

METEO	TODAY	H6	H12	H18	H24	TOMORROW	H6	H12	H18	H24
Tempo										
Vento	6	4	6	8	8	2	9	7		
Mare										
H. Onda	0.7	0.6	0.7	0.6	0.6	0.4	0.7	0.3		
Temp. Superficie	17°	17°	17°	17°	15°	18°	17°	16°		

www.meteoemil.it

MIXED ZONE Teams

Peter Isler
Navigator
BMW Oracle
We were certainly glad to get that win. We gave Luna Rossa a little too much room at the start and they got away on a bit of a right hand shift and did a nice job of protecting their lead up the first windward leg.

Christian Kamp
Trimmer
Luna Rossa Challenge
We played our game. I don't think we made many mistakes. But Oracle did a very good job. We felt under pressure. The race was very close to the end. We had to stay on the other side, but we lost. Now we look at the race afterwards. In the end, the rank is the important thing.

Torben Grael
Tactician
Luna Rossa Challenge
Non credo che contro Oracle abbiamo commesso un errore in particolare. Loro hanno avuto delle opportunità e sono stati in grado di approfittarne. Noi potevamo gestire meglio il nostro vantaggio.

Jesper Bank
Skipper
United Internet Germany
We can not be satisfied with this result because we were already behind at the starting line. We got the right side of the course, however the wind was weaker there and our speed was not enough at the starting line.

Karol Jablonski
Helmsman
Desafio Espanol
We had a difficult test against New Zealand. In the pre-start, both marked the other. A little after the start, the Kiwi boat turned towards the left with a slight lead which increased until they were a length in front.

Olivier Douillard
Traveller
Areva Challenge
There was nothing to do. The Italians were sufficiently fast enough not to be threatened by us. After a rather aggressive preliminary phase, Sébastien Col had a good start, with James Spithill slightly to windward.



Results 4 May

LV CUP RR2	EMIRATES TEAM NEW ZEALAND	BMW ORACLE RACING	LUNA ROSSA CHALLENGE	DESAFIO ESPAÑOL 2007	MASCALZONE LATINO CAPITALIA TEAM	VICTORY CHALLENGE	TEAM SHOSHLOZA	AREVA CHALLENGE	+39 CHALLENGE	UNITED INTERNET TEAM GERMANY	CHINA TEAM	POINTS RR2	POINTS FROM RR1 INCLUDING BONUS POINTS	TOTAL LV CUP POINTS	LV CUP RANKING
EMIRATES TEAM NEW ZEALAND				2	2		2	2	2			10	18	28	3
BMW ORACLE RACING			2			2	2			2	0	8	21	29	1
LUNA ROSSA CHALLENGE		0				2	2	2		2	2	10	19	29	1
DESAFIO ESPAÑOL 2007	0							2	2		2	6	17	23	4
MASCALZONE LATINO CAPITALIA TEAM	0							0	2	2		4	14	18	6
VICTORY CHALLENGE		0	0				2			2	2	8	14	22	5
TEAM SHOSHLOZA	0	0	0			0				2	2	4	12	16	7
AREVA CHALLENGE	0		0	0	2				2			4	9	13	8
+39 CHALLENGE	0			0	0	0		0				0	6	6	9
UNITED INTERNET TEAM GERMANY		0	0		0	0	0				2	2	3	5	10
CHINA TEAM		2	0	0		0	0			0		2	1	3	11

Each challenger races each of the others once this round. Two points per win.

