

ALLA BASE

Friends



JEAN E MICHELLE



CLAUDIO



JEAN E MICHELLE CON FELIPE



PAOLO



GAETANO



GIOVANNI



MASSIMO



PAUL

LUNA ROSSA, IL GIORNALE DELLA COPPA - PROJECT DESIGN & PUBLISHER: MITCHELE CONZINI@HOTMAIL.COM CON LUCA ORLANDI E TOMMASO ORLANDI © COPYRIGHT GOTHAM SRL, ITALY - 20100 MILAN - 8, VIA DEI PATTI, PRINTED IMBENTITA LOMBARDI, VALENZIA - D.L. V.2006-2007



www.lunaroSSACHallenge.com è il sito dove trovare tutti i numeri arretrati di Luna Rossa - Il Giornale della Coppa

LUNA ROSSA
IL PRESIDENTE DELLO YACHT CLUB ITALIANO, CARLO CROCE

SEMI FINALS RACE 7

"ROMEO" RACE COMMITTEE

TODAY, FIRST WARNING SIGNAL 14:50

MATCH 1

DESAFÍO ESPAÑOL 2007, ES 97 vs EMIRATES TEAM NEW ZEALAND, NZL 92

LUNA ROSSA
IL GIORNALE DELLA COPPA n.33 22 MAG 07

Sotto a chi tocca

ASPETTANDO DI CONOSCERE IL LORO AVVERSARIO, I RAGAZZI DI LUNA ROSSA SONO TORNATI IN ACQUA PER ALLENARSI CON LA STESSA DETERMINAZIONE DI SEMPRE

SEMI FINAL A FROM 14TH MAY										SEMI FINAL B FROM 14TH MAY											
	14 MAY	15 MAY	16 MAY	18 MAY	19 MAY	20 MAY	22 MAY	MATCH	MATCH	TOTAL		14 MAY	15 MAY	16 MAY	18 MAY	19 MAY	20 MAY		TOTAL		
LVC RACES	1	2	3	4	5	6	7	8	9		LVC RACES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
EMIRATES TEAM New Zealand	1	1	0	1	1	0				4	BMW ORACLE Racing	0	1	0	0	0	0	-	-	-	1
DESAFÍO ESPAÑOL 2007	0	0	1	0	0	1				2	LUNA ROSSA Challenge	1	0	1	1	1	1	-	-	-	5

