

XXXIV розыгрыш Кубка Америки:

матч состоится в любую погоду

Иван Бидзиля ♦ Борьба высоких технологий, шпионаж, коррупция, подкуп и давление, судебные тяжбы и баснословные суммы денег... Сюжет триллера? Отнюдь. Это реальности Кубка Америки. Нынешний, 34-й по счету сезон, который переживает знаменитый Серебряный Кувшин, по скандальности уже не уступает ни одному из предыдущих, прошедших за 160-летнюю историю Кубка. С другой стороны, ему можно найти и положительные характеристики: инновационный, многогранный, скоростной. Так каким же он станет на самом деле?

Как известно, 14 февраля 2010 года американская команда BMW Oracle Racing по результатам двух гонок отобрала трофей у швейцарской Alinghi. Так в холодной и безветренной Валенсии закончилась история одного из самых удручающих розыгрышей Кубка Америки, а вместе с ним – и всего класса яхт IACC5 (International America's Cup Class, version 5), которые использовались в Кубке с 1992 по 2007 год. В тот же день, когда, согласно своему новому статусу, BMW Oracle Racing стала Защитником Кубка, Римский яхт-клуб в лице давнего друга американской команды Винченцо Оногато (Vincenzo Onorato) и команды Mascalzone Latino подписали т.н. Ноту Претендента. Это означало, что Mascalzone Latino стали записным претендентом (Challenger of Record) 34 Кубка Америки. В совместном пресс-релизе команды и яхт-клубы, которые они представляли, традиционно обязались допустить всех желающих к следующему розыгрышу Кубка.





Однако, в тот момент еще никто не понимал формата очередного турнира. Новые горизонты Кубка Америки были обозначены владельцем американского синдиката Ларри Эллисоном (Larry Ellison) в интервью CNN 22 марта 2010 года. Вкратце, миллиардер пообещал следующее: «Мы сделаем Кубок Америки более привлекательным для телевидения и будем продавать трансляции... Это должно нравиться зрителям, нравиться детям... Мы сделаем так, чтобы в соревнованиях могли участвовать и команды с маленькими бюджетами. Если у вас есть три, четыре, пять миллионов долларов, вы сможете построить лодку и собрать команду... Мы хотим, чтобы Кубок проводился для тех, кто хорошо гоняется, а не для тех, кто может вложить много денег... Мы хотим видеть здесь много команд, которые будут соревноваться за трофей и иметь шанс получить его».

Первым по важности вопросом стоял выбор типа яхт, на которых будет проводиться 34 Кубок Америки. Руководители Oracle Racing предложили студии Morrelli & Melvin сделать расчеты многокорпусника, способного прийти на смену действующему классу. Долгое время обсуждались варианты как однокорпусных яхт, так и многокорпусных. В числе первых рассматривались проекты 70–90-футовых яхт с качающимися килями, а из второй группы – несколько вариантов катамаранов разной длины. В сентябре стало известно, что 34 Кубок Америки состоится в 2013 году и пройдет на 72-футовых катамаранах AC72 с гротами-крыльями. Далее было объявлено, что:

- *будет организовано новое соревнование America's Cup World Series. Это соревнование начиная с 2011 года будет проводиться на катамаранах меньшего размера – AC45, также с крыльями, которые команды должны приобрести у новозеландского производителя Core Builders NZ;*
- *катамаран AC72, на котором проводится отбор соперника BMW Oracle в матче за Кубок Америки, равно как и сам матч, команды должны были строить сами. Протокол разрешал постройку двух таких катамаранов, но не одновременно, а последовательно;*
- *будет организован молодежный Кубок Америки (на катамаранах AC45);*

- *будет реализован новый формат телевизионного и online освещения;*
- *будет создан независимый судейский комитет с огромными полномочиями;*
- *соревнования будут проводиться по специальной версии правил ISAF;*
- *дистанция гонок будет короткой и насыщенной; задержки будут минимизированы; гонки будут возможны и при 5, и при 35 узлах ветра.*

Реакция на это сообщение со стороны мировой парусной общественности была неоднозначной: многие заговорили о смерти Кубка Америки. Расселу Коутсу (Russel Coutts) пришлось раздать множество интервью, в которых он не устал повторять, что «и сам был противником многокорпусников, пока не понял, как это здорово», и что «Кубок станет намного дешевле – для участия будет достаточно 40 млн. (а это уже не 5 млн, как обещал Эллисон в марте – прим. автора) долларов». А еще он говорил, что рассчитывает увидеть минимум 8 команд в розыгрыше. Что ж, интрига была завязана.