LUNA ROSSA, IL GIORNALE DELLA COPPA - PROJECT/DESIGN MICHELE CONCINI@HOTMAIL.COM E LUCA ORLANDI - © COPYRIGHT GOTHAM SRL, ITALY - 20100 MILAN - 8, VIA DEI PIATTI, PRINTED IMPRINTA LORENS, VALENCA - D.L. V-2026-2007



LUNA ROSSA
IL FILM DELLE REGATE



VALENCA
SANTIAGO CALATRAVA

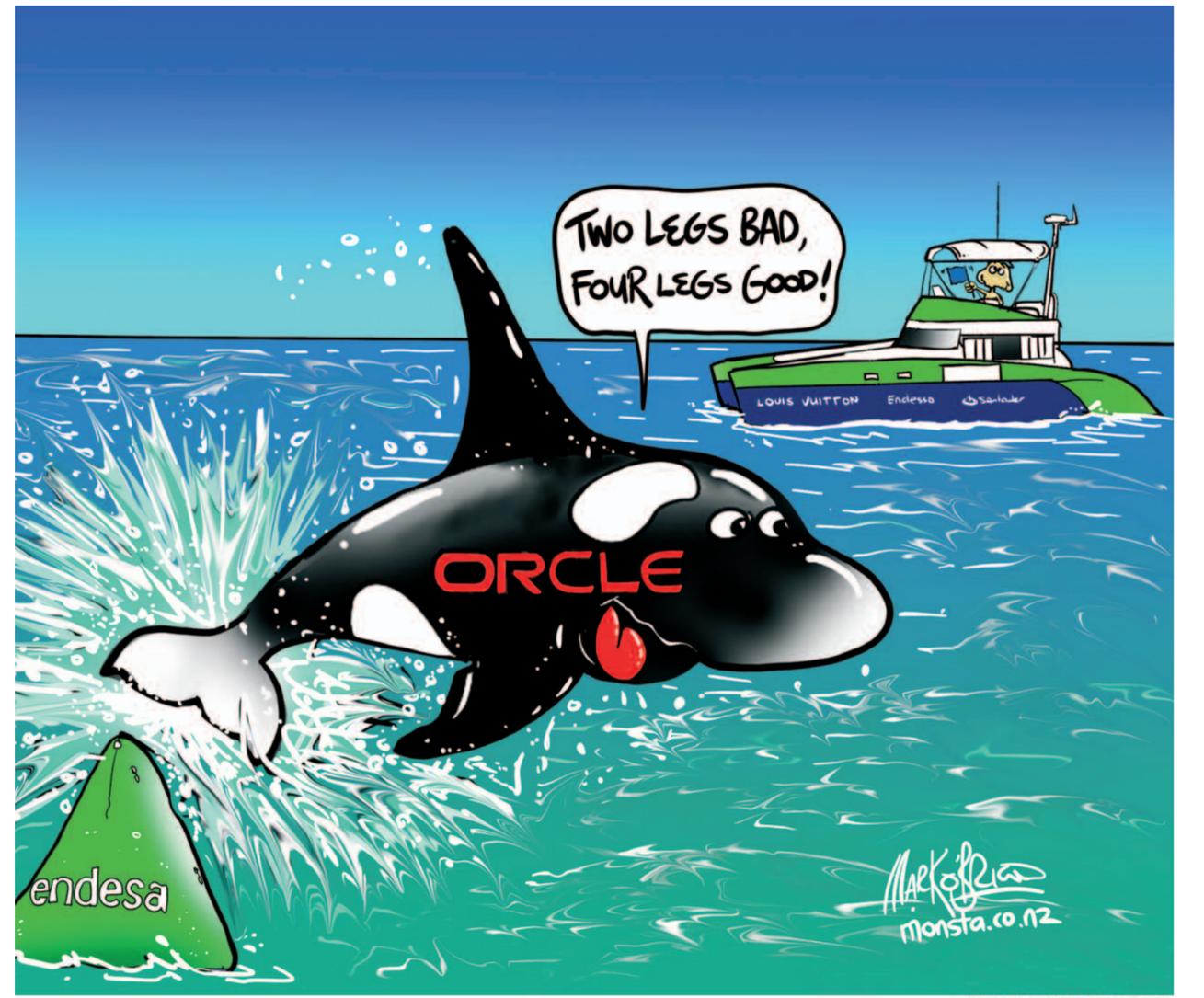
www.lunarossachallenge.com

LUNA ROSSA

IL GIORNALE DELLA COPPA n.20 5 MAGO 7

Follow me

LUNA ROSSA E BMW ORACLE A 29 PUNTI IN CLASSIFICA. GLI UOMINI DI LUNA ROSSA HANNO PERSO IERI CON GLI AMERICANI CHE HANNO UNA REGATA IN MENO PER GIORNATA DI RIPOSO



