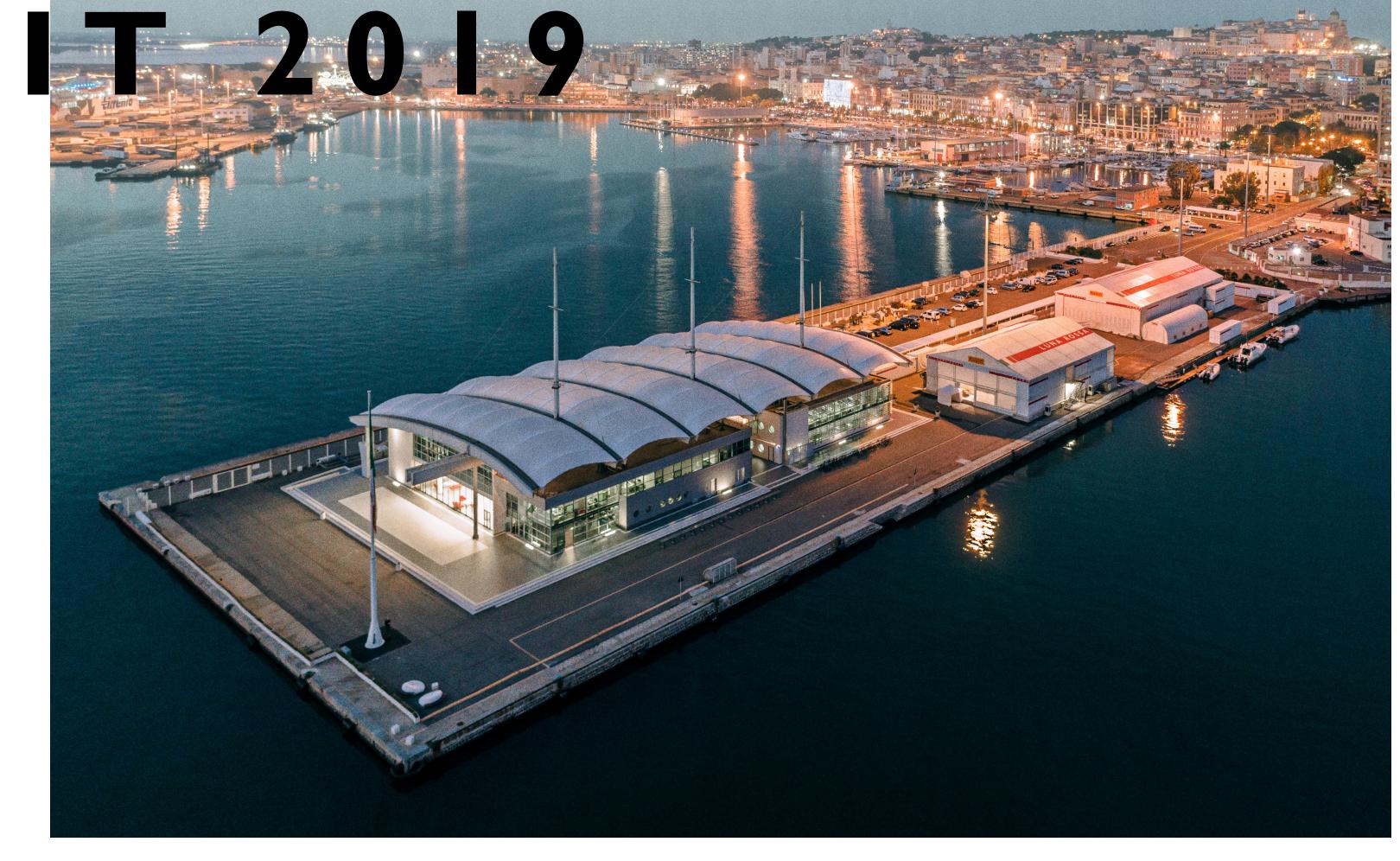
LUNA ROSSA
PRADA PIRELLI TEAM
PRESS KIT 2019





