



© Copyright
Carlo Rolandi
Via Santa Brigida, 51
80133 Napoli

Seconda edizione:
settembre 2026

Tutti i dirtti riservati
Di questa edizione
sono state stampate
300 copie destinate agli Amici

In copertina
1851 - *America* vittoriosa al traguardo

Storia breve di



COPPA AMERICA


7540

PREFAZIONE

Oggi ricorre il centenario della nascita di mio padre Carlo Rolandi.

Nel 2007 eravamo insieme a Valencia per assistere alle regate della Coppa America e ricordo ancora il suo entusiasmo, ma anche la sua preoccupazione, nel dover affrontare una regata a bordo di Mascalzone Latino come diciottesimo uomo d'equipaggio. Nonostante i suoi ottantun anni, le otto partecipazioni olimpiche alle spalle e il ruolo che aveva avuto in Azzurra, era emozionato come un ragazzo al suo primo giorno di vela.

Sull'onda di quelle emozioni, rientrato nel suo "buon ritiro" di Anacapri, papà scrisse questo piccolo libro da regalare agli amici, raccogliendo fatti noti, ricordi e riflessioni personali sulla Coppa America. Scelse di concluderlo il 18 agosto 2008, una data speciale per la nostra famiglia: il giorno in cui ci riunivamo per festeggiare l'onomastico della mia mamma.

Mi piace pensare che papà, ovunque sia, abbia saputo che il prossimo anno la Coppa America si disputerà a Napoli e che stia già commentando, insieme al suo inseparabile amico Pippo Dalla Vecchia, le decisioni dei circoli napoletani, lamentandosi del fatto che nessuno abbia pensato di chiedere il loro parere.

Mi piace anche immaginare che sia felice di vedere nuovamente pubblicato questo libretto, perché possa continuare a parlare ai suoi amici, ma anche ai tanti giovani che oggi si avvicinano al mondo della vela.

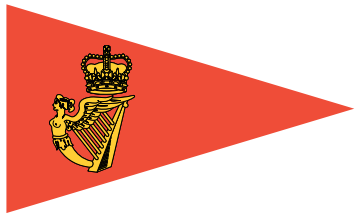
È un piccolo omaggio alla sua passione, alla sua curiosità e a quell'entusiasmo contagioso che non lo ha mai abbandonato e che ha saputo trasmettermi.

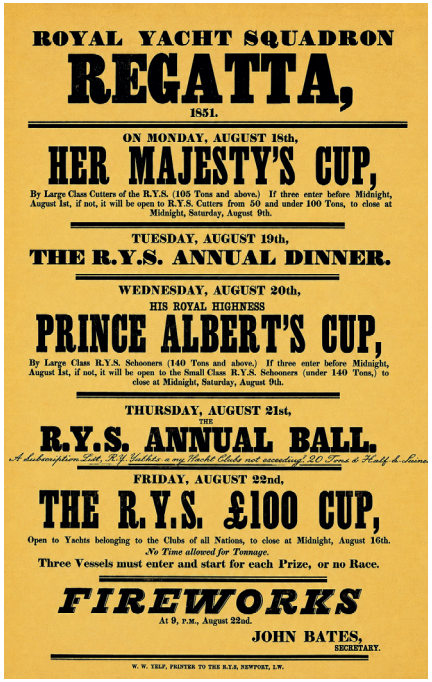
Gigi Rolandi
Anacapri, 2 luglio 2026



Storia breve di Coppa America

La storia della Coppa America ha inizio molto remoto, dobbiamo andare indietro di ben 157 anni per riportarci a quel Luglio 1851 quando la goletta America vinse la famosa “Regata delle 100 Ghinee”. A quell’epoca lo Yachting europeo aveva già raggiunto ambiti traguardi grazie alle sfide tra le più note case regnanti europee, nate fin dal 1720 quando fu fondato il primo yacht club europeo: il “Royal Cork Yacht Club” con sede in Irlanda. Gli Europei, e particolarmente gli Inglesi, ritenevano di avere una supremazia velica tale da far loro “snobbare” i velici degli altri continenti e tra questi gli Americani che loro consideravano essere dei “parvenu” nello Yachting. Fu proprio nel 1851 che il Principe Consorte Alberto suggerì alla Regina Vittoria di Inghilterra di sponsorizzare una manifestazione velica intorno all’isola di Wight nel Canale del Solent, a sud dell’Inghilterra di fronte a Southampton dove ha sede il primo e più prestigioso club velico inglese: il Royal Squadron Yacht Club nato nel 1812. Club prettamente inglese: le donne tuttora, ed anche la Regina quando lo frequenta, entrano da una porta posteriore e raramente sono ammesse a frequentare





ROYAL YACHT SQUADRON

REGATTA,

1851.

ON MONDAY, AUGUST 18th,

HER MAJESTY'S CUP,

By Large Class Cutters of the R.Y.S. (105 Tons and above.) If three enter before Midnight, August 1st, if not, it will be open to R.Y.S. Cutters from 50 and under 100 Tons, to close at Midnight, Saturday, August 9th.

TUESDAY, AUGUST 19th,

THE R.Y.S. ANNUAL DINNER.

WEDNESDAY, AUGUST 20th,

HIS ROYAL HIGHNESS

PRINCE ALBERT'S CUP,

By Large Class R.Y.S. Schooners (140 Tons and above.) If three enter before Midnight, August 1st, if not, it will be open to the Small Class R.Y.S. Schooners (under 140 Tons,) to close at Midnight, Saturday, August 9th.

THURSDAY, AUGUST 21st,

THE

R.Y.S. ANNUAL BALL.

A subscription Ball, R.Y. Yachts & any Yacht Clubs not exceeding 20 Tons & Half a Guinea

FRIDAY, AUGUST 22nd,

THE R.Y.S. £100 CUP,

Open to Yachts belonging to the Clubs of all Nations, to close at Midnight, August 16th.

No Time allowed for Tonnage.

Three Vessels must enter and start for each Prize, or no Race.

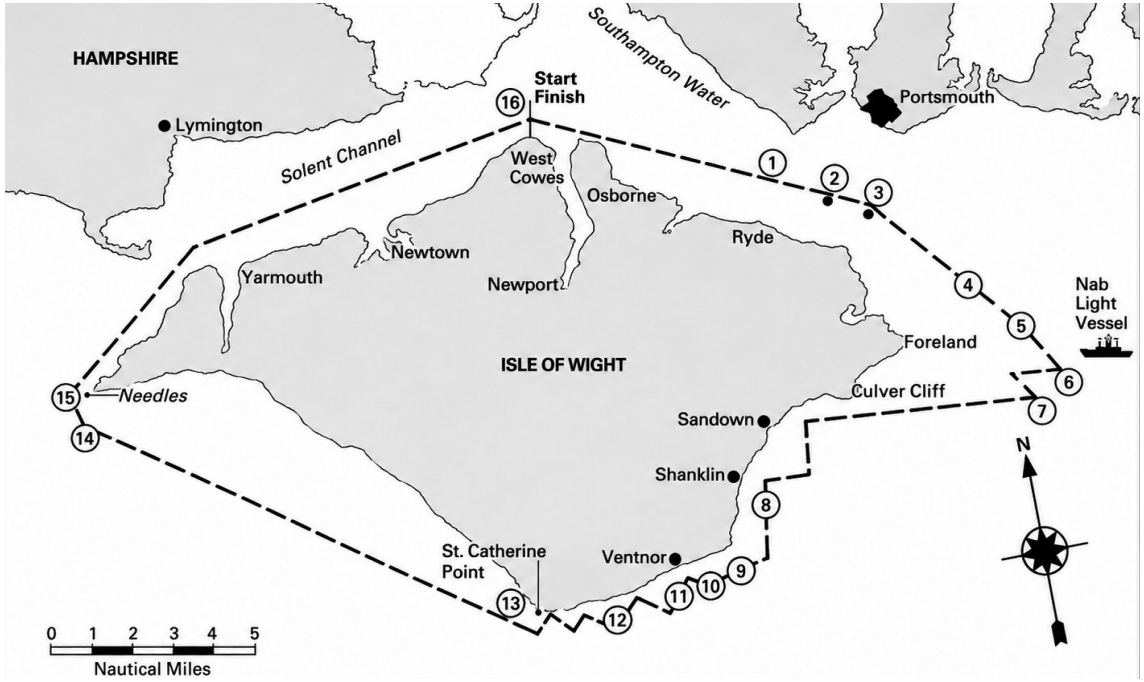
FIREWORKS

At 9, P.M., August 22nd.

JOHN BATES,

SECRETARY.

W. W. TELF, PRINTER TO THE R.Y.S, NEWPORT, I.W.



1851 - Il bando della Regata delle Cento Ghinee

1851 - Isola di Wight: il percorso

le splendide sale riservate ai Soci. Tale manifestazione andava ad inserirsi tra quelle per l'Esposizione Mondiale organizzata dagli Inglesi per dimostrare al mondo la loro supremazia industriale, militare, sportiva. Venne messa in palio una Coppa che ebbe il nome di "Coppa delle Cento Ghinee" che rappresentava l'ammontare del premio in denaro riservato al vincitore. La partecipazione fu aperta anche alle barche straniere e furono permesse scommesse in denaro (non dimentichiamo che gli Inglesi sono i più antichi scommettitori del mondo) per attirare concorrenti. Dagli Stati Uniti venne una barca, appositamente costruita dal New York Yacht Club, fondato nel 1844, e fortemente voluta dal suo Commodoro,certo Cox John Stevens, rampollo di famiglia, abile



Il Royal Squadron Yacht Club

negli affari, che aveva costruito una fortuna acquistando suoli sulla riva dell'Hudson. Questi, servendosi di un sindacato fece costruire la barca dal Cantiere Brown definendo il prezzo in 30.000 dollari, salvo a verficare la bontà del progetto e della costruzione a barca ultimata.