LVC Semi Finals 20 May

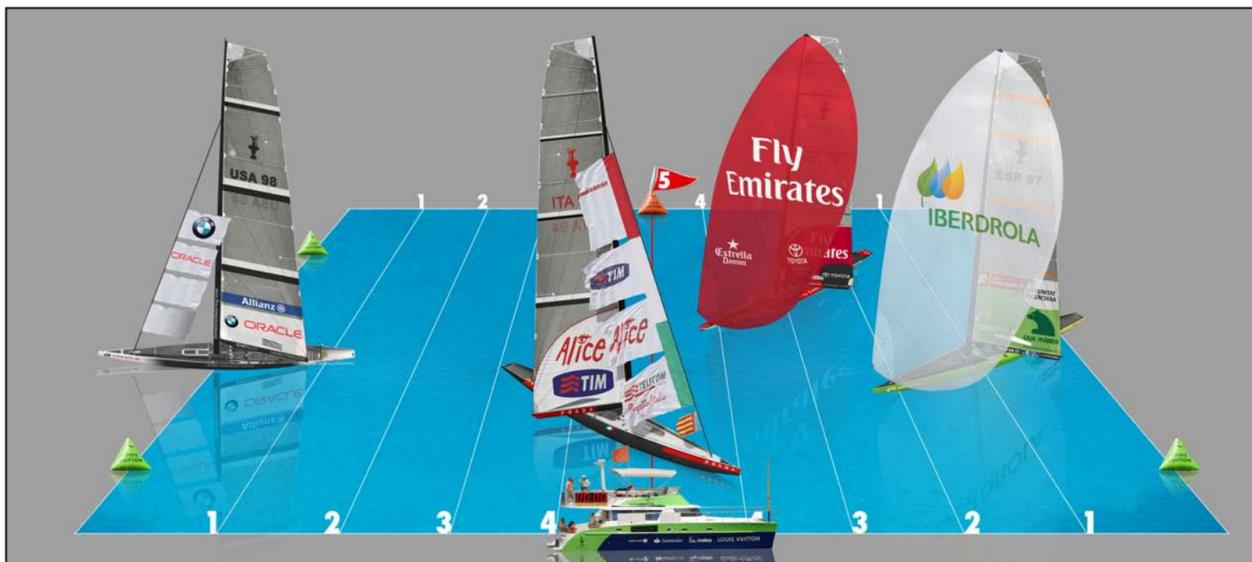
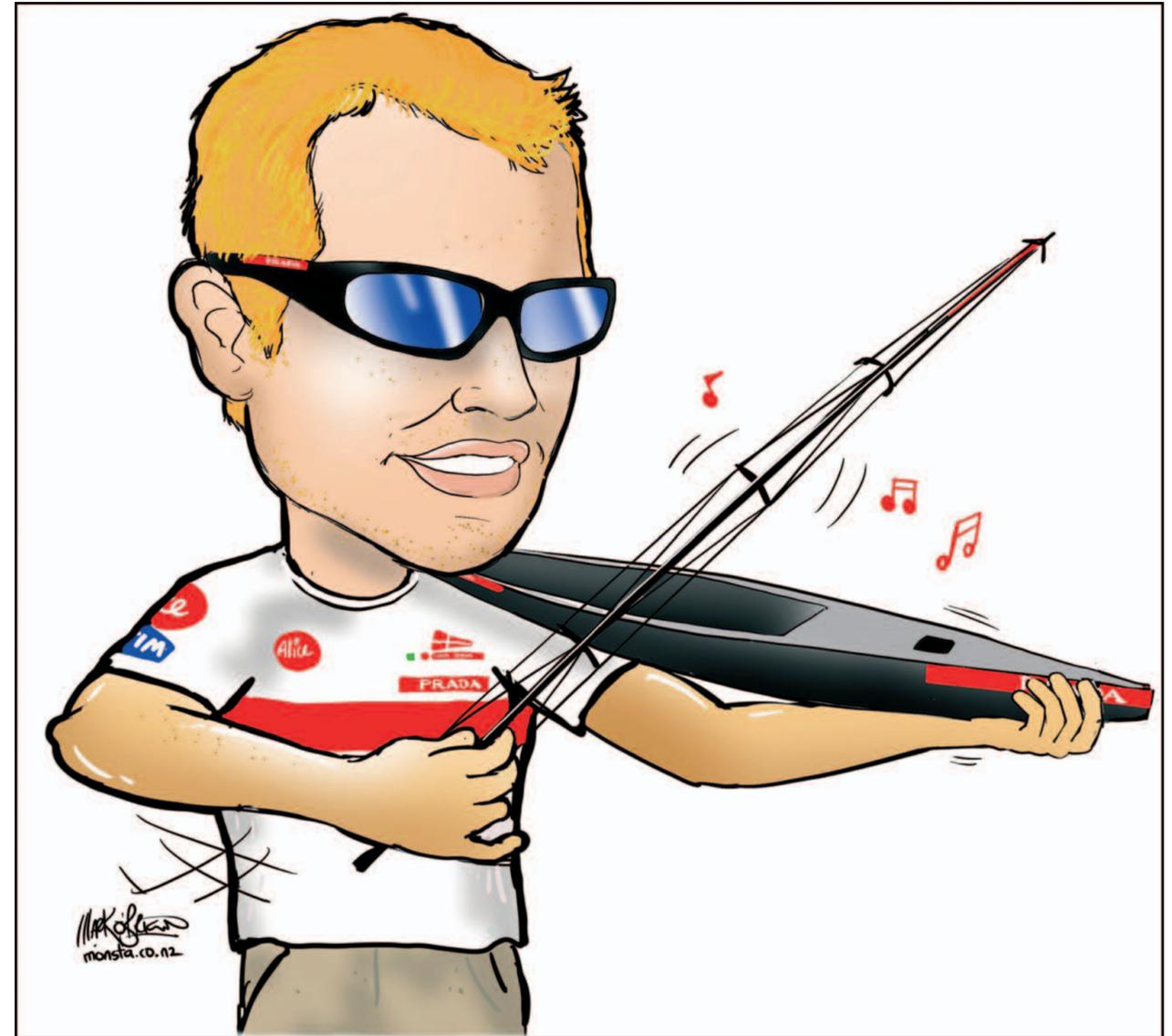


ILLUSTRAZIONE DI CLAUDIO MAZZANTI

IN EACH SEMI FINAL MATCH THE FIRST CHALLENGER TO WIN FIVE POINTS, ONE POINT PER WIN, ADVANCES TO THE LOUIS VUITTON CUP FINAL



