

# XXXIV розыгрыш Кубка Америки:

## матч состоится в любую погоду



Иван Бидзиля

Защитник 34-го Кубка Америки катамаран команды ORACLE Racing Team (США)

Photo Gilles Martin-Raget



Окончание, начало в №242

К концу марта 2011, когда закончился срок подачи заявок на участие в регатах America's Cup World Series (ACWS) и 34-м Кубке Америки, в списке фигурировали названия девяти команд. Еще несколько проектов мелькали в прессе как «не-

названные команды», заявка которых «вот-вот состоится». Руководители ORACLE Racing, которая с начала года потеряла приставку BMW, явно были недовольны происходящим и оттягивали пресс-конференцию с официальным оглашением полного списка.

Ситуация была действительно неоднозначной. Невооруженным глазом было видно, что половина из заявленных команд не могла обеспечить свое существование. В мае 2011 Mascalzone Latino официально сняла с себя права и обязанности Первого претендента

(Challenger of Record) и вышла из игры. «По прошествии года с момента подачи Ноты претендента мы не смогли найти финансирование для обеспечения достойного выступления в 34-м Кубке Америки», – сообщилось в объяснительном письме. По информации итальянской прессы, Mascalone Latino не смогли договориться с Audi, которая поддерживала команду в 32-м розыгрыше Кубка.

Отказ Первого претендента нанес серьезный удар по репутации ORACLE Racing как идеолога нового формата Кубка Америки. Дальше больше: так и не начав соревнования, из игры вышли еще несколько команд. При этом, если, например, Team Australia тихонько «растворилась», то Venezia Challenge громко хлопнула дверью, обвинив ORACLE Racing и созданные ими структуры в невыполнении контрактных обязательств. Дело рассматривалось в суде.

Права Первого претендента перешли к шведской Artemis, следующей по заявке команде.

Когда откладывать официальное оглашение списка участников уже не позволяли приличия, 15 июня в Сан-Франциско состоялась очередная пресс-конференция ORACLE Racing. На ней был объявлен такой набор команд:

**China Team**, Mei Fan Yacht Club, Китай, шкипер Мич Буз (Mitch Booth);

**Aleph – Équipe De France**, Aleph Yacht Club, Франция, шкипер Бертран Пасе (Bertrand Pacé);

**Energy Team**, Yacht Club de France, Франция, шкипер Лойк Пейрон (Loïck Peyron);

**Venezia Challenge**, Club Canottieri Roggero di Lauria, Италия (команда будет исключена спустя месяц);

**Emirates Team New Zealand**, Royal New Zealand Yacht Squadron, Новая Зеландия, шкипер Дин Баркер (Dean Barker);

**Team Korea**, Sail Korea Yacht Club, Ю. Корея, шкипер Крис Дрейпер (Kris Draper);

**Artemis Racing**, Kungliga Svenska Segel Sällskapet, Швеция, шкипер Терри Хатчинсон (Terry Hutchinson);

**ORACLE Racing**, Golden Gate Yacht Club, Защитник, США, шкипер Джеймс Спитхилл (James Spithill);

**Green Comm Racing**, Club Nautico de Valencia, Испания, шкипер Василий Збогар (Vasily Zbogar).

В таком составе команды приступили к гонкам ACWS в Кашкайсе. Отметим, что все они имели разную степень подготовленности на катамаранах AC45. Например, ORACLE Racing, ETNZ и Artemis получили свои AC45 еще зимой, шведы и новозеландцы перед этим провели полный гоночный сезон на катамаранах Extreme 40, A-Class и других многокорпусниках. Остальные команды только начали осваивать новую технику (конечно, это не касается братьев Пейрон). Green Comm Racing и вовсе получили свой AC45 за считанные дни до старта мировой серии. К тому же, их команда состояла из олимпийцев класса «Финн», которые, хоть и являются медалистами Олимпиад, но все же одиночники, не обладающие большим опытом гонок на катамаранах. Конечно, к работе с командами были привлечены тренеры высочайшего уровня. Тех же Green Comm Racing тренировал Роланд Габлер, с China Team работал Мич Буз, у шведов был Сантьяго Ланге и т.д. Но уже на первом этапе в Кашкайсе четко определились лидеры и аутсайдеры.

