиеся в Москве благодаря его усилиям, впоследствии разошлись по всей стране. Судьба их нам неизвестна, а сайт, как и все катамаранное движение, в то время дальнейшего развития в России не получил. Страна была на распутье.

В 2003 г. катамаран от компании «Баджер» участвовал в гонках на приз журнала «Катера и Яхты» в Санкт-Петербурге. Забавно было наблюдать



за растерянностью судей и попытками соперников опротестовать результаты заезда, после того как «Z1» на полтора круга обошел своих килеватых конкурентов. Затем единственный питерский «Z1» перешел детям — в проект «Формула будущего».

В 2005 г. появляются российские аналоги катамарана «Gemini» — компания «Баджер» совместно с фирмой «Аэротехника» начали заниматься разработкой и производством собственных лодок. Еще через год в ряды поклонников спортивных катамаранов вступает московский клуб «Велход». Катамараны испытываются под разными моторами, устраиваются тест-драйвы, и у всех заинтересованных людей появляется возможность воочию увидеть и опробовать новое судно на воде.

И, наконец, в 2007 г. возникает общественная региональная организация содействия развитию катамаранного спорта «WorldCat Racing» (WCR), которая становится официальным промоутером этого вида спорта, появляется ее интернет-ресурс [worldcat-racing.ru](http://worldcat-racing.ru) и образуется сообщество спортсменов, участвующих в чемпионате России. Соревнования проходят во многих российских городах. Кроме столиц, гонщики порадовали своими выступлениями Калугу, Кострому, Кинешму, Дубну и Волгоград.

И вот к третьему сезону несколько экипажей созрело (как показало будущее — пока лишь морально) к участию в европейском чемпионате. Вот рассказ об этом событии одного из непосредственных участников.

В Стокгольме, куда московский и калужский экипажи прибыли в девять утра, было солнечно и пустынно, воскресный город начинал жить не раньше полудня. Побродив по древнему и очень красивому городу и отметившись в сувенирных лавках, отправились в пункт окончательного назначения — Ореgrund.

Это оказалась скромная деревенька в полсотни домов и с одной главной улицей. О том, что здесь проводится европейский чемпионат, извещало единственное объявление в виде прилепленной на забор самодельной листовки формата А4, причем на фотографии почему-то был изображен не катамаран, а скутер «Формулы-2». Как мы обнаружили позже, помимо хозяев чемпионата — шведов — из 20 экипажей международную общественность представляли две норвежские команды, одна британская и мы. Вот вам и чемпионат Европы!

Трасса была выставлена, как в классике — 1500 м со сглаженными поворотами, а с шестым бумом и все 1800. Вода абсолютно гладкая — залив хорошо закрыт от ветра, и, по словам местных жителей, волны здесь бывают довольно редко. Поэтому все спортсмены используют винты с саблевидными лопастями, задирают мотор на 7 см и шпарят не меньше 90 км/ч без особого напряжения. «Ага, — подумали мы, — они проиграют нам в динамике и в поворотах, но на длинных прямых «сделают» нас, как детей». Накануне гонки наша «бригада» представляла собой нечто среднее между картиной «Совет в Филях» и круглым столом передачи «Что? Где? Когда?». Групповой разум кипел в поисках стратегических решений: один предвещал надвигающийся шторм, другой предлагал приобрести касторку или прикупить нужный винтик у конкурентов. Впереди был тренировочный день, и мы надеялись найти решение опытным путем.

Но не тут-то было. Погода изменилась, подул ветер и поднялась волна. Вопреки нашим ожиданиям, никакой динамики горячие шведские парни не теряли — они быстренько переобули саблевидные винты на «bиппу» (так здесь именуют скругленные лопасти) и буквально на 30-метровом отрезке нагоняли нас и рубили мимо со свистом молнии, смазанной вазелином.