Storia di un fiume, il parco del Turia

Il parco urbano che attraversa Valencia lungo l'antico letto del fiume è la proposta moderna più originale di un paesaggio urbano non più collegato alla presenza dell'acqua ma al suo ricordo. Una riqualificazione della città nata dalla progettazione dello spazio lasciato libero dal Turia, diventato fruibile per un utilizzo culturale e sportivo

La città di Valencia rappresenta un singolare caso di trasformazione del paesaggio urbano. La deviazione del fiume Turia dal suo alveo originario costituisce infatti un'opera imponente di razionalizzazione del paesaggio che ha portato a una variazione del tessuto urbano e ad una sostanziale modifica dell'immagine stessa della città. Valencia viene fondata nel 138 a.C. su un'isola del fiume Turia in una zona vicina alla costa, ideale per l'agricoltura. Gli insediamenti che si sovrappongono a quello romano confermano la centralità del fiume nello sviluppo della città, favorita dalla mancanza di porti naturali lungo la fascia costiera. Tra la città e il fiume si stabilisce un rapporto sempre più stretto, anche di tipo economico, che nei secoli successivi prevale rispetto a quello con il mare. Un rapporto in realtà tumultuoso poiché gli insediamenti e i territori lungo il fiume sono continuamente raggiunti da straripamenti dal suo letto naturale. Un primo tentativo di contenere e prevenire il problema coincide con la devastante inondazione del 1589, che distrugge parte della città. La comunità istituisce la Fabbrica Nova del Riu, un organismo che ha l'incarico di costruire lungo gli argini del Turia muri di contenimento per evitare che durante le ondate di piena il fiume esca dal suo letto naturale. L'innalzamento di muri di protezione viene portata avanti in fasi successive dal 1591

al 1789 senza però risolvere il problema, ma semplicemente trasferendolo più a valle e semmai aggravandolo per l'aumento della velocità dell'acqua. In epoche

cercano di riproporre nuovi piani di utilizzo urbano del fiume stesso. Ma è solo dopo la disastrosa esondazione del 1957, che causa molti morti e gravi

città grazie alla progettazione degli spazi tolti all'acqua. Il nuovo progetto per la città di Valencia, avviato nel 1958, si pone come primo obiettivo la difesa

che prevede l'utilizzo del letto del fiume come collegamento stradale da est a ovest per attraversare la città, ma le proteste ne impediscono la realizzazione e al posto della strada a scorrimento veloce viene proposta la realizzazione di un grande parco urbano. La Municipalità di Valencia indice un concorso di idee e l'Amministrazione approva la variante al Piano Regolatore. Nel 1976, con la cessione della proprietà dell'alveo, può partire la realizzazione del parco che si estende su un'area di 1.514.300 mq, a cui si aggiungono altri 134.600 mq del lago posto a nord. Il piano per ridisegnare il nuovo ambiente urbano viene affidato a Ricardo Bofill, che si trova di fronte a una forte opposizione: al suo progetto di giardino neoclassico viene contrapposta l'ipotesi di un bosco urbano. Nonostante le polemiche, nel 1984 viene approvato dall'Amministrazione il piano di Bofill, che prevede la realizzazione dei lavori dopo una suddivisione in 18 lotti. Ma molti tratti del fiume sono ormai stati trasformati in aree a verde o attrezzati per attività sportive e il rigido disegno originario di Bofill viene semplificato e reso più flessibile ad altre funzioni. Gli interventi sul letto del Turia hanno portato a una complessiva riqualificazione dei quartieri contigui ed hanno creato di Valencia un'immagine innovativa, legata alla memoria del corso d'acqua, riproposta continuamente con l'inserimento di lamine d'acqua nel parco urbano.



PONTE DE LA TRINIDAD



L'ANTICO LETTO DEL RIO TURIA

successive il fiume è oggetto di diverse proposte urbanistiche legate al suo controllo nel tratto urbano. Una proposta di deviazione del suo corso verso sud risale al 1882, seguita da altre due nel 1900 e nel 1946. Parallelamente vanno sviluppandosi alcuni progetti che

conseguenze economiche, che viene approvato uno dei tre progetti proposti, quello che prevede la creazione a sud di un nuovo alveo sostitutivo. Le opere di deviazione, iniziate nel 1964 e terminate nel 1973, rappresentano una opportunità di riqualificazione della

della città dalle inondazioni, ma punta alla progressiva trasformazione degli spazi in luoghi da destinare alla cultura e al tempo libero: un'occasione unica per intervenire sul nuovo tessuto metropolitano. Nel 1961 viene approvato il Plan Sur de Valencia

Presidente, atleta, velista

Carlo Croce è un garbato signore genovese, sportivo di classe, velista di non comuni capacità, presidente dello Yacht Club Italiano.