Per il povero Brown le cose non andarono bene: la barca perse le prime regate di prova e dovette così contentarsi di soli 20.000 dollari.



Grande era la differenza tra questa barca e le altre inglesi: gli americani avevano barche superleggere,con poppa molto larga e scarso pescaggio regatando principalmente sui laghi e sui fiumi, le barche inglesi, adatte ad affrontare i forti venti della Manica, avevano scafi lunghi e sottili,con grande pescaggio. Le vele inglesi erano di lino e cucite a mano secondo la tradizione,quelle americane erano già di cotone e cucite a macchina modellate con tessuto che non cedeva alla forza del vento. America arrivò a Le Havre dagli Stati Uniti con i suoi mezzi grazie ad un albero più basso e velatura atta alla traversata atlantica compiuta in 20 giorni. Gli Inglesi la spiavano, prima della competizione,trovandola molto veloce ed, addirittura, ipotizzarono che potesse avere un motore nascosto. Idea fugata quando America venne tirata a secco a Portsmouth per la preparazione della carena prima della regata. Questa ebbe momenti alterni ma alla fine America,nonostante le barche inglesi fossero ben 14, tagliò prima il traguardo posizionato al largo di Cowes con 18 minuti di vantaggio sul secondo avendo compiuto il percorso in 10 ore e 37 minuti.

Grande fu la sorpresa della Regina Vittoria, la quale non aveva mai dubitato della supremazia velica inglese; resta memorabile la risposta che ebbe dal Segnalatore di bordo dello yacht reale

dal quale seguiva la regata, quando chiese chi aveva tagliato il traguardo in seconda posizione: “Maestà,non esiste un secondo!”

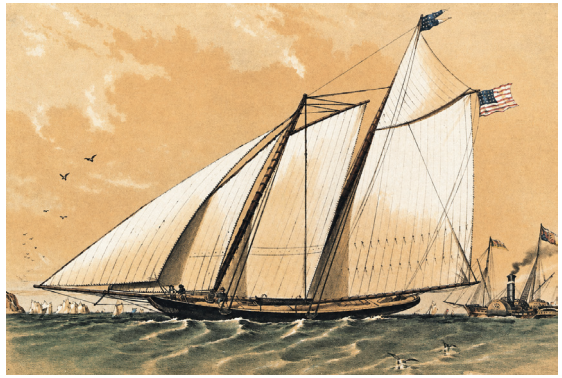
America ebbe una gloriosa esistenza: venduta, dopo la regata, in Inghilterra a Lord John de Bouquier per 25.000 dollari, i membri del sindacato, rientrati nelle spese, se ne tornarono gloriosi negli Stati Uniti dove furono accolti con grandi onori. Successivamente venne impiegata durante la Guerra di Secessione: armata con cannoni,finì affondata ed in seguito venne recuperata dai Nordisti che la destinarono all’Accademia di Annapolis. Nel 1870, quando venne disputata la prima regata di Coppa America, partecipò classificandosi quarta e successivamente,nel 1876, arrivò venti minuti prima dello sfidante canadese. Mal ricoverata ed esposta alle intemperie,nel 1945 fu demolita.

La Coppa delle Cento Ghinee, venne ribattezzata Coppa America nel 1857 quando fu stilato dal New York Yacht Club, che era detentore della Coppa, il primo “Regolamento” (Deed of Gift) per questa particolare regata.

Ma come era questa famosa Coppa? Beppe Croce, prestigioso Presidente della Federazione Mondiale della Vela e della Federazione Italiana Vela,la definì “orribile”: alta 81 centimetri,tutta in argento del peso di Kg. 3,800 sembrava una brocca bitorzoluta ma senza fondo. Quando Croce chiese a John Fritzgerald Kennedy come fosse la coppa, questi rispose: “è una insalatiera di argento”. Forse confondeva con la “Coppa Davis”.

Quella brocca d’argento era destinata a diventare il “Sacro Graal” di ogni velista.





1851 - Goletta America

Nella pagina precedente
1851 - America nel manifesto della Esposizione Mondiale

Dopo la Regata delle Cento Ghinee, disputata nel 1851, bisogna attendere fino al 1870 per avere la prima regata di Coppa America. Si adottava il "Regolamento" approvato nel 1857 dal New York Yacht Club e la regata vedeva competere insieme più imbarcazioni. La sfida venne lanciata da tale James Ashbury, magnate inglese interessato alla costruzione di carrozze ferroviarie., figlio dell'inventore del sistema di trasmissione tra le ruote motrici della locomotiva, idea che aveva reso la famiglia ricchissima ma non ne aveva elevato la posizione sociale. La barca appositamente costruita si chiamava "Cambria" ma ebbe poca fortuna classificandosi soltanto decima, mentre vinse uno schooner di 25 metri, il "Magic". Le barche americane erano 17 e regatarono nella baia di New York.



Venne di nuovo aggiornato il "Regolamento" della Coppa che trasformò la regata di flotta, disputata contemporaneamente tra più barche, in regata "match race", tra due sole barche.
La sfida doveva essere lanciata da uno Yacht Club e non più da un privato, e gli sfidanti, se più di uno, davano corso ad una regata di selezione per scegliere quello che sarebbe stato il "challenger" da contrapporre al "defender" della Coppa. Venne anche stabilito che la barca sfidante dovesse raggiungere a vela il porto designato per la regata con mezzi propri; il che significava per le barche europee dover attraversare l'oceano.
Dalla prima edizione della "Regata di Coppa America" ai giorni nostri dobbiamo contare ben 32 sfide. La maggior parte di queste,negli anni fino al 1956 quando venne ripresa l'attività di "Coppa America" dopo il secondo



1884 - Galatea e May flower





conflitto mondiale, sono state lanciate da Yacht Club inglesi e troviamo appassionati yachtmen della Bionda Albione che sfidano i potenti, ricchi finanzieri americani che, presi da orgoglio nazionale, destinano ingenti somme nella costruzione di nuove barche per la difesa della Coppa che detengono fin dal 1851. Ricordiamo i consorzi costituiti da Vanderbilt, Rockfeller, Morgan che affidano a professionisti provetti come Nat Herreshoff, Camper e Nicolson, Olin e Rod Stephens, Starling, Burgess, ed altri la progettazione e la costruzione delle barche.
In Inghilterra nasce un nuovo astro: si tratta di Thomas Lipton che viene tuttora considerato come uno dei più tenaci sfidanti. Nato a Belfast in Scozia nel 1850 (quasi coetaneo della Regata delle Cento Ghinee) si trasferì con la famiglia a Glasgow dove il padre aveva un negozio di drogherie. Ancora giovane fa il garzone del negozio e poi il cameriere sui traghetti che univano Glasgow a Belfast; emigra negli Stati Uniti dove sbarca con in tasca soltanto 8 dollari ed accetta lavori umili fino a quando ha una idea brillante: impacchettare il thè che veniva da Ceylon in bustine per renderlo pronto all'uso. A venti anni torna in Scozia e crea l'industria dell'impacchettamento del thè aprendo in Inghilterra una serie di negozi. Appassionato di vela, allaccia rapporti con il Principe Consorte Alberto il quale regatava con il suo yacht Britannia. Da questo rapporto nasce l'idea della sua prima sfida per la Coppa America e costruisce, siamo nel 1899, il primo dei cinque "Shamrock" (in irlandese:trifoglio). L'incontro con il defender "Columbia",costruito da un consorzio presieduto dal banchiere Morgan, si risolve con la vittoria di quest'ultimo.
Ma Thomas Lipton non demorde e nel successivo 1901 sfida il defender americano "Constitution" con il suo "Shamrock II". Il risultato non è diverso da quello della prima sfida. Ancora ritenterà la conquista della Coppa negli anni 1903, 1920 (interruzione dovuta alla prima guerra mondiale) e 1930 non riuscendo mai a riportare in patria la Coppa emigrata fin dal 1851. Ormai ottantenne, Lipton abbandona la scena di Coppa America e morirà tre anni dopo,nel 1933. La Regina quale premio per la sua costante attività sportiva gli concede l titolo di "Sir".





1931 - Il Britannia

1931 - Re Giorgio V al timone del Britannia

Nella pagina precedente
Charlie Ban

1901 - Sir Thomas Lipton

1901 - Costitution

Nella pagina successiva
1901 - Shamrock II



Tuttavia, considerate le sue umili origini,va rilevato che non fu mai ammesso quale Socio nel Royal Squadron Yacht Club di Cowes, il sacrario dell'aristocratica Vela inglese.

Seguirono altre sfide negli anni 1934 e 1937 quando la seconda guerra mondiale impose anni di attesa prima che l'attività di Coppa riprendesse. Siamo nel 1956 quando la Corte Suprema di New York, unico organo previsto dal "Regolamento" per derimere le controversie di Coppa America, accettò di modificare il Deed of Gift stabilendo che la nuova barca sarebbe stata il 12 metri Stazza Internazionale. Barca più piccola, più maneggevole e meglio adatta al match race, di costo più contenuto rispetto ai suoi antenati di Coppa; barca che regatava in tempo reale quindi senza necessità di modificarlo mediante correttivi legati al suo rating. I materiali per la sua costruzione dovevano essere esclusivamente della nazione sfidante. Venne,quindi, anche abolito l'obbligo di dover raggiungere a vela la località prevista per la regata.