"Oracle Farm"

with apologies to George Orwell

REGATA RR2

Ieri, i match 5 e 6 • Luna Rossa perde la sua prima regata del girone di ritorno e vince nel secondo flight di giornata • BMW Oracle riesce a ribaltare il vantaggio di Luna Rossa e chiude il duello con un delta di 19" • Spithill dichiara "la barca va bene, ha ancora margini di miglioramento, ci sono ancora molte regate" • nel match con Areva, Luna Rossa vince con autorità, mantenendo sempre il vantaggio

FLIGHT 5



FLIGHT 6



ALLA BASE

Manager, velista

Ha visto passare tutte le barche di Luna Rossa, le ultime due le ha anche viste nascere sotto i suoi occhi.

del mondo. Ha vinto i Mondiali maxi con Longobarda nell'89 e nel '90. E altro ancora. Antonio Marrai è il responsabile della

di Azzurra, a Perth, nel 1987, nel ruolo di grinder e di mast man. Ha visto e vissuto davvero tanto di questo mondo. Testimone di ogni sviluppo tecnico ed evoluzione.

"La Coppa America di adesso è molto diversa da quella di venti anni fa. A Newport la Coppa era un evento un po' naif, approssimativo, nessuno veniva pagato o quasi. In Australia, a Perth, c'è stato un salto in avanti e si è trasformato in evento semi-professionista, con competenze e ruoli. In realtà solo pochissimi equipaggi avevano uno shore team.

Ogni singolo velista era da una parte equipaggio e allo stesso tempo shore team, quindi responsabile anche di parte della barca. Ciascuno si faceva il check della attrezzatura di cui era responsabile. E se qualcosa si rompeva doveva anche sistemarla. Così si lavorava dall'alba fino alla sera. Anche i percorsi di regata erano più lunghi:

a Perth ad esempio erano di 21-23 miglia con un vento che da dopo novembre saliva fino a 20-25 nodi.

Una termica impavida, il famoso Fremantle Doctor, dalle dodici della mattina sparava senza tregua.

Ora tutto è diverso. C'è stata evoluzione in tutto. Da velista, dunque, a responsabile della logistica di Luna Rossa, ma ad ampio raggio. Con il signor Bertelli, con cui ho un buon rapporto, come lo si può avere da veri toscani, mi ha chiesto di trovare gli spazi a Valencia.

Sono arrivato qui primo tra tutti, nel 2003, prima ancora che Valencia venisse dichiarata città che avrebbe ospitato la Coppa, abbiamo giocato una carta sulla base delle possibili soluzioni. Ho trovato grande collaborazione da parte del Console italiano, Leonardo Carbone, ed anche dal Real Club Nautico di Valencia, rappresentato

dal suo Presidente e dal Consiglio Direttivo.

Sono venuto qui da solo, mi piace muovermi solo.

Ho fatto molto dello start up, identificato le location ed avviato le basi. Quando sono arrivato a Valencia

la prima volta, non c'era nulla, anche il porto non esisteva, così come è adesso. Per la base di Luna Rossa, quella attuale, avremmo voluto uno spazio più grande, ma alla fine abbiamo optato per uno spazio leggermente più piccolo ma con una posizione fronte mare migliore e più riservata.