Измученное бумажными войнами мировое парусное сообщество с интересом наблюдало за гонками ACWS в Кашкайсе, которые состоялись 6–14 августа 2011 года. Кроме действительно классной картинки, снабженной информативной графикой, регата удивила болельщиков сложной системой подсчета очков. Для определения победителя на этом этапе (а с некоторыми изменениями – и на других) ACWS использовалась обратная система очков по гонкам флота, где за первый приход команда получала 10 очков, за второй – 9 и т.д. При этом в окончательный зачет этапа шла только одна гонка флота, которая проводилась в последний день. Ее результат объединялся с результатами матч-рейса, который также проводился в рамках каждого этапа. Сложные вместе (не спрашивайте, как!) эти результаты указывали на победителя каждого этапа, и далее, по сумме не-

скольких этапов уже определялся победитель сезона. Сезонов ACWS было задумано два: 2011/2012 с шестью этапами, и 2012/2013 с тремя этапами. Забегая вперед, отметим, что практически все гонки ACWS сезона 2012/2013 уже отменены.

Справедливости ради стоит сказать, что подача гонок публике была организована на высоком уровне. Например, телевизионная картинка была снабжена графикой системы LiveLine, которая ранее использовалась для трансляций NASCAR и других видов спорта в США. В апреле 2012 года LiveLine в гонках ACWS была отмечена наградой Emmy за новаторство. Вообще, в гонках ACWS, а также предстоящих Louis Vuitton Cup и матча за Кубок Америки ампаиры даже не выходят на воду – сигналы о нарушениях подаются электроникой с борта лодок на пультах судейского комитета. Что и говорить, в части «автоматизации процесса» Лари Эллисон преуспел.

В первом гоночном сезоне основная борьба на дистанциях велась между Emirates Team New Zealand и ORACLE Racing (американцы выставляли по 2 катамарана на каждый этап). Сначала лидировали Emirates Team New Zealand, но к началу календарного 2012 года новозеландцы отдали инициативу ORACLE Racing. На третьей строчке закончили сезон Artemis. Как уже было отмечено, преимущество хорошо оснащенных и финансируемых команд было ощутимо с первой гонки ACWS. Но это вовсе не значит, что другие команды полностью потерялись в тени грандов. Например, уже в Кашкайсе в полуфинале матч-рейса Крис Дрейпер (Team Korea) победил Рассела Коутса. А в Плимуте Дрейпер и вовсе пробился в финал, где уступил Дину Баркеру (ETNZ). В последней регате 2011 года в Сан-Диего в финал матч-рейса уже пробивались французы Energy Team с Яном Гишаром на руле.

Но одним «интересом» сыт не будешь. С начала 2012 года прекратили свое существование французская Aleph – Équipe De France и испанская Green Comm Racing. Под вопросом оставалось участие China Team и Team

Шведский претендент – команда Artemis Racing



Photo Sander van der Borch

Корея. Причины банальны: отсутствие денег. Избежать ситуации, когда на воде оставались всего 5-6 катамаранов, помогло сенсационное возвращение в Кубок Америки победителей Louis Vuitton Cup 2000 – знаменитых Luna Rossa. Вместе с возрождением итальянского проекта организаторам ACWS удалось вовлечь в гонки и новые города. Ими стали Неаполь и Венеция. Контракт с каждым городом был подписан на проведение двух гонок – в 2012 и 2013 годах. С двумя катамаранами AC45 Luna Rossa дебютировала в Неаполе в апреле 2012 и сразу же добилась успеха. Luna Rossa Piranha с Крисом Дрейпером (к тому моменту он уже покинул Team Korea) была лучшей в гонках флота и второй в матч-рейсе.