Questa scelta destò l'interesse di molti Club che dall'Europa, e poi anche dall'Australia e dalla Nuova Zelanda, sfidarono il New York Yacht Club per la Coppa America. L'ingresso in Coppa America della Classe metrica, diffusa in molte nazioni che si erano fin qui tenute fuori da questa competizione, segnò una svolta epocale nella regata favorita anche dalle nuove regole introdotte nel Deed of Gift.

La prima edizione della Coppa che vide in gara i 12 m.S.I. fu quella del 1958 dove l'inglese Sceptre subì una netta sconfitta per 4 a 0 a favore dello statuni-











tense Columbia. La successiva sfida, quella del 1962,è ricordata per il rifiuto dell'australiano Packer, magnate di giornali e TV, all'offerta rivoltagli da Filippo di Edimburgo di formare un consorzio per la sfida agli americani. Non andarono bene le cose per l'australiana Gretel che aveva contro Weatherly timonata dal famoso americano Bus Mosbacker, ritenuto all'epoca essere il migliore timoniere di 12 m. Packer, padre padrone del suo Gretel, sbarcò di prepotenza il timoniere e da una pilotina al seguito diresse personalmente la regata. Ma a nulla servì la sua reazione e Weatherly mantenne la Coppa negli States.

Si scoprì, a questo punto,che la regata Coppa America,considerata la diffusione di 12 m. nel mondo e dell'interesse che gli sponsor rivolgevano a questa forma pubblicitaria,costituiva un buon business commerciale e molti

1930 - Shamrock V ed Enterprise

Sir Thomas Lipton

Nella pagina precedente
1930 - Gli sfidanti: Columbia, Reliance e Constitution

1903 - Shamrock IV

1934 - Mrs. Sopwith al timone di Endeavour con Velsheda







Mrs. Sopwith

1934 - Endeavour, Class "J"

Club cominciarono a pensare di lanciare la sfida al detentore americano. Superata l'edizione del 1964 che vide la modesta sfida a Constellation da parte dell'inglese Sovereign risultato matematicamente perdente, nel 1967 Bus Mosbacker varò il suo Intrepid che aveva visto la rivoluzionaria progettazione di Olin Stephens, alla quale avevano anche collaborato l'italiano Mario Tarabocchia e Vic Romagna. Le linee dello scafo erano completamente di nuova intuizione e la coperta studiata in maniera da ottenere il minor attrito all'aria; i Coffee-Grinder furono posizionati sotto coperta ed a poppa della chiglia venne installato un piccolo trim per ottenere la migliore prestazione.Il connubio di queste grandi firme della Vela destarono l'interesse del finanziere Mike Vanderbilt il quale, in consorzio con altri sponsor,finanziò l'impresa con ben settecentomila dollari. Gli australiani misero in cantiere due consorzi,uno con il vecchio Packer,che sui suoi giornali amava farsi chiamare "Sir Packer",l'altro con il Re dei gelati Emil Christiansen che riunì in un consorzio ben quindici finanzieri. Ebbe la meglio Christiansen che chiamò il suo 12 m. "Dame Pattie" dandogli il nome della moglie del primo ministro australiano. Al timone fu chiamato Jock Sturrock sottraendolo all'editore Packer. La regata si risolse in favore di Intrepid che sconfisse Dame Pattie 4 a 0.

La regata del 1970 fece registrare la nuova sfida dell'australiano Packer il quale tornava alla ribalta con un nuovo Gretel II timonato da Jim Hardy, più noto come enologo che come velista,che aveva a sua disposizione una doppia timoneria per meglio controllare le vele da sottovento. Ma una sfida venne anche lanciata dal francese Marcel Bich che aveva sfruttato un brevetto ungherese per produrre penne a sfera, per la prima volta senza pennino, molto leggere perché in plastica e destinate ad "usa e getta". La partecipazione alla regata di Coppa costituiva per lui un buon veicolo pubblicitario per il lancio del suo nuovo prodotto. Seguendo il Regolamento vigente France di Marcel Bich e Gretel II di Packer si confrontarono in regate eliminatorie che videro il sopravvento di Gretel II. Bich ne fece di tutti i colori,come i giganteschi spy colorati che aveva fatto confezionare per France; perse un uomo in mare durante la regata e fu costretto a recuperarlo come da regolamento, si perse in una giornata di

nebbia fitta riuscendo a stento a finire la regata e, come ciliegina sulla torta, durante l'ultima regata, alla quale si presentò già battuto nella selezione,timonò lui stesso France tutto vestito di bianco e con un berretto da capitano di lungo corso con visiera bianca e blu. Le regata di Coppa videro la supremazia di Intrepid,con a timone lo starista Bill Ficker, che tagliò la linea di arrivo 5 volte su 6 innanzi a Gretel II.

Nel 1974 un altro starista, Dennis Conner, al timone di Courageous,ha la meglio sull'australiano Southern Cross dello spregiudicato immobiliarista e mercante d'arte Alan Bond. Anche questa volta Marcel Bich aveva lanciato la sfida finita miseramente sotto i colpi selettivi di Southern Cross.

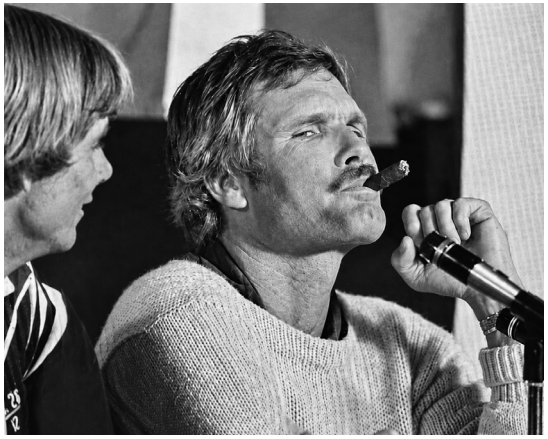




1970 - Intrepid

1983 - Demnis Conner





1977 - Courangeous e Australia

1977 - Ted Turner, timoniere e armatore di Courangeous

La passione per la regata della Coppa,o meglio l'interesse commerciale sempre crescente che la stessa suscitava, fece si che nel 1977 furono lanciate ben quattro sfide da parte di due Club australiani,uno francese ed uno svedese.Dalla selezione riuscì vincitore l'australiano Australia che incontrò l'americano Courageous questa volta timonato da Ted Turner, genio e sregolatezza,che si era aggiudicata la selezione tra i defenders. Al termine delle regate di selezione fu portato a casa dalla Polizia perché letteralmente ubriaco. Proprietario di una importante catena televisiva, sposò la bionda Jane Fonda.

La regata del 1980 vede ancora quattro sfide: di nuovo quella dell'australiano Alan Bond con Australia timonata da Jim Hardy,quella dello svedese Pelle Petterson, anche lui starista di fama, con Sverige,quella di France II con a timone un altro asso della Vela mondiale Bruno Troublè, e la sfida inglese di Lionhearth che ha come skipper il campione olimpico John Oakeley. Ha la meglio tra i quattro sfidanti Jim Hardy con Australia che andrà ad incontrare l'americana Freedom con al timone una vecchia conoscenza di Coppa: Dennis Conner. La vittoria sorride anche questa volta agli americani di Freedom ed il Trofeo resta negli Stati Uniti. Due fatti importanti emersero durante questa sfida: il primo la rivalità tra i velai Hood e North che avevano perfezionato sempre più le loro produzioni di vele adottando tessuti e tagli che ne aumentavano il rendimento. Elementi questi di grande importanza per lo sviluppo della Vela mondiale che ha sempre ereditato da Coppa America le innovazioni nel campo delle progettazioni, degli alberi, delle attrezzature, delle vele e di tutto quanto di più sofisticato possibile veniva studiato e realizzato per le regate di Coppa. Il secondo fatto, di natura meramente commerciale, fu l'introduzione, a latere delle regate di Coppa, del Merchandising che commerciava con loghi pubblicitari dei diversi partecipanti ogni tipo di abbigliamento sportivo, dalle scarpe alle magliette, dalle giacche a vento alle cinture, ai cappellini, etc. Persino le biciclette erano commerciate con il logo di un team. Questa attività commerciale produsse effetti economici insperati e da allora non vi è stata edizione di Coppa senza che venissero attrezzate particolari aree, presso la struttura di ogni team, destinate al Merchandising.