Кроме того, волнение поднялось такое, что даже супервыносливый и тренированный Константин Переходюк, выступавший в паре с Ильей Гореловым после трех кругов сказал: «Главное — выжить...». Еще бы, выдержать в такой обстановке 10 кругов, из которых 3 (три!) длинных, и при почти 16-километровой длине трассы было нелегко. (Первый круг всегда в обязательном порядке «длинный», с огибанием шестого бую — его еще именуют «выравнивающим», поскольку он позволяет гонщикам растянуться по дистанции; затем в течение гонки спортсмены обязаны зайти на него еще дважды, но в произвольно выбранный ими момент).

Было конкретно страшно. Гонки, в которых мы участвовали в России, показались пикником, и неудержимо потянуло на родину.

Зато, поняв, что «ловить нечего», мы немного расслабились, и все последующие события восприняли легко: и 200 евро, которые Павел Щеголев с Еленой Айзиной заплатили за срезанный буй, и замечания за недружественное отношение к природе за пролитый бензин, и угроза штрафных очков за пресечение курса до первого бую, и итоговые места...

День гонки выдался спокойный, светило солнышко, ветер стих, и все пошли показывать класс. Обязательным условием допуска к соревнованиям было наличие местной страховки (70 евро на лицо), прохождение очень детального техосмотра и использование местного экологически чистого бензина по два евро за литр. Техосмотр проводила комиссия из представителей UIM, которые обращали внимание в первую очередь на обеспечение безопасности, и отсутствие второго весла чуть не стоило нам участия в чемпионате. Спасибо дружественным норвегам, которые вовремя нас выручили.

Организация соревнований заслуживает отдельного внимания. Несмотря на то, что на сами гонки отводится два раза по три часа, весь чемпионат занимает пять дней. Трасса для кольцевых гонок устанавливается за два дня до официальных заездов, и на тренировки отводится целый день, чтобы спортсмены смогли спокойно настроить свои комплекты. Как всем известно, успех технических видов

спорта очень сильно зависит от настроек, и каждый из прибывших экипажей был «вооружен до зубов». В арсенале у каждого — по шесть-восемь винтов и передвижная слесарная мастерская на всякий случай. Винты, как основной залог успеха, все друг от друга таят, а общепризнанный фаворит и чемпион всех времен, выступавший под псевдонимом «Мистер Динамит», даже накрывал боевой винт белой тряпочкой, снимая ее только в воде.

Соревнования обслуживают 10–12 судей исключительно на добровольных началах. Маршал гонки на своем великолепном спасательном катере обеспечивал безопасность на трассе тоже совершенно бесплатно. Спорт государством не поддерживается, но роль общественных организаций в Швеции очень высока, и муниципалитет Ореgrund просто мобилизовал добровольцев для организации закрытого лагеря и помощи в проведении соревнований.

Правила соблюдаются очень жестко — лишнее доказательство того, что демократию и сознательность можно насадить только насильственным путем: порезал буй — плати 200 евро, отсутствовал на брифинге — к соревнованиям не допущен, некорректно (кто бы дал этому определение?) повел себя на трассе — получи желтую карточку.

Сами гонки проходили вполне предсказуемо — мы вырывались со старта первыми, но через 30–50 метров шустрые шведы «съедали» это преимущество, увеличивая его с каждым кругом. Правда, на последнем заезде Константин показал класс, не дав себя обойти классическим способом — виляя перед носом зазевавшегося экипажа. Не ожидая от лапотной России такой прыти, шведам ничего не оставалось, как последние три круга глотать водичку и после финала уважительно пожать Косте руку.

Переходить к результатам не очень хочется — оба наши экипажа заняли утешительные места ровно в середине списка друг за другом. Мы обменялись майками и адресами с дружелюбными шведскими и норвежскими парнями и отправились в обратный путь. Прогрывать было очень неприятно, но мы понимали, что это только начало, и сейчас совершенно уверены, что в следующем году возьмем реванш.