CARLO CROCE, PRESIDENTE DELLO YCI

È uno di quelli che "nascono bene", suo padre, il grande Beppe, oltre ad essere stato per 28 anni presidente del Club, ha un curriculum di dirigente e uomo di mondo di primissimo piano. Amico dei grandi della terra del suo tempo, da J.F.Kennedy, al Re di Spagna, a Karim Aga Khan, al Principe di Edimburgo, a Gianni Agnelli, e

l'elenco potrebbe continuare lungo per una pagina, è stato per anni presidente, unico italiano nella sua lunga storia del ristrettissimo "giro" dell'IYRU, la massima autorità velica mondiale severamente diretta, prima di lui, soltanto da un gruppo di gentlemen inglesi. In Italia, oltre alla presidenza della Federazione Vela, è stato tra le tante cariche vice presidente del CONI dei tempi d'oro. La mamma di Carlo Croce, Umberta, è una Spinola, discendente di un'antica famiglia di nobiltà genovese. La presidenza dello YCI è una carica prestigiosa, il club è stato il primo in Italia, la fondazione risale al 1880, ed ha avuto il patrocinio di re Umberto I che gli ha concesso l'allora ambita qualifica di Regio. Suoi soci sono stati Principi di casa Savoia, re di importanti paesi stranieri e sono tutt'ora nell'albo sociale i nomi di industriali, finanzieri, banchieri, tra i più noti d'Italia. Fra i suoi iscritti (l'ammissione al Club è sottoposta ad un vaglio molto severo), è stato anche come dirigente, il mitico ammiraglio De la Penne, medaglia d'oro per la famosa, eroica azione di guerra nel 1940 nel porto di Alessandria, per la quale al termine delle ostilità gli avversari inglesi gli conferirono, unico ex nemico, una onorificenza riconoscendo la sua correttezza e il suo valore come

avversario. Carlo Croce, prima di diventare Presidente, ne è stato atleta, velista, naturalmente. Nel 1972 ha fatto parte della squadra olimpica italiana per i Giochi di Kiel gareggiando nella classe Flying Dutchman. Ha vinto molte regate importanti nelle classi IOR, al timone di barche altrettanto prestigiose. Sino alla fine dell'anno scorso è stato anche vicepresidente della Federazione Vela, carica dalla quale si è dimesso per dissensi con l'attuale dirigenza. Ha ricevuto recentemente il "Collare d'oro" a nome dell'YCI, il massimo riconoscimento del CONI per una associazione sportiva. Quando il patron di Luna Rossa, Patrizio Bertelli, ha lasciato lo Yacht Club Punta Ala, il presidente Croce è stato ben lieto di offrirgli il proprio guidone per la nuova sfida. "Patrizio è un vero appassionato di vela, ed è solo grazie alla sua disinteressata passione e alla sua determinazione, tipica dei veri toscani, che è riuscito a tenere unito questo gruppo di campioni. Senza di lui non ci sarebbe questa nuova grande avventura di Coppa America. Devo anche aggiungere che il cambio di mentalità avvenuto in Coppa America è merito suo in quanto nel 2000 è stato il primo a pensare ad una sfida con approccio aziendale.

L'apertura di numerose scuole vela "Luna Rossa" è solo una delle tante iniziative di successo nate in seguito alla sua impresa. Ne sono già state aperte più di dieci. Raccontare in poche parole il significato che ha la Coppa America per me è difficile se non impossibile, mi accende nella mente moltissimi ricordi, uno su tutti quello avvenuto nel lontano '62 quando una notte fui ospite a cena con mio padre e Gianni Agnelli da John e Jacqueline Kennedy a Newport. È lì, in quella magnifica casa, che manifestammo per la prima volta l'idea di partecipare alla Coppa. Volevamo portare in Italia i disegni del Weatherly, meravigliosa barca progettata da Rhodes nonché defender dell'America's Cup del '62. John acconsentì e durante la serata fece portare "i preziosi disegni" a "bordo" di due Harley Davidson. Pensavamo infatti che l'ingegner Carcano, dedicatosi da poco alla progettazione di imbarcazioni, potesse apportare sostanziali innovazioni alla classe 12 metri. La sorpresa fu grande quando, dopo averli studiati attentamente, capimmo che i disegni non si riferivano alla splendida Weatherly ma a una vecchia barca di Rhodes uscita dalle selezioni precedenti. La "quinta essenza" della Coppa America era sotto i nostri occhi".

PHOTO