Осенью 2012 во флоте ACWS появился еще один интересный катамаран. При поддержке ORACLE Racing четырехкратный олимпийский чемпион Бен Айнсли (Ben Ainslie) вышел на воду в Сан-Франциско с командой Ben Ainslie Racing. После неудачных попыток англичан присоединиться к прошлым розыгрышам Кубка, приятно было видеть британский флаг в таком соревновании. Но Ben Ainslie Racing оказалась явлением временным: по завершении ACWS сам Айнсли переходит в состав ORACLE Racing в качестве второго рулевого.

В августе 2012 года внимание сместилось с «учебных» катамаранов AC45 на «боевые» AC72. Первыми на воду свой 72-футовый катамаран спустили, конечно же, Emirates Team New Zealand. В конце июля лодка получила крещение в Окленде в присутствии премьер-министра Новой Зеландии, а с начала августа начались усиленные тренировки команды.

Следующими, кто начал тренироваться на AC72, были ORACLE Racing. Их 72-футовый катамаран опробовал воду в Сан-Франциско 31 августа. Уже в первый день команда вынуждена была вернуться на базу после 2 часов тренировки из-за «незначительной» поломки одного из швертов. А на восьмой тренировочный день (из 30 разрешенных Протоколом), 17 сентября, 72-футовый катамаран американцев опрокинулся. Корпус и, особенно, крыло, получили сильнейшие повреждения. С тех пор и до следующей весны ORACLE Racing не возобновляли тренировки на AC72. В начале февраля 2013 команда получила новое крыло, что позволило ей продолжить подготовку к защите Кубка Америки.

Еще одна авария – у Artemis Racing – остановила тренировки команды вплоть до ноября 2012.

Интересным путем пошла Luna Rossa. Не имея возможности одно-

временно с другими командами начать проектировку и строительство своего катамарана AC72, итальянская команда приобрела готовые чертежи у Emirates Team New Zealand. Более того, когда итальянский гигант был построен (в конце октября 2012), команда начала тренироваться вместе с новозеландцами. Конечно, такая ситуация не понравилась другим командам, ведь совместная тренировка давала возможность лучше настроить лодки вовлеченным в нее командам. Artemis Racing обвинили новозеландцев в неправомерных действиях и подали жалобу в Международное жюри Кубка. Однако судьи оправдали ETNZ и разрешили командам продолжать совместную работу, которая закончилась в начале весны 2013, когда команды отправились в Сан-Франциско готовиться к Louis Vuitton Cup.

Кстати сказать, в Louis Vuitton Cup 2013 будут участвовать только названные выше три команды-претендента, которые построили свои AC72 катамараны. Остальные участники гонок ACWS 2011/2012 далее продолжать борьбу за Кубок в этом розыгрыше не будут. Причина? Опять же, недостаток финансирования. По информации американской прессы, катамаран AC72 команды ORACLE Racing обошелся Лари Эллисону в 8 млн долларов (согласно другим источникам – 12 млн)! А команда уже построила два таких катамарана! То же сделали и новозеландцы.

Наступивший 2013 год принес новую серию скандалов и даже трагичных событий. Понимая, что времени на подготовку к Louis Vuitton Cup остается очень мало (сломанный катамаран тому важная причина), ORACLE Racing сократили программу запланированных на первое полугодие регат ACWS. Были отменены летние гонки в США и этап в Венеции. Да и другим командам, уже начавшим перемещение своих баз в Сан-Франциско, регата в Неаполе – просто лишняя трата денег. В феврале появились заявления ETNZ о том, что они будут бойкотировать гонки в Неаполе, если другие команды не пришлют на соревнования свои основные составы.

Но угрозы новозеландцев никто не

испугался. Те, кого больше всего касались заявления Далтона – ORACLE Team – отправили в Италию Тома Слингсби на одной лодке (хотя конечно, язык не поворачивается назвать золотого призера ОИ «вторым» номером) и Хагара и Стейнакера (также дважды «золото» на ОИ в классе «Торнадо») на второй лодке. Тем временем, настоящие первые номера команды-защитника Кубка были заняты спуском на воду нового катамарана ORACLE Team.