INDICE

| I. Introduzione | 3 | 3. La 36 [^] America's Cup presented by Prada | 21 |
|---|----|--|----|
| "La Coppa America" di Sir Peter Blake | 4 | Luna Rossa Prada Pirelli Team e il Circolo della Vela Sicilia Challenger of Record America's Cup 36 | 22 |
| America's Cup | 5 | | |
| 2. Luna Rossa Prada Pirelli Team | 6 | Le nuove barche dell'America's Cup. La classe AC75 | 23 |
| In viaggio verso Auckland | 7 | Assetti di navigazione | 24 |
| Patrizio Bertelli, presidente di Luna Rossa Challenge | 8 | Navigare, volare | 25 |
| Il Circolo della Vela Sicilia sfida il Royal New Zealand Yacht Squadron | 9 | Foil e timone | 26 |
| La sesta sfida di Luna Rossa | 10 | Piano velico | 27 |
| | | La sicurezza | 28 |
| I valori di Luna Rossa Prada Pirelli Team | 12 | Le barche che vedremo | 29 |
| La macchina della sfida | 13 | Le America's Cup World Series e la Prada Cup | 30 |
| Luna Rossa Prada Pirelli Team in numeri | 14 | Gli Sfidanti. Il Defender | 31 |
| Gli uomini di Luna Rossa Prada Pirelli Team | 15 | L'uomo della Prada Cup | 32 |
| Sailing Team | 16 | Storia della Coppa America | 33 |
| La base di Cagliari | 17 | | |
| L'attenzione di Luna Rossa Prada Pirelli Team a tutela dell'ambiente | 18 | 4. Co-Title Sponsor | 34 |
| Organizzazione e programmazione delle attività | 19 | Prada | 35 |
| Storia di Luna Rossa | 20 | Pirelli | 36 |
| Storia di Luna Rossa | 20 | 5. Partnership | 37 |
| | | 6. Fornitori ufficiali | 38 |
| | | 7. Parole di Coppa America | 39 |

I. INTRODUZIONE

"LA COPPA AMERICA" DI SIR PETER BLAKE

La Coppa America è un trofeo molto ambito, ma che raramente ha cambiato mano in 150 anni.

Questo non è uno sport per deboli di cuore. Non è impresa da prendere alla leggera o per capriccio. È una lotta tra velisti di Yacht Club sparsi nel mondo che vogliono disperatamente la stessa cosa: mettere le mani sulla Coppa.

Il prestigio per il vincitore vale più di qualsiasi altro riconoscimento sportivo. È proprio vincere l'invincibile e fare l'impossibile che affascina uomini di mare, sognatori e miliardari. Ma la vittoria non arriva facilmente. Anzi, il più delle volte non arriva affatto. L'unico modo per vincere è continuare a partecipare, continuare a tornare, una volta dopo l'altra, con l'intimo convincimento di potercela fare. Esitare dopo il primo tentativo non fa parte delle regole del gioco. Ci vogliono persone straordinarie, con una motivazione ferrea, grande esperienza, attenzione per i particolari e dedizione incondizionata. È un gioco in cui, per quanto tu ti possa impegnare, per quanto tu possa essere motivato, per quanto tu possa essere disposto a spendere, la vittoria non è mai garantita.

Per alcuni diventa una specie di droga. È un gioco che puoi arrivare a odiare profondamente, salvo poi scoprire che non puoi farne a meno, finché non vinci.

Poi avviene la metamorfosi, o almeno è quanto è successo a me. L'aver fatto parte di un equipaggio che è riuscito a conquistare una volta la coppa America e a difenderla con successo mi ha liberato da quella terribile stretta alla bocca dello stomaco. Sono appagato. Sono guarito. Dormo bene la notte e faccio altri sogni. Nuove passioni stanno nascendo in me. Ma sia ben chiaro: gareggiare per la coppa America è un gioco di passione, di sogni, dove in ogni momento di veglia (e di sonno) si ha sempre un solo e unico pensiero, quello di vincere, ma la vittoria è incerta fino a quando non la ottieni. La delusione e il disappunto fanno male anche quando sono gli altri a soffrirne, figuriamoci quando li sperimenti sulla tua pelle.

Continui a chiederti "come?" e "perché?" per intere settimane, fino a quando non raggiungi la determinazione di doverci riprovare per non ripetere lo stesso errore, per fare meglio di prima, per essere migliore del resto del mondo, per essere il Migliore. E allora l'ansia si trasforma di nuovo in sogno e passione. Il pensiero di vincere non ti abbandona mai, ma è meglio lasciarlo da parte e concentrarsi su un nuovo obiettivo: essere il migliore, in tutti gli aspetti della nuova sfida.