Croce, Agnelli, Kennedy

Nelle pagine successive
1983 - Azzurra a Newport

Cino Ricci e Azzurra a Newport

Intorno gli anni sessanta Beppe Croce, allora Vice Presidente della Vela mondiale, e Gianni Agnelli si recarono a Newport, dove era in corso la regata di Coppa America, per tastare con gli organizzatori la eventuale possibilità di lancio di una sfida da parte di uno dei maggiori Club italiani. Nonostante i rapporti amichevoli che li legavano a John Fitzgerald Kennedy, documentati da una famosa foto che li ritrae, insieme a Marella Caracciolo dei Principi di Castagneto, moglie di Gianni Agnelli, a bordo di uno yacht a vela, gli organizzatori della Coppa ritennero che



la Vela italiana non aveva ancora raggiunto quel livello tecnico che le permetteva, come previsto dal Deed of Gift, di poter organizzare una sfida per la regata più prestigiosa del mondo

Fu soltanto l'edizione del 1983, disputata come di consueto a Newport (Rhode Island), che vide la prima partecipazione di un Club Italiano, lo Yacht Club Costa Smeralda di Porto Cervo,che lanciò la sfida con Azzurra, il 12 m. nato dal Consorzio costituito tra grosse aziende italiane,tra queste la catena alberghiera Ciga del Principe Karim Aga Khan, la Fiat di Gianni Agnelli, l'Augusta degli elicotteri, l'acqua minerale San Pellegrino, lo stilista Mario Valentino ed altri che si erano riuniti sotto la spinta di Beppe Croce, allora Presidente della Federazione Vela Mondiale, l'IYRU (oggi ISAF), e Presidente della Federazione Italiana Vela. Azzurra venne affidata a Cino Ricci le cui doti di velista e di organizzatore erano ben note in Italia ed all'estero. Il timone fu affidato a Mauro Pellaschier, timoniere olimpionico di Monfalcone, e lo stesso Cino Ricci regatò come tattico. Durante questa edizione di Coppa nacque la Vuitton Cup che venne messa in palio tra le barche sfidanti per essere assegnata a quella barca,vincitrice della selezione, che avrebbe regatato contro il defender. Questo importante trofeo è stato assegnato per l'ultima volta nel 2007 a Valencia. Sette le sfide lanciate per questa edizione di Coppa America: le australiane Australia II, Challange 12 ed Advance – l'inglese Victory 83 – la canadese Canada 1 – la francese France 3 e, naturalmen-





1983 - Newport, Pino Perrone Capano e Cino Ricci

1983 - I timonieri a Newport



te, Azzurra. Le lunghe regate di selezione,organizzate sia con regate di flotta che con confronti diretti, ha visto Azzurra vincitrice in 25 regate sulle 49 disputate; in classifica generale finì terza. Australia II, uscita vittoriosa dalle selezioni, si confrontò con Liberty, al cui timone vi era ancora una volta Dennis Conner. Per la prima volta, dopo ben 24 edizioni di Coppa, la vittoria sfuggì ai Club statunitensi e fu John Bertrand, timoniere di Australia II, a farla emigrare nel continente australiano. La barca australiana aveva una chiglia resa particolare dalla presenza di due alette che modificavano i flussi fluidi lungo lo scafo e da qui nacque la protesta di Liberty che riteneva questa innovazione contraria al regolamento di Coppa. Né gli americani avevano potuto accorgersene prima perché durante tutto il tempo della regata di Coppa la chiglia di Australia II era sempre stata ben protetta da tendoni che ne impedivano la vista. La Giuria ritenne che l'accorgimento tecnico non aveva infranto il regolamento di Coppa né quello IYRU che prevedeva tale possibilità. La premiazione ebbe luogo nella famosa "mansion" Marble House di Newport al cospetto di numerose televisioni e fotografi di ogni parte del mondo, tra la rassegnazione di Dennis Conner e la gioia di John Bertrand e del suo armatore Alan Bond che erano stati gli artefici dell'emigrazione della Coppa dagli Stati Uniti; dopo 132 anni dalla regata delle Cento Ghinee disputata intorno all'isola di Wight. Azzurra rientrò in Italia e venne esposta a Genova al Salone Nautico.

Nasce in America il desiderio di rivincita, di vendicare la sconfitta subita pur sapendo che la regata del 1987 che si disputerà a Perth avrà condizioni atmosferiche completamente diverse da quelle di Newport. Sorgono i





1983 - Azzurra e Eagl

2003 - Auckland, le due Luna Rossa in allenamento

1987 - Australia IV a Perth





1983 - Azzurra
dal Presidente Sandro Pettini

consorzi come funghi: il californiano San Diego Yacht Club che punta su Star & Stripes denominata per l'occasione "87", il New York Yacht Club con la sua barca America II, il Sindacato di Newport con il 12 m. Eagle, il Chicago Yacht Club con Heart of America, il St.Francis Yacht Club di San Francisco che allinea due barche che ha a disposizione: USA 1 ed USA 2. I migliori timonieri americani vengono reclutati dai diversi consorzi e tra questi, quasi tutti provenienti dalla Star Class, ricordiamo Tom Blackaller, Paul Cayard, naturalmente Dennis Conner, Rod Davis, John Kolius, Buddy Melges. Tutti nomi di prestigio mondiale il che dimostra con quale spirito nazio-




ROYAL PERTH YACHT CLUB
and the AMERICA'S CUP
1987
AMERICA'S CUP CHALLENGERS
DEFENDERS
24th MATCH


ITALIA
ITALIA
ITALIA
4. C. I.



nalistico (e non di Club) gli americani reagiscono alla sconfitta. La presenza inglese alla Vuitton Cup è assicurata da Harold Cudmore al timone di Crusader che batte il guidone del Royal Thames Yacht Club; la Nuova Zelanda è presente con New Zealand mentre il Canada rispolvera la sua vecchia barca Canada dopo averle cambiato il numero velico. La Francia ha due realtà: la sfida della Societè des Regates Rochelelaises affidata alla barca di Marc Pajot denominata French Kiss e quella del consorzio patrocinato dalla Societè Nautique de Marseille. L'Italia allinea alla partenza della Vuitton Cup due barche: la prima è Italia, II portabandiera dello Yacht Club Italiano di



1987 - Star and Stripes vittoriosa a Perth

Nella pagina precedente
1983 - Il timone a prua di Tom Blackaller

1987 - Italia a Perth

1987 - Royal Perth Yacht Club: i modelli dei partecipanti

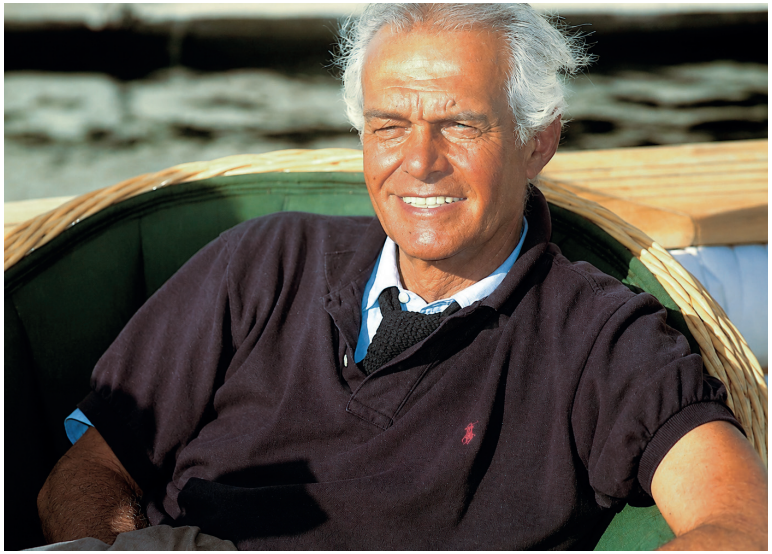
1989 - Azzurra a Perth

Genova che viene affidata ad Aldo Migliaccio con al timone Tommaso Chieffi; la seconda è Azzurra II in rappresentanza del consorzio di Costa Smeralda al cui timone, dopo diverse traversie con Mauro Pelaschier e Cino Ricci, va Stefano Roberti. La Vuitton Cup ha inizio il 5 Ottobre 1986 e viene vinta da Dennis Conner al timone di Star & Stripes che sarà lo sfidante della barca australiana. Le Italiane finiscono nel lato basso della classifica: Italia in sesta posizione ed Azzurra in dodicesima, addirittura ultima. Nella selezione per la scelta del defender tra i Club australiani prevale Kookaburra con al timone Peter Gilmour. Stars & Stripes ha facile successo su Kookaburra e riporta negli Stati Uniti il prestigioso Trofeo, ma questa volta non a Newport (R.I.) bensì in California al San Diego Yacht Club. I festeggiamenti in America sono imponenti e terminano con una sfilata nella Fifth Avenue a New York. Va ricordato che per questa edizione di Coppa America fu nominato Challenger of Records il Comandante Gianfranco Alberini, Commodoro dello Yacht Club Costa Smeralda: l'incarico è di notevole delicatezza perché il Challenger of Records ha il compito di rappresentare tutti gli sfidanti, e questa volta ce ne erano ben 12 dei quali 4 rapprentanti Club americani, trattando con il defender le condizioni della Regata di Coppa sia che queste riguardino le modalità della corsa, sia che riflettano aspetti tecnici degli scafi e delle loro attrezzature, sia che vanno ad incidere sulle regole dettate dal Deed of Gift. Compito che il nostro rappresentante italiano ha svolto con grande competenza ed imparzialità suscitando i consensi di tutti i concorrenti. Molto hanno influito sulla vittoria dell'americano Conner le nuove tecniche computeristiche adottate dai velai americani per la realizzazione delle vele. Ed il merito va in gran parte alla organizzazione di Lowell North, tre volte campione del mondo della Star Class, che con la sua North Sail ha introdotto per primo il taglio delle vele definito a mezzo computer.

Mentre il mondo velico pensava alla prossima sfida che avrebbe dovuto aver luogo nel 1991, ecco che viene un astuto neozelandese,un certo Michael Fay anch'esso editore di giornali, a portare scompiglio nel mondo di America Cup. Ritenendo Fay di aver scoperto un buco nelle regole del Deed of Gift, lancia al San Diego Yacht

Club una sfida per regata da farsi nel 1988 (un anno dopo la regata di Perth) ed alla quale parteciperà con un suo monoscafo di 27 metri progettato sulla linea della Classe Libera adottata sul nostro Lago di Garda. Partono le consulenze legali e si hanno le prime decisioni del Giudice della Corte Suprema che inducono Dennis Conner ad accettare la sfida presentandosi con un suo catamarano di appena 18 metri. Le regate hanno corso dopo aver atteso nuova sentenza della Corte Suprema di New York che si esprime in modo possibilista sulla diversità dei due scafi in competizione, e vengono facilmente vinte dal catamarano di Conner che si dimostra più agile e più veloce. Un nuovo ricorso di Fay alla Corte Suprema ha successo e la Coppa gli viene assegnata. Sarà soltanto nel 1990 che dovrà restituirla a Dennis Conner quando la Corte ribalterà la precedente sentenza del Tribunale dando piena ragione alle tesi sostenute da Conner.

