

COME CI SIAMO PRESI LA COPPA AMERICA

(SENZA VINCERLA)

IL RITORNO DI *LUNA ROSSA*. IL LAVORO DI ONORATO PER RIPORTARE *MASCALZONE LATINO* E, SOPRATTUTTO, LA PRADA CUP AL POSTO DELLA VUITTON CUP. NON È SOLO UN SEMPLICE CAMBIO DI SPONSOR, MA LA CONFERMA DEL RUOLO DECISIVO DELL'ITALIA

di Gian Luca Pasini





IN LAGUNA

Emirates Team New Zealand e, a destra, Luna Rossa in uno dei *match race* delle America's Cup World Series, disputate nel 2012 a Venezia.



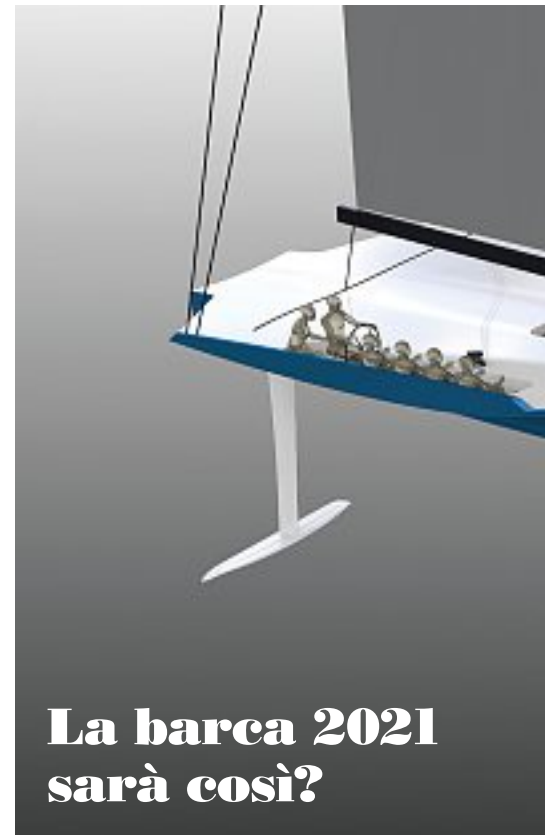
All'inizio della storia, la Coppa America ha rischiato di chiamarsi Coppa Maria. John Cox Stevens, il Commodoro del New York Yacht Club, quando decise che sarebbe andato a sfidare gli inglesi a casa loro aveva infatti due golette: *America* e, appunto, *Maria* (in omaggio alla moglie). Nei test effettuati prima di attraversare l'Atlantico, la seconda risultò più veloce dell'altra e lui solo all'ultimo momento decise di salire su *America*. Come andò a finire nell'isola di Wight il 22 agosto 1851, molti lo sanno: il *clipper* americano, stravincedo il confronto con le barche britanniche, poté attribuire il nome al trofeo. Oggi quella stessa Coppa d'argento, tanto preziosa quanto difficile da conquistare, potrebbe essere soprannominata Coppa Italia.

Benché il nostro Paese l'abbia soltanto sfiorata, da noi è diventata oggetto di culto (e passione) anche per merito di Patrizio Bertelli e della sua Luna Rossa, pronta per la quinta sfida - dopo quelle del 2000, '03, '07, '13 - nell'edizione 2021, in cui l'Italia sarà protagonista come non mai. A cominciare dalle barche che verranno usate: se si è abbandonata la strada dei multiscafi volanti, lo si deve in buona parte a Bertelli. E a 7, origine italiana ma cittadino del mondo, che da molti anni sta dietro le quinte di Team New Zealand e che, dopo un lungo inseguimento, è riuscito a riportare la Coppa ad Auckland. Sono stati loro i primi fautori del ritorno al monoscafo, seppure molto performante, per la 36ª Coppa, dopo un decennio trascorso fra trimarani alari e catamarani volanti.

Proprio da qui è partita la "restaurazione"



della Coppa targata Italia. Ma il tricolore finirà per ammantare anche gli anni precedenti la regata, prevista fra Natale 2020 e marzo 2021. Le date definitive dipenderanno dal numero degli iscritti: si sa dei ritorni del New York Yacht Club, degli inglesi di Ben Ainslie e degli svedesi di *Artemis*, ma potrebbe esserci un secondo consorzio italiano con *Mascalzone Latino* di Vincenzo Onorato, che sta lavorando sottotraccia per tornare dopo le esperienze 2003 e 2007. Il tricolore sventolerà, appunto, già prima perché, dopo 34 anni (la prima edizione è datata 1983), va in pensione la Louis Vuitton Cup come selezione degli sfidanti, e verrà sostituita dalla Prada Cup. È molto più che un mero cambio commerciale: l'Italia avrà una voce in capitolo molto importante nella parte preparatoria della Coppa, forse cambiando in maniera indelebile quella visione "totalitaria" di origine anglosassone che ha caratterizzato la regata più antica del mondo dal 1851, quando nacque la leggenda che ancora fa sognare, in particolare gli italiani. Altre notti magiche con Luna Rossa sono in arrivo...



La barca 2021 sarà così?