Между тем, потенциальные команды-участницы тоже реагировали на новшества по-разному. Так, хозяйка британского проекта Team Origin с Беном Айнсли (Ben Ainslie) в роли шкипера, отказались от участия в гонках катамаранов. Напротив, французская команда Aleph ведомая известным, но не очень успешным шкипером Бертраном Пасе (Bertrand Pache), поспешила выразить свою готовность к выступлениям. Более серьезные игроки выдерживали паузу. Грант Дальтон (Grant Dalton), руководитель синдиката ETNZ, назвал переход к многокорпусникам «требующим осмысления».

В первый день подачи заявок на участие, 1 ноября 2010, к защитнику и первому претенденту добавились еще две команды: Artemis Racing (Швеция, клуб KSSS) и Emirates Team New Zealand (новозеландская Королевская парусная эскадра). Чуть позже, к концу декабря, были приняты заявки от команд Aleph-Equipe de France и Team Australia.

Отметим, что в ноябре 2010 не было озвучено еще одно



важное условие Кубка: только к 31 декабря BMW Oracle планировали назвать город, в котором состоятся и отборочные туры претендентов, и сам матч за Кубок Америки, где BMW Oracle должны были встретиться с победителем отбора.

Вопрос выбора города имел ключевое значение для работы со спонсорами. В свою очередь, BMW Oracle стремились переложить часть расходов по организации регаты на городской бюджет принимающей стороны. Поэтому за обязанность (скорее, именно за обязанность, чем за право) принимать Кубок Америки велась серьезная война, начиная с лета 2010. В разное время официальные лица BMW Oracle представляли разные списки городов. Ходили слухи, что Берлускони предлагал 500 млн. евро за Рим, обсуждались также Валенсия, Майами и ряд других. В самом Сан-Франциско принятие решения о перестройке пирсов для базирования флота Кубка Америки встретило множество бюрократических преград. И это притом, что бизнесмены города пообещали обеспечить финансирование в размере

270 млн. долларов! А фанаты паруса в Ньюпорте просто вышли на улицы с требованием провести XXXIV розыгрыш в их городе, который ранее принимал Кубки в течение десятков лет. С приближением 31 декабря 2010 проблема выбора приобрела угрожающие масштабы. Дошло то того, что еще новогодним утром никто не мог с уверенностью сказать, определен город или нет. Только после обеда появились первые короткие сообщения, сначала из местных газет, а затем уже и от самих BMW Oracle: «Сан-Фран» таки признан городом, где будут организованы соревнования. Не смотря на то, что вопрос с протестами экологов оставался открытым.

Тем временем наступил новый 2011 год. Первые заявившиеся команды уже стояли в очереди на покупку катамаранов AC45, на которых в августе планировалось начало проведения турниров America's Cup World Series (ACWS). Идея этих регат: позволить командам привыкнуть к гонкам на новых типах судов и обеспечить возможность полноценной презентации спонсоров в течение двух лет уже перед самими гонками Кубка Америки. Результаты этих турниров никак не влияют на цикл отбора соперника для ORACLE Racing, который будет определен в ходе Louis Vuitton Cup летом нынешнего года.

В ближайших выпусках журнала мы познакомим вас с ходом подготовки участников к соревнованиям за Кубок Америки, представим классы катамаранов AC72 и AC45, расскажем об изменениях правил организации и проведения турнира. А сейчас считаем важным уделить внимание еще одной стороне нынешней кубковой кампании – организации гонок молодежного Кубка Америки. Об этом – наша следующая статья. ✍