Una nuova rivoluzione si ha nel mondo di Coppa America nel 1992 quando viene creata una apposita Classe con propria stazza denominata IACC – Classe Internazionale Coppa America. Si tratta di una barca che va a sostituire il 12 m.S.I. ritenuto, dopo 34 anni dalla sua entrata in scena, di non essere più all'altezza dei tempi. Le diverse condizioni dei campi di regata, da Newport a Perth fino a San Diego hanno dimostrato che le condizioni di mare e di vento non sono più quelle stabili di Newport che permettevano un tipo di barca come il vecchio 12 m.; i nuovi materiali, in prevalenza la fibra di carbonio impiegata nella costruzione sia degli scafi che degli alberi, senza dimenticare i tessuti di nuova concezione che vengono utilizzati per la fabbricazione delle vele, le forme che queste ultime possono avere con l'impiego di fibre particolari che le rendono indeformabili e simili ad ali di aeroplano, inducono gli organizzatori di Coppa America a dare corso alla sostituzione del 12 m. La possibilità per gli architetti navali di spaziare entro quei limiti concessi dal regolamento di stazza, al fine di creare una barca che sia più competitiva ed aggiornata rispetto alle altre, è un altro aspetto che contribuisce al successo con il quale la Classe IACC viene accolta favorevolmente nel mondo di Coppa America. Addirittura gli armatori danno vita ad un Campionato del Mondo IACC.



1992 - Raoul Gardini

Indubbiamente il mondo velico è cambiato rispetto a quello di alcuni decenni fa: oggi si da grande spazio alle regate di Club ed a quelle che possono costituire circuiti nell'ambito delle proprie acque, siano queste del Mediterraneo o dei Carabi; gli armatori del Tirreno hanno difficoltà a recarsi in Adriatico e viceversa, mentre da Malta si organizza la regata che conduce al traguardo di Cowes; è un mondo completamente nuovo che costringe gli organizzatori di Coppa America a fare qualcosa di nuovo considerato quanto è accaduto nel 1988 a San Diego che è stato pur sempre un chiaro segnale recepito dal mondo di Coppa. Siamo giunti ad un punto tale che questa regata non può più essere alla portata di quanti pensano di partecipare ad una regata come le altre, sia pure di effetto attrattivo che va oltre ogni limite, da affrontarsi con quei mezzi e preparativi che sempre sono stati affrontati per partecipare ad una regata importante; oggi Coppa America richiede una mentalità ed una organizzazione di tipo industriale. Ed ecco che in Italia, dopo il ritiro dalla competizione di Azzurra e di Italia che male avevano concluso a Perth, sul palcoscenico di Coppa America fa la sua apparizione Raul Gardini. Industriale romagnolo, cresciuto all'ombra delle aziende granarie e raggiunto l'apice con l'acquisto della Montedison, aveva dimostrato di essere un grande organizzatore non soltanto nel campo industriale ma anche in quello della Vela dove aveva fatto diverse apparizioni nei più importanti campi internazionali e diverse volte nella famosa regata del Fastnet. Si era sempre mosso in autonomia, senza mantenere alcun legame con le istituzioni veliche italiane, ma con intelligenza programmava le sue trasferte presentandosi sui campi di regata con barca ed equipaggio sempre al top. Grande amico di Pasquale Landolfi, l'eclettico armatore delle numerose Brava che hanno vinto titoli mondiali in ogni parte del mondo e che hanno contribuito alla vittoria italiana

nell'Admiral's Cup, Gardini nulla lasciava al caso e seguiva i consigli di chi frequentava i salotti buoni della Vela. Per l'impresa Coppa America si rivolge a German Frers, il famoso progettista sudamericano che aveva raggiunto traguardi di tutto rispetto, e sceglie la collaborazione di Paul Cayard come skipper del suo Moro di Venezia costruito nei Cantieri Tencara di Venezia. Ricordo ancora il varo del primo Moro di Coppa America avvenuto nel 1990 a Venezia con una cerimonia che reca la firma del famoso registra Zeffirelli in uno scenario da favola, da mille e una notte. Si succedono i vari di altri quattro Moro dei quali gli ultimi tre vengono inviati a San Diego dove avrà luogo la mitica regata. L'ultimo dei tre, il Moro V viene inviato in America con un aereo speciale alla fine del 1991. La stessa meticolosa preparazione che Gardini aveva seguito per la realizzazione degli scafi da provare a San Diego viene da lui seguita nella preparazione di tutto ciò che doveva essere incluso nel bagaglio di chi si reca a partecipare alla regata di Coppa America. L'organizzazione, oltre la preparazione dei circa 30 uomini che fanno parte dell'equipaggio tra titolari e riserve, deve prevedere la realizzazione nella "base" dello sfidante di una palestra completa con preparatori fisici, una veleria, una officina dove si possono eseguire tutti gli interventi sia sugli acciai che sulla fibra di carbonio, sia su attrezzature,verricelli, scafo, ecc. Nè può mancare una reception,con ristorante e bar, per ricevere gli ospiti, i giornalisti, il proprio Ufficio Stampa, e dove di giorno in giorno si registrano arrivi di personaggi più diversi. Non vanno trascurati i familiari di quanti sono impegnati nella trasferta durante i lunghi mesi di soggiorno sul campo di regata, e quindi necessità di alloggi e, spesso, anche di scuole.

Dopo aver partecipato al Campionato Mondiale della Classe IACC dove Gardini con il suo Moro III vince il titolo messo in palio battendo in finale New Zealand, hanno inizio le regate di selezione per la conquista della Vuitton Cup. Siamo agli inizi del 1992 e quattro sono le barche che si presentano alla partenza delle regate di selezione che saranno disputate in match-races: la francese Ville de Paris, la giapponese Nippon, la neozelandese New Zealand ed il Moro. Dopo un'altalena di risultati nei due Round Robin entrano in finale Moro e New Zealand che



1992 - Il varo del Moro di Venezia


montedison


ITA 25
montedison

regatano sul filo del rasoio con risultati alterni. In una finale con il cuore in gola, dopo che i due contendenti si erano già scontrati anche di fronte alla Giuria in una protesta che aveva visto il Moro prevalere su New Zealand per l'uso improprio del tangone dello spinnaker,Gardini vince ai punti ed acquisisce il diritto a misurarsi con America 3 di Bill Koch. Per lo scontro di Coppa America Raul Gardini e Paul Cayard decidono di regatare con il Moro V ma riescono a vincere soltanto una delle cinque regate disputate grazie alla bravura di Paul Cayard che,trovandosi le due barche perfettamente allineate all'arrivo, mollò all'improvviso il tangone tagliando per primo la linea con lo spinnaker.

È stato un vero peccato che Raul Gardini il successivo anno 1993 sia scomparso lasciando orfano il suo Moro di Venezia che si proponeva di poter andare a San Diego nel 1995 per la ventinovesima edizione di Coppa America.

L'edizione 1995 di Coppa vede una sostanziale modifica apportata nel percorso che abbandona i lati al lasco per portarsi sull' "up and down", cioè sul bastone dove i lati da percorrere prevedono soltanto andature di bolina e di poppa. Si sostiene, infatti, che l'andatura al lasco sia soltanto una processione senza possibilità di sviluppi tattici mentre la poppa, specialmente con le nuove linee di scafo che sconsigliano di procedere in filo di vento, offre la possibilità di navigare a zig zag applicando quella strategia ritenuta più opportuna. Nove sono le sfide notificate agli americani di Bill Koch, due da australiani,giapponesi,francesi e neozelandesi, mentre gli spagnoli inviano una sola barca.

Ha la meglio la sfida neozelandese di Black Magic (già New Zealand) che può contare su un team di grande capacità: dal coordinatore Peter Blake al progettista Doug Peterson (l'americano che aveva progettato la barca vittoriosa di Bill Koch, America 3, che permise a quest'ultimo di superare Dennis Conner nella selezione tra i defender a San Diego 1992), a Russel Coutts ritenuto essere il miglior timoniere del momento. Forti del pieno appoggio popolare che seguiva molto da vicino le vicende veliche nazionali i Kiwi si incontrano nelle regate di

Nella pagina precedente
1992 - Il Moro di Venezia in vantaggio su New Zeland

1992 - America Cube precede il Moro di Venezia

Coppa con Dennis Conner e Paul Cayard che regatavano su Young America. Facile la vittoria di Black Magic che batte Young America 5 a 0.