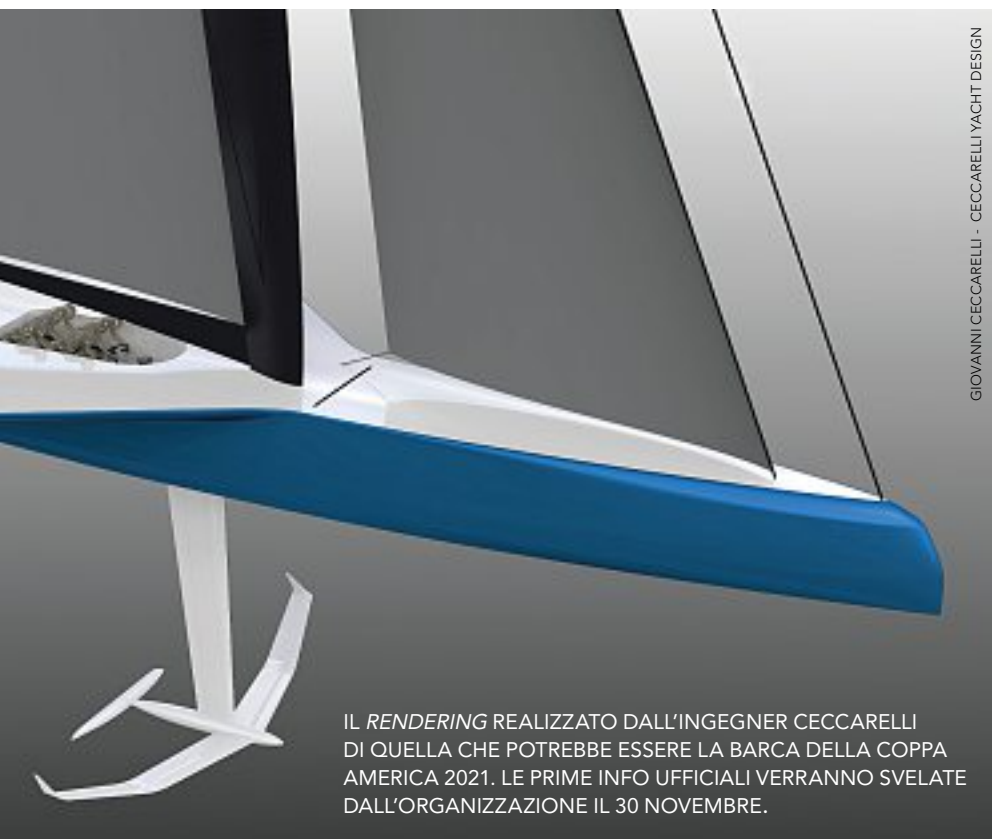
© RIPRODUZIONE RISERVATA



2021, ARRIVIAMO

La cerimonia di presentazione della Coppa America 2021 (edizione n. 36) avvenuta a Auckland (N. Zel) a fine settembre.

Sul palco, oltre naturalmente al team di casa vincitore della Coppa 2017, il patron di Luna Rossa: Patrizio Bertelli.



GIOVANNI CECCARELLI - CECCARELLI YACHT DESIGN

IL RENDERING REALIZZATO DALL'INGEGNER CECCARELLI DI QUELLA CHE POTREBBE ESSERE LA BARCA DELLA COPPA AMERICA 2021. LE PRIME INFO UFFICIALI VERRANNO SVELATE DALL'ORGANIZZAZIONE IL 30 NOVEMBRE.

L'IPOTESI ► L'INGEGNERE

Uno scafo a “doppia” T

Della barca della Coppa America 2021, al momento, si sa solo che sarà un monoscafo “molto performante” di 75 piedi (22,86 m). Un ingegnere come Giovanni Ceccarelli, che ha disegnato *Mascalzone Latino* per la Coppa 2003 e *+39 Challenge* per Valencia 2007, un'idea sui protagonisti della prossima sfida se l'è già fatta: «Li immagino lunghi 22 metri, con uno scafo largo meno di tre dove sta l'equipaggio con i ciclisti che generano l'energia per gli impianti idraulici delle manovre e due terrazze laterali che ospitano il timoniere e portano a circa otto metri la larghezza». Non è tutto: «Penso a una chiglia con piccolo bulbo e ali laterali a formare una “T” rovesciata che crea stabilità e portanza. Timone anch'esso a “T” rovesciata: dà direzione e portanza. E poi albero di 31 metri, con profilo alare e vele in tessuto, non rigide. Potrà fare *full foiling*, quindi volare nelle andature portanti (di poppa; *ndr*), e in quelle controvento (bolina, *ndr*), grazie alle appendici immerse, raggiungerà velocità anche di 20 nodi, ma non totalmente in volo». Poi Ceccarelli si sposta sul peso: «Barca leggera, anche di sole 7 tonnellate, veloce e spettacolare. Che riporti i velisti al centro dell'azione, con cambi di vele e manovre ravvicinate. Una barca che faccia tornare la Coppa allo spirito originario di palestra di ricerca, sperimentazione e bravura nell'andare a vela».

Emilio Martinelli



BRENDON O'HAGAIL, GIOVANNI CECCARELLI