Nulla può essere lasciato al caso, nemmeno il più piccolo dettaglio. Ma questo non succede solo perché sei tu a volerlo. Ci vuole un team di persone eccezionali, che condividano lo stesso sogno e la stessa passione e che non abbiano paura neppure del pronostico più sfavorevole.

È la difficoltà della sfida che mette in moto l'adrenalina nelle vene infiacchite dalla delusione patita in precedenza.

È la difficoltà di vincere che rende la Coppa America ciò che è. Non è un gioco per ammiragli da salotto.

Non è un gioco per chi non è disposto a tornare.

Non è un gioco per chi è debole di cuore.

È il gioco per chi non ha paura di contrapporsi a quanto di meglio il resto del mondo ha da offrire.

È un gioco dove vincere è quasi impossibile, quasi, ma non del tutto.

Ed ecco perché vale la pena di battersi.

È la difficoltà che dà un significato a qualsiasi lotta.

È l'essenza stessa della vita.

dalla Prefazione di Sir Peter Blake al libro "Luna Rossa" sulla 30^ America's Cup (2000) "QUESTO NON È UNO SPORT PER DEBOLI DI CUORE." Sir Peter Blake sull'essenza della Coppa America

Leggenda della vela mondiale e icona dello sport neozelandese (1948-2001), ha vinto le principali competizioni veliche al mondo, la Whitbread Round the World Race nel 1989-90 e l'America's Cup sia nel 1995, quando per la prima volta la portò in Nuova Zelanda, sia nel 2000, difendendola contro Luna Rossa. Ambientalista convinto, fu ucciso dai pirati durante una delle sue campagne di monitoraggio dell'inquinamento sul Rio delle Amazzoni in Brasile.

AMERICA'S CUP

L'America's Cup è il più antico trofeo della storia dello sport. Rappresenta la massima competizione velica, da sempre giocata sul doppio livello sportivo e tecnologico.

Si disputa dal 1851, quando la goletta statunitense America vinse la Coppa delle Cento Ghinee, infliggendo in una regata intorno all'Isola di Wight un pesante distacco al resto della flotta britannica. Da allora, per le 24 edizioni successive, rimase in mano americana fino al 1983, quando ad aggiudicarsela fu la sfida australiana di Alan Bond con Australia II.

L'ultima edizione, la 35[^], disputata nel 2017 nelle acque di Great Sound alle Bermuda, ha visto prevalere il catamarano dello sfidante Emirates Team New Zealand contro il detentore Oracle Team USA. La prossima, la 36[^] America's Cup presented by Prada, si terrà ad Auckland, in Nuova Zelanda, dal 6 al 21 marzo 2021.



2. LUNA ROSSA PRADA PIRELLI TEAM

IN VIAGGIO VERSO AUCKLAND

La rotta di Luna Rossa Prada Pirelli Team verso la 36[^] America's Cup non è né la più breve né la più facile. È molto più delle 10.800 miglia di mare (20.000 km) che separano Cagliari da Auckland e dei giorni che mancano all'inizio della sfida. La rotta che porta il Luna Rossa Prada Pirelli Team alla 36[^] America's Cup è quella di un gruppo di uomini che vuole compiere un'impresa.

A rendere possibile tutto questo c'è l'energia di due grandi realtà industriali, due eccellenze italiane: il gruppo Prada e il gruppo Pirelli.

A rendere possibile tutto questo c'è la caparbietà di Patrizio Bertelli, Presidente di Luna Rossa Challenge, che dal 1997 coltiva il sogno di vincere la Coppa America.



PATRIZIO BERTELLI, PRESIDENTE DI LUNA ROSSA CHALLENGE

Biografia

Patrizio Bertelli, Amministratore Delegato del Gruppo Prada (Prada S.p.A.), è nato ad Arezzo nel 1946. Giovanissimo, crea ad Arezzo una piccola società produttrice di cinture e borse, che sarà la base delle sue future attività imprenditoriali.