In Italia, intanto, ci si interroga sulla mancata partecipazione di un team italiano all'edizione di Coppa del 1995 a San Diego e come mai il Moro di Venezia non aveva avuto successori. Ma ecco che improvvisamente nel 1997 il testimone di Coppa America passa virtualmente da Gardini a Patrizio Bertelli, la cui moglie Miuccia Prada, stilista, era impegnata con il marchio Prada. Un incontro allo Yacht Club Punta Ala con il Presidente Bruno Calandriello, che mette a disposizione del Team Prada il suo Circolo e le attrezzature del Cantiere esistente in loco, serve a far decidere la partecipazione di Patrizio Bertelli alla edizione 2000 di Coppa America ad Auckland le cui regate per la Vuitton Cup avranno inizio ad Ottobre 1999. I tempi sono stretti, Bertelli acquista tre barche che già avevano disputato regate di Coppa che gli serviranno da lepre; intanto ordina a German Frers, al quale affianca Doug Peterson, la progettazione di due nuove barche, che in seguito si chiameranno "Luna Rossa", ed ingaggia l'esperto Rod Davis che insegnerà al giovane napoletano Francesco de Angelis ed al brasiliano Torben Grael, che nel frattempo era stato ingaggiato da Bertelli, i segreti del match-race. Intanto i neozelandesi, per mantenere vivo l'interesse su Coppa America, organizzano nell'Aprile 1999 una Mini America's Cup, da disputarsi con due barche IACC messe a disposizione dagli organizzatori, alla quale il Team Prada partecipa per acquisire conoscenze del campo di regata della futura Coppa. Con loro vi sono i Team americani, francese e di Hong Kong. Contemporaneamente il Team Prada si allena su una delle barche lepre che aveva trasferito dall'Italia ad Auckland. A metà del 1999 a Punta Ala vengono varate le due barche del Team Prada alle quali viene dato il nome di "Luna Rossa" sulla scia della nota canzone resa celebre da Renzo Arbore. Undici sono i consorzi accreditati a questa trentesima edizione di Coppa America e non mancano le visite della Regina di Spagna e del Presidente Bill Clinton che danno ancora più smalto a questa prestigiosa regata. Luna Rossa parte bene nella Vuitton Cup e batte gli americani di America One e Youg America; subisce,utilizzando il secondo scafo, sconfitte da Stars &

Stripes ed ancora da America One e Nippon Challenge. In semifinale de Angelis cambia barca e torna sul primo scafo (I-48) in un confronto emozionantissimo con America One dal quale esce vittorioso. Francesco de Angelis è il primo timoniere italiano che arriva alla finale di Coppa America. Le regate di Coppa non sono favorevoli a Luna Rossa che, anche se imputabile ad un sacchetto di plastica impigliatosi nella chiglia ovvero a salti di vento o spy finito in acqua, viene sconfitta per 5 a 0 da Black Magic al cui timone ancora una volta era Russel Cutts ormai, ed a giusta ragione, ritenuto il miglior timoniere di match-race in Coppa America.

La vittoria di Luna Rossa nella Vuitton Cup desta l'entusiasmo di un altro appassionato velico italiano: Vincenzo Onorato. Regatante da diversi anni con i suoi molteplici "Mascalzone Latino" si è affermato in vari Campionati del Mondo regatando in Classi diverse. L'idea di lanciare la sfida per l'edizione 2003 di Coppa gli viene a Napoli sotto la spinta di Pippo Dalla Vecchia, Presidente del Reale Circolo Canottieri Savoia, che sarà deputato ad inviare la lettera di sfida ai neozelandesi, accompagnata da un assegno di 150.000 dollari per tassa di conferma. Uomo di mare, Vincenzo Onorato è alla guida della Compagnia di Navigazione Moby Lines e si interessa ad attività di servizi nel porto di Cagliari. La sua base di lavoro, Portoferraio nell'isola d'Elba, diventa anche la base operativa del Team Mascalzone Latino dove viene trasferita la prima lepre acquistata dagli spagnoli, la ex Bravo Espana. Affida a Giovanni Ceccarelli la progettazione del nuovo Mascalzone ed al noto velaio Marco Savelli il programma vele. Spaventano le cifre, di cui si discute in banchina, messe a disposizione dei diversi teams: dai 120 miliardi dello svizzero Alinghi ai 180 miliardi dello statunitense Oracle. Nel pozzetto di Mascalzone trovano posto Flavio Favini e Paolo Cian quando si trasferiscono ad Auckland dove vi sarà anche il nuovo Mascalzone Latino varato a Napoli nel Maggio 2002. Movimenti si registrano anche tra gli equipaggi: Patrizio Bertelli, che intanto aveva confermato la sua presenza ad Auckland per il 2003, fa alcune sostituzioni lasciando sempre a Francesco de Angelis il comando della nuova Luna Rossa progettata questa volta interamente da Doug Peterson; ma la sostituzione che fa più epoca è quella dello sbarco di Paul Cayard dall'Oracle di Larry Ellison perché quest'ultimo



2007 - Vincenzo Onorato





2003 - Auckland, Base di Luna Rossa

2003 - Auckland, Luna Rossa

Nella pagina successiva
2003 - Auckland, le due Luna Rossa in allenamento

2003 - Auckland, la nave Amerigo Vespucci

riteneva di essere offuscato dalla notorietà di Paul. La perfidia di Larry Ellison raggiunge il massimo quando, pur avendolo sbarcato, continua a retribuire Paul Cayard lasciandolo a terra impedito a trovare spazio in un altro team. Purtroppo l'intervento massiccio degli sponsor con i loro condizionamenti, le grandi masse di denaro che si muovono, la notorietà o meno dei diversi personaggi, e sono tanti, impegnati in Coppa ha fatto degenerare quello spirito sportivo che aveva ispirato nel lontano 1851 la Regata delle Cento Ghinee. Le sfide pervenute a Peter Black sono ben nove e di queste due sono italiane,una francese, due inglesi, tre americane ed una svizzera. Nelle regate di selezione (la Vuitton Cup) non vanno bene le barche italiane, soprattutto Mascalzone Latino che riesce soltanto a vincere una volta contro il francese Defi; Luna Rossa ha problemi di velocità che la inducono, dopo il primo Round Robin, ad apportare modifiche sostanziali alla prua ed alla poppa. Nemmeno gli americani di Oracle riescono a far meglio, nonostante gli ingenti investimenti operati da Larry Ellison, e nella finale di Vuitton Cup subiscono una netta sconfitta 5 a 1 da parte della svizzera Alinghi. Ma chi è questo Ernesto Bertarelli patron di Alinghi? Italiano trasferitosi in Svizzera dove ne acquista la nazionalità; proprietario di grandi stabilimenti

farmaceutici con immense possibilità finanziarie che gli permettono di cullare il sogno di poter riportare in Europa la famosa Coppa; molto scaltro negli affari e grande organizzatore di eventi si fa accompagnare da un esperto laureato in Economia, Michel Bonnefous, che diventa lo stratega del grande business "AC Management" con il quale Bertarelli tenta la sua avventura in Coppa America. Riesce a sottrarre ai neozelandesi Russel Coutts, l'artefice della vittoria neozelandese in Coppa contro gli americani e considerato il più forte timoniera di Coppa, creando una situazione di sbandamento nel team di Black Magic accentuata dal fatto che tutti i neozelandesi, con grande spirito nazionalistico, si erano stretti intorno al loro team che era riuscito a portare in Nuova Zelanda il prestigioso Trofeo. Sui muri di molti edifici ad Auckland era stata disegnata una foglia di felce, che è il simbolo della Nuova Zelanda, con sotto la scritta: "Noi siamo leali". Basta questo per immaginare quanto forte fosse il disagio dei neozelandesi nel dover disputare la regata di Coppa America contro una barca svizzera con al timone il loro connazionale ed ex-beniamino Russel Coutts. Le regate di Coppa non hanno storia per Black Magic che subisce avarie, sbaglia tattica più di una volta, subisce la bravura di Russel Coutts che riesce a superarla più di una volta. Né servono le cattive condizioni atmosferiche, che inducono gli organizzatori a sospendere le regate per alcuni giorni, a modificare la situazione: alla fine Alinghi prevale su Black Magic per 5 a 0.

Una volta venuta in Europa la Coppa, si discute su dove poter organizzare le regate e tutto quanto altro fa da contorno alla manifestazione. Basi per i team, alloggi, scuole, cantieri e banchine portuali, insomma tutto quanto è indispensabile per dare una moderna e concreta organizzazione ad una manifestazione velica importante quale è quella della Coppa America, compreso la importanza degli investimenti immobiliari che possono essere connessi.

Il furbo Bertarelli ha atteso che le città aspiranti alla organizzazione si facessero avanti ed iniziò una serie di visite per verificare, si, le condizioni atmosferiche locali ma soprattutto per rendersi conto di quali potevano





2007 - Veduta aerea di Valencia





2007 - Valencia, il Porto di Coppa America

essere i possibili investimenti economici da farsi a latere della regata di Coppa America. Molti i candidati ma alla fine rimasero in gara, o meglio in osservazione, Napoli e Valencia. Napoli ha certamente un campo di regata migliore di quello di Valencia e non per nulla fu scelta come sede delle regate olimpiche italiane del 1960 ed in tale occasione il suo golfo venne battezzato "lo stadio del vento".- Però le condizioni locali, le opere da dover eseguire per rendere praticabile la zona di Bagnoli dove una volta vi erano gli impianti siderurgici della ex Ilva, la

2007 - Ingresso al porto di Valencia



presenza dei numerosi problemi irrisolti che da sempre affliggono la città, la mancanza di una seria veduta prospettica degli ammnistratori della città che nemmeno sentirono il bisogno di chiedere un parere tecnico agli organi presenti della Federazione Italiana Vela, fecero facilmente pendere l'ago della bilancia in favore di Valencia.