В отличие от предыдущих гонок серии, на этот раз Artemis представили только одну команду, которую вел молодой представитель сборной Швеции в классе 49-er Чарли Экберг. Чарли был принят в команду только в марте 2013, что, в общем-то, демонстрирует отношение шведов к этим соревнованиям. Корейцы накануне регаты в Неаполе подтвердили то, что все давно понимали: они покидают 34-й Кубок Америки. Таким образом, в Италии соревновались 9 катамаранов. Учитывая приближение главных соревнований Кубка, команды получили установку беречь себя и материальную часть. Регата прошла по легкому ветру, ее победителем стала Luna Rossa Swordfish, которая заняла второе место в матч-рейсе и первое в гонках флота.

Согласно Протоколу, со 2 мая снимались все ограничения, установленные ранее для тренировок команд на катамаранах AC72. К этому моменту самой «натренированной» была ETNZ, накатавшая почти 50 дней. Далее шли Luna Rossa – 43 дня, ORACLE Racing – 35 дней и Artemis – 32 дня. Эта простая статистика говорит о том, что подготовка к Кубку оказалась сложнее, чем предполагали ее идеологи. Неудивительно, что команды стремились использовать все возможности для тренировки, и особенно это было актуально для Artemis, чей катамаран к тому моменту все еще не вышел на крылья.

Параллельно с постройкой второго, «боевого», AC72 команда отчаянно экспериментировала с конструкцией уже существующей машины. Изменялась геометрия швертов и перьев рулей, добавлялись и удалялись целые

узлы управления катамараном. Во время тренировок на воде, команда пыталась выжать максимальную скорость из своей машины. В ходе одной из таких попыток, 9 мая 2013 года, парусник шведской команды опрокинулся. Стратег команды, олимпийский чемпион в класса «Звездный», британец Эндрю Симпсон (Andrew Simpson) оказался заблокирован под лодкой и погиб.

молодежная команда сообщила об отказе от участия в сентябрьском этапе гонок в Сан-Франциско. Немцы прямо заявили, что «здоровье молодых спортсменов не может быть поставлено под угрозу». 22 мая CEO Artemis Пол Каядр (Paul Cayard) заявил, что, несмотря на отсутствие официального результата расследования инцидента, команда возвращается к работе. «Однако катамаран пойдет на воду, только если



Совместная тренировка команд ETNZ (Новая Зеландия) и Luna Rossa (Италия)

Photo Gilles Martin-Raget

Смерть знаменитого яхтсмена шокировала мировую общественность. В один момент выражение «экстремальный спорт» обрело совершенно четкий смысл. Первые комментарии к инциденту, помимо соболезнований, прозвучавших от лица команды Artemis, дал, ранее всегда остававшийся за кадром, владелец Luna Rossa Патрицио Бертелли (Patrizio Bertelli). Он заявил, что Кубок Америки стал похож на автогонки, но без соответствующих мер безопасности. «Сейчас мы готовы начать тренировки на AC72 в Сан-Франциско, но я дал своим парням время подумать, готовы ли они к таким соревнованиям», – продолжил Бертелли.

Конечно, для изучения инцидента была создана комиссия, но репутации Кубка уже был нанесен непоправимый ущерб. В середине мая немецкая

все яхтсмены будут уверены, что они в безопасности», – заявил Каядр.

Отметим, что в истории Кубка Америки это не первый трагический случай. Эндрю Симпсон – третий в этом грустном списке. Ранее несчастные случаи были зафиксированы в 1935 и 1999 годах. Но запущенную машину уже невозможно остановить. Уже 4 июля стартует Louis Vuitton Cup – отбор соперника для матча с ORACLE Racing за 34-й Кубок Америки. Соревнования продлятся до 30 августа. Затем с 1 по 4 сентября пройдет Youth Americas Cup, а с 7 сентября начнутся матчи за главный трофей. Но для того, чтобы смерть знаменитого британского яхтсмена не оказалась напрасной, организаторы должны сделать что-то действительно выдающееся. Пока им ничего подобного не удавалось **Л**