La logistica e le spedizioni, qui a Valencia sono molto più semplici che ad Auckland, dove invece dovevamo pianificare tutto, aerei e navi intere, con mesi di anticipo e sbrigare anche le procedure doganali, non semplici. Solo, ci si è dovuti adeguare ai ritmi dei valenciani: le feste, sabato e domeniche, sono sacri. Ma va bene così.

VALENCIA

DI IDA CASTIGLIONI

Santiago Calatrava, progettista di grandi spazi

Fin dalla prima volta in cui ci si trova a girare, qui a Valencia, per la Città delle Arti e delle Scienze, guardando le architetture di Calatrava ci si chiede quale percorso formativo e culturale possa averlo portato ad esprimersi in modo così particolare e innovativo.

Santiago Calatrava nasce nel 1951 a Benimamet, un quartiere dormitorio alla periferia di Valencia e in questa città diventa architetto e urbanista. Continua poi gli studi a Zurigo, dove si laurea ingegnere civile e nel 1983 si aggiudica il concorso per la Stazione Ferroviaria Stadelhofen. Per le Olimpiadi di Barcellona del 1984 progetta il Bach de Roda, il primo di una serie di ponti. E' poi la volta, per l'Expo 92 di Siviglia, di Alamillo Bridge, soprannominato *peineta*, perché ricorda il pettine che le donne indossano con la mantilla, e di Campo Volantin Footbridge di Bilbao, che scavalca il Rio Nervion. L'ultimo a Valencia, dopo il Ponte Calatrava e il Ponte 9 di Ottobre, è quello realizzato per la Stazione Metropolitana Alameda. Tra la fine degli anni '80 e i primi anni '90 Calatrava lavora al Bce Place Hall di Toronto e alla Stazione Oriente di Lisbona. Non solo ponti e stazioni, ma anche l'Aeroporto St-Exupéry



IL GIARDINO BOTANICO, CHIAMATO A VALENCIA UMBRACLE

di Lione e due progetti transatlantici, il Milwaukee Art Museum, sulle sponde del Lago Michigan, e la Cattedrale di Cristo Luminoso a Oakland, in California. L'interesse dell'ingegnere-architetto Calatrava si rivolge poi ancora una volta a Valencia, dove nel 1991 apre il suo terzo studio di architettura, dopo quelli di Zurigo e Parigi (e prima di New York), per seguire

da vicino il complesso intervento urbanistico e culturale della Ciudad de las Artes y la Ciencias. Progettista di grandi spazi quindi, con una creatività innata che si intreccia ad una tecnica approfondita e alla sperimentazione di strutture sovradimensionate e complesse. Per realizzare enormi edifici che paiono sculture, lievi come pizzi, è necessario aver progettato ponti,

stazioni ferroviarie, aeroporti. E' indispensabile aver giocato con il cemento e l'acciaio, aver costruito coperture sempre più leggere, essere andati ai limiti dei carichi di rottura. Alcune delle sue ultime realizzazioni ripropongono una modalità progettuale che si ricollega a quella dei "grandi" dell'architettura italiana del rinascimento: Filippo Brunelleschi, Leon Battista Alberti, Donato Bramante. Tempi in cui l'architettura era sperimentazione e la perfetta costruzione di una cupola dipendeva dalle conoscenze tecniche acquisite dal progettista. Entrando nella Ciudad, si viene di colpo proiettati nella modernità. Ci si trova in mezzo ad un'architettura ardita e bizzarra, che dimentica il suo ruolo funzionale - pur assolvendolo completamente - per diventare esaltazione della fantasia in un mescolarsi di cemento, cristallo e ceramiche specchianti. La Città delle Arti e della Scienza è il più importante parco culturale finora costruito in Europa: un polo tecnologico all'avanguardia. Realizzata lungo il letto abbandonato del fiume Turia, copre un'area di 350.000 metri quadrati. Di fianco alle grandi opere realizzate, alcune delle costruzioni previste sono tuttora in fase di realizzazione.

PHOTO