2007 - Napoletani a Valencia
Onorato, Rolandi, Tizzano



Bisogna riconoscere che la scelta è stata ottima perché le istituzioni locali valenciane si sono subito messe al fianco dell' AC Management di Ernesto Bertarelli e lo hanno accompagnato nella realizzazione di cose che sembravano quasi impossibili. Come lo spostamento del porto commerciale in altra località per dare spazio alle basi dei team sfidanti ed a tutte le loro occorrenze. Facilitazioni per alloggi e scuole per le famiglie dei circa 500 velisti impegnati, creazione di un Villaggio Coppa America" creato dal nulla con sette chilometri di piste ciclabili, dell'Edificio dell'orologio, dello splendido Media Center, i ventidue ristoranti, il superbo edificio "Vele e Venti" di quattro piani alto 25 metri con cinquemila metri quadrato di terrazze designato dalla matita di David Copperfield. Tutto nuovo, tutto glamour, come ha riportato saggiamente il mensile "L'Isola" edito a Capri giusto di fronte a quella che avrebbe potuto essere l'ipotetica sede della tanto desiderata Coppa America.



Né l'AC Management di Ernesto Bertarelli ha omesso di sfruttare altre possibilità per dare maggiore risalto e spazio agli sponsor impegnati nell'operazione Coppa America: inventa gli "Act" che sono delle manifestazioni di incontro dei team sfidanti, da svolgersi in località diverse, per avere la possibilità di provare le loro barche, le innovazioni apportate alle barche già testate, di far parlare per quattro anni,fino al 2007 data prevista per la regata di Coppa a Valencia, della Coppa, degli sponsor, degli equipaggi inte-



2007 - Valencia, la Base di Mascalzone Latino

Nella pagina precedente
2007 - Plastico del Porto

2007 - Valencia, programmi all'ingresso

ressando intensamente sia i Media che le Televisoni di tutto il mondo. Anche in Italia si organizzano due Act a Trapani dove le condizioni di vento costante determinano il successo delle regate e le attrezzature realizzate dalle istituzioni locali rispondono in perfetto modo tecnico. I maligni che mugugnano in banchina aggiungono che tra gli altri scopi che Bertarelli ha raggiunto attraverso la realizzazione degli Act vi è quello prevalente di poter osservare da vicino gli sviluppi della preparazione delle barche che saranno, in Coppa, le avversarie di Alinghi.

In questa e nelle pagine successive
2007 - Valencia.
Lo shop di Mascalzone Latino




CAPITALIA


amor latino

Che lo spirito sportivo che aveva caratterizzato le precedenti edizioni di Coppa America si fosse dissolto nel corso delle ultime sue edizioni, è cosa ormai assodata, ma sarebbe stato molto difficile poter immaginare la mole della macchina economica creata da Bertarelli usando Coppa America: è riuscito perfino ad immaginare una ripartizione degli utili generati dall'AC Management tra i team interessati alla regata con misure percentuali diverse a secondo dei risultati conseguiti dagli sfidanti. La tradizione finanziaria svizzera è in pieno campo con l'attività svolta dal binomio Bertarelli-Bonnefous.



2007 - Valencia, programma ospitalità di Mascalzone Latino

Ma torniamo in mare ed occupiamoci di regate: le sfide per questa 32ma edizione di Coppa America sono 11, molto più di qualsiasi altra precedente edizione, il che conferma l'interesse crescente degli sponsor. Registriamo tre barche italiane: Luna Rossa (sponsor Telecom) – Mascalzone Latino (Capitalia) - +39 (Regioni Sicilia e Lombardia); la neozelandese Emirates New Zealand (Fly Emirates); una sudafricana: Shosholoza (Navigazione MSC); la francese Areva K Challenge (Areva); la svedese Victorty Challenge (Tele 2);Desafio Espanol (Caja Madrid e Comunitad valenciana); Team Germany (Internet Germany); China Team (Tag Heuer,Llarò, silver Marine) e la statunitense Oracle (BMW). Le regate di selezione sono molto dure considerata la prepara-



2007 - Valencia, la Base di Luna Rossa



2007 - Valencia, de Angelis e Spitbill

zione e la competenza dei vari equipaggi, le condizioni atmosferiche non riservano sorprese anche se qualche giorno il troppo vento o la bonaccia hanno impedito di regatare: Ho avuto la fortuna di trovarmi a bordo di Mascalzone Latino, nel ruolo di 18mo membro di equipaggio (innovazione introdotta qualche edizione prima) naturalmente relegato all'estrema poppa senza possibilità di toccare una scotta né di parlare con gli altri membri dell'equipaggio. Devo riconoscere che per me, che avevo già superato il traguardo degli 81 anni avendo dedicato gran parte di questi alla mia attività velica sia come competitore che come giudice internazionale, è stata una esperienza completamente nuova e, soprattutto, entusiasmante. Lo scafo in fibra di carbonio che rimbombava come un tamburo ad ogni colpo di mare, le scotte in nylon che erano in tensione al punto da sembrare cavi di acciaio, ma soprattutto poter vedere ad ogni virata (e quante ne facemmo essendo stati tallonati per tutta la regata da un Desafio Espanol più attivo che mai) la scia di poppa che confermava la maestria del nostro timoniere che non perdeva un





2007 - Valencia, il R.Y.C.C. Savoia sfidante con Mascalzone Latino e la Base di Mascalzone Latino

centimetro di sopravento. La selezione è stata vinta dai neozelandesi di Emirates New Zealand che nell'ultimo incontro sono riusciti a battere Oracle guadagnando il diritto di incontrare Alinghi nella regata di Coppa. Ma se durante le regate di selezione tra i team sfidanti le acque si sono dimostrate tranquille, non così è stato nel team del defender Alinghi dove Bertarelli e Russel Coutts sono giunti ai ferri corti al punto che il buon Ernesto ha

2007 - Valencia, la base di Mascalzone Latino

Nella pagina successiva
2007 - Valencia, la Base di Desafio Español



sbarcato Russel sostituendolo al timone con Dean Barker, anche lui neozelandese. Si è ripetuto quanto già aveva fatto Larry Ellison nel 2003 con Paul Cayard: Russel Couttes continuava a prendere il suo stipendio, restava a terra, senza possibilità di avere altri imbarchi. Una vera punizione morale per il più grande timoniera di Coppa America. Quali siano stati i motivi del dissidio resta tuttora circoscritto ai mugugni di banchina: si sussurrò che Bertarelli non condivideva il fatto che Russel aveva disertato il timone di Alinghi per partecipare ad altre regate


desafío español 2007
UNITED INTERNET
TEAM GERMANY
desafío español 2007



2007 - Francesco de Angelis
Carlo Rolandi su Mascalzone Latino





2007 - Valencia, Mascalzone Latino pronto per il varo

minori dove lui aveva interessi personali (a tal proposito ricordiamo che con Paul Cayard, altro deluso di Coppa America,voleva dare vita ad un circuito con grandi monoscafi da trasportare in diverse ricche località,tra queste anche Dubai, e mettere su qualcosa che potesse creare ombra alla macchina finanziaria di Ernesto Bertarelli: la Coppa America). Ma la tesi più attendibile è quella che Russel Coutts con la creazione dell'AC Management

era rimasto fuori dal giro degli affari che lui aveva gestito direttamente nella precedente edizione di Coppa. Insomma, anche il divorzio tra Ernesto Bertarelli e Russel Coutts va ascritto a vili motivi economici, a quei motivi che ormai caratterizzavano la Coppa America, diventata sempre più una macchina per fare soldi.
La regata di Coppa è vinta da Alinghi che contiene gli attacchi di Emirates New Zealand e la coppa resta nelle mani di Ernesto Bertarelli che la riporta trionfante alla sua Societè Nautique de Geneve dove sarà custodita per i prossimi quattro anni. Ma i sonni della Coppa non saranno tranquilli causa le beghe legali e giudiziarie che stanno per iniziare.
Dice un vecchio adagio: "Il troppo stroppia", ovvero: "la corda se tirata troppo si spezza" e così avviene in pratica quando Bertarelli, forte della sua organizzazione ed avendo ottenuto notevoli vantaggi finanziari dalla città di Valencia, all'improvviso indica Valencia quale sede della futura Coppa America,nomina Challenger of Record Desafio Espanol del Club Nautico Espanol de Vela che appena due giorni dopo la vittoria di Alinghi aveva già inoltrato la sua sfida per la prossima edizione, modifica il Deed of Gift con la previsione di una nuova barca di circa 30 metri di lunghezza e con numero di membri di equipaggio più elevato rispetto all'attuale. Subito si erge a paladino difensore della Coppa il buon Larry Ellison del Golden Gate Yacht Club, ovvero di Oracle, sostenendo che le decisioni di Ernesto Bertarelli non sono valide perché contrastano con le regole attuali e cioè: Challenger of Records non può essere uno sfidante che rappresenta un Club che non ha valida esperienza in Coppa America ed è privo dei richiesti requisiti per svolgere tale compito, la nuova barca mette fuori uso tutte le barche oggi di proprietà dei vari team, il Club Nautico Espanol de Vela è un club fasullo, appena costituito, completamente sottomesso ad Alinghi e non può quindi trattare in nome e per conto di tutti gli sfidanti. Il giudice Herman Cahn dell'Alta Corte dello Stato di New York (unico organismo giudiziario al quale ci si può appellare, come previsto nel Deed of Gift, per risolvere le controversie di Coppa America) accoglie le doglianze di Oracle dichiarando l'illegittimità di Desafio Español come Challenger of Records, incarico che affida allo stesso Larry Ellison di



2007 - La Base di New Zealand

Oracle, e stabilendo che la sfida valida è quella inviata da Oracle che può obbligare il defender a regatare con un multiscafo; quest'ultimo potrà scegliere la località per dare corso alla sfida. A questo punto quindi si può sperare in una edizione di Coppa da tenersi nel 2009 con multiscafi. Ma la Sezione di Appello della Corte Suprema di New York in data 28 luglio 2008 ha emesso una sentenza, presa a maggioranza di tre giudici in favore

2007 - La Base di Alinghi



e due contro, con la quale è stata completamente ribaltata la decisione del giudice Herman Cahn riconoscendo Desafio Espanol del piccolo Club Nautico de Vela (emanazione di Alinghi) quale Challenger of Records e dando validità alla sua sfida inoltrata due giorni dopo la fine delle regate di Valencia di Coppa America. Questa decisione provoca un terremoto che potrà dare origine a nuovo ricorso della corazzata Oracle sulla quale ha messo piede anche Russel Coutts, l'ormai nemico giurato di Bertarelli in attesa di vendetta. Naufraga quindi la speranza di una nuova edizione da disputarsi nel 2009 e non si può far altro che attendere gli eventi che certamente faranno capolino nei prossimi mesi. È auspicabile, per il buon nome di Coppa America, che vi sia una mediazione, forse quella di Re Juan Carlos che si era dichiarato disponibile, e che venga trovata al più presto una soluzione di gradimento di tutti quanti sono interessati alle regate di Coppa, anche se è molto difficile poter ipotizzare che la soluzione venga fuori da un confronto diretto tra i due arcimiliardari Larry Ellison ed Ernesto Bertarelli considerato che ognuno di loro si fa forza delle proprie disponibilità economiche.

Il mondo di Coppa è stanco di questa situazione che si protrae da oltre un anno; per quanto riguarda le sfide italiane dobbiamo registrare che Patrizio Bertelli con la sua Luna Rossa ha già gettato la spugna rinunziando a proseguire nell'attività di Coppa; Vincenzo Onorato ha, invece, lanciato la sua terza sfida sempre a nome del Reale Yacht Club Canottieri Savoia di Napoli pur avendo fatto pubbliche dichiarazioni sull'inaccettabile modo di amministrare Coppa America da parte di Alinghi; + 39 non sappiamo se continuerà o meno. Certamente il momento economico mondiale, ed in particolare quello italiano, non è dei migliori e questo fa titubare gli eventuali sponsor rendendo sempre più difficile fare affidamento sulla realizzazione di una prossima edizione di Coppa attuata secondo le regole e le modalità del passato. Oggi come oggi abbiamo delle certezze: l'AC Management ha rotto gli accordi che aveva con la città di Valencia ritenendo, dopo la prima sentenza della Corte Suprema di New York, che erano venute meno quelle certezze in base alle quali gli accordi economici con Valencia erano stati sottoscritti; molti sponsor si sono ritirati perché i team da loro sponsorizzati si sono venuti

1851 - America vittoriosa al traguardo

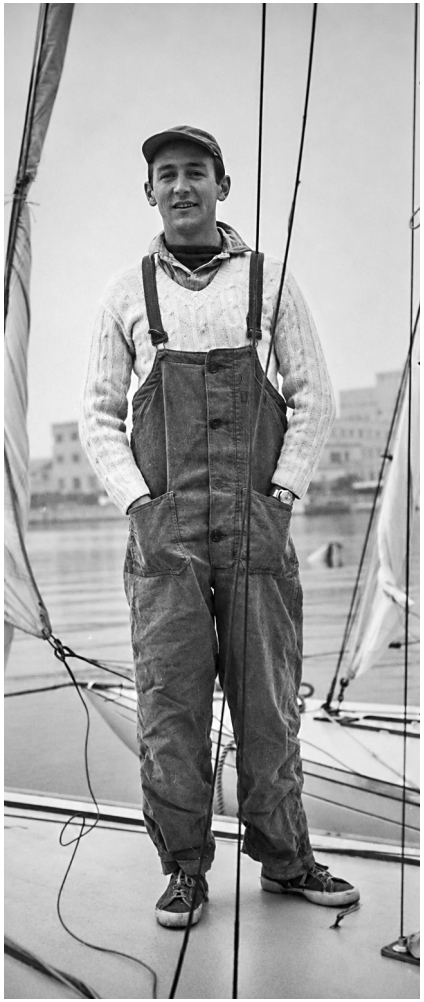
a trovare in una situazione di incertezza sul futuro della competizione, alcuni team hanno smobilitato mettendo sul mercato quei membri di equipaggio che con grandi sacrifici avevano formato; molti team pensano di chiamare in giudizio Alinghi ed il suo patron per essere risarciti dei danni economici che hanno sostenuto causa il comportamento del defender che ha portato come conseguenza ricorsi ai Tribunali e lungaggine dei tempi per arrivare ad una soluzione accettabile. E, come la famosa ciliegina sulla torta, arriva fulminea la notizia che la Vuitton Cup non sarà più in palio per le prossime edizioni di Coppa.

A questo punto non mi resta che concludere questa breve carrellata sulla lunga storia di Coppa America met-



tendomi anch'io in posizione di stand-by aspettando tempi migliori che mi auguro vengano al più presto. Devo precisare di essere stato presente di persona soltanto a tre edizioni di Coppa America: quella del 1983 dove debuttò Azzurra ed io ero allora alla Presidenza della Federazione Italiana Vela, e successivamente quella di Auckland nel 2003 dove mi recai in compagnia del Commodoro Gianfranco Alberini ripercorrendo la tappa di Perth/Fremantle dove lui era stato in qualità di Challenger of Records nel 1987, ed ancora quella di Valencia dove ho regatato a bordo di Mascalzone Latino. Per attingere tutte le notizie che ho riportato in questa breve storia ho dovuto fare ricorso ai numerosi libri di Coppa America che arricchiscono la mia biblioteca velica e desidero, quindi, ringraziare i diversi autori dei testi che ho consultato: In particolare desidero ringraziare Mario Oriani, autore del bellissimo libro "Coppa America-La vera storia" che, edito nel 2007, mi è stato da lui donato con una dedica affettuosa. Mario Oriani ha descritto con dovizia di particolari e ricordi tutte le 32 edizioni di Coppa riportando dati, nomi, episodi non sempre noti, notizie assunte in banchina piuttosto che attraverso i comunicati stampa,facendo riferimento a fatti ed a tutto quanto può servire all'accorto lettore per saperne sempre di più su Coppa America. Grazie,caro Mario, per averci offerto questa preziosissima pubblicazione!

Anacapri, 18 Agosto 2008, Santa Laura



Carlo Rolandi (Napoli, 2 luglio 1926 – 7 agosto 2020) è stato velista olimpico, dirigente sportivo e protagonista per oltre mezzo secolo della vela italiana e internazionale.

Avvicinatosi inizialmente al canottaggio, nel 1945 vinse la Coppa Lysistrata e l'anno successivo iniziò a regatare nella Classe Star, alla quale rimase particolarmente legato per tutta la sua carriera agonistica. In questa classe conquistò due titoli europei (1959 e 1965), cinque campionati italiani, i campionati nazionali di Francia e Germania e, per due volte, la prestigiosa Kieler Woche. Regatò inoltre in numerose altre classi, dal Dinghy al Dragone, dai 5,5 Metri agli 8 Metri S.I., fino alle competizioni d'altura.

Rappresentò l'Italia in cinque edizioni dei Giochi Olimpici: Londra 1948, Melbourne 1956, Roma 1960, Tokyo 1964 e Città del Messico 1968.

Alle Olimpiadi di Roma, le cui regate veliche si disputarono nel Golfo di Napoli, fu prodiere di Agostino Straulino nella Classe Star, classificandosi al quarto posto.

Conclusa l'attività agonistica, dedicò alla vela una lunga carriera dirigenziale. Fu vicepresidente della Federazione Italiana Vela dal 1976 al 1981 e presidente dal 1981 al 1988, diventandone poi Presidente onorario a vita. Operò a lungo nella federazione mondiale della vela, prima IYRU e poi ISAF, come giudice internazionale e componente dei suoi organismi direttivi.

Partecipò in veste ufficiale ad altre tre edizioni dei Giochi Olimpici: Los Angeles 1984, Seul 1988 e Barcellona 1992.

Il suo nome è legato anche alla storia italiana della Coppa America: nel 1983, da presidente della FIV, accompagnò la prima sfida italiana di Azzurra a Newport; seguì poi Luna Rossa ad Auckland nel 2003 e, nel 2007, a 81 anni, fu a Valencia con Mascalzone Latino come "diciottesimo uomo".

Presidente del Circolo Canottieri Napoli, vicepresidente dello Yacht Club Italiano, socio fondatore dell'AIVE e socio fondatore e benemerito del Reale Yacht Club Canottieri Savoia.

Tra i numerosi riconoscimenti ricevuti figurano la Medaglia d'argento al valore atletico del CONI, la Stella d'oro al merito sportivo, la Medaglia d'Oro IYRU e, nel 1997, il Trofeo Beppe Croce, del quale fu il primo italiano insignito.

Laureato in Economia e Commercio all'Università di Napoli nel 1950, esercitò la professione di commercialista e ricoprì numerosi incarichi in società, istituti bancari ed enti pubblici. Dal 1972 al 1995 fu presidente e amministratore delegato della Metropolitana di Napoli, partecipando alla progettazione e alla realizzazione della Linea 1.

Accanto all'attività professionale e sportiva ebbe un intenso impegno civile e associativo, in particolare nel Rotary Club Napoli, del quale fu presidente nel 1989-1990, e successivamente governatore del Distretto 2100.

Una vita attraversata dalla passione per il mare e per lo sport, nella quale l'esperienza dell'atleta si accompagnò sempre all'impegno per le istituzioni della vela e alla volontà di trasmetterne cultura, valori e tradizioni.





Finito di stampare
nel mese di settembre 2026,
presso le Arti Grafiche
di quello straordiario maestro
Enzo Albano