Alla fine degli anni '70, con Miuccia Prada, intraprende il progetto di espansione del marchio Prada, che diventerà uno dei leader mondiali del mercato del lusso, introducendo tra l'altro - a livello industriale - un modello di business innovativo, basato sull'internalizzazione e il controllo diretto di tutta la filiera, e caratterizzato da un'attenzione assoluta per la qualità, applicata a ogni fase del processo.

A partire dagli anni '80 Prada cresce in tutti i settori: lancio della linea di abbigliamento Prada Donna, creazione del marchio Miu Miu, lancio della linea Prada Uomo, lancio delle collezioni eyewear e profumi Prada e Miu Miu, acquisizione dei marchi Church's, Car Shoe e Marchesi 1824 e sviluppo della rete distributiva per tutti i marchi secondo un piano di espansione internazionale di negozi direttamente gestiti.

Il Gruppo Prada conta 634 negozi direttamente gestiti in 70 paesi (al 31 dicembre 2018).

Il 24 giugno 2011, Prada SpA colloca il 20% delle proprie azioni presso la borsa di Hong Kong (HKSE).

Alla sua attività imprenditoriale Patrizio Bertelli coniuga interessi culturali e sportivi che condivide con Miuccia Prada: nel 1993 nasce la Fondazione Prada e, nel 1997, viene lanciata la prima delle sei sfide del team "Luna Rossa" all'America's Cup. Luna Rossa sarà nuovamente protagonista nella prossima edizione (Auckland 2021), per la quale Prada si è aggiudicata il ruolo di Title Sponsor delle regate di selezione degli sfidanti – ora denominate "Prada Cup" - e di Presenting Sponsor della 36^America's Cup.

Patrizio Bertelli ha ricevuto la laurea Honoris Causa in Economia Aziendale dall'Università di Firenze e il Master of Business Administration (MBA) Honoris Causa dal Centro Universitario di Organizzazione Aziendale; nel 2006 la rivista americana Time lo ha inserito, insieme a Miuccia Prada, tra le 100 coppie più influenti al mondo e nel 2012, primo italiano nella storia, è stato introdotto nell'America's Cup Hall of Fame.





IL CIRCOLO DELLA VELA SICILIA SFIDAIL ROYAL NEW ZEALAND YACHT SQUADRON

Ogni partecipazione all'America's Cup inizia con la sfida di uno yacht club allo yacht club detentore della Coppa. Nel 2017, il primo a lanciare la sfida al Royal New Zealand Yacht Squadron è stato il Circolo della Vela Sicilia insieme a Luna Rossa Prada Pirelli Team, diventando Challenger of Record della 36^{America's Cup. Fondato nel 1933, con sede nell'incantevole baia di Mondello, sotto la} presidenza di Agostino Randazzo era già stato America's Cup Challenger con Luna Rossa nel 2011 e nel 2014.

Intervista ad Agostino Randazzo Presidente – Circolo della Vela Sicilia

Presidente del Circolo della Vela Sicilia dal 2009, affermato velista e regatante, Agostino Randazzo vanta numerosi successi sia in deriva sia nelle regate d'altura. Tra le altre, dal '69 al '74, si è laureato campione italiano come derivista in quattro classi diverse (Flying Junior, Strale, Tempest, 470). Sui cabinati ha vinto la Settimana delle Bocche 1993, la Settimana di Capri 2004 e la Palermo-Montecarlo 2006.

Portare la sfida del Circolo della Vela Sicilia al Royal New Zealand Yacht Squadron di fatto è stato far nascere l'America's Cup 36. Ci racconta come è andata?

La decisione presa da Patrizio Bertelli di rinnovare ancora una volta la sfida con il nostro Circolo è stata motivo di grande soddisfazione. Era una segreta speranza che coltivavo dal quando ci ritirammo dalla scorsa edizione. È stato un po' come riprendere con grande gioia un discorso interrotto.

Che cosa significa per un Circolo essere tra quelli che hanno lanciato una sfida di Coppa America?

Per un circolo velico è sicuramente un traguardo prestigioso, in virtù del quale si creano forti legami con gli altri club partecipanti.

È la terza sfida che il Circolo della Vela Sicilia ha lanciato con Luna Rossa, qual è stato finora il ricordo più forte?

Sicuramente assistere alla vittoria di Team New Zealand alle Bermuda. Guardando negli occhi il commodoro Steve Mair mentre gli consegnavo la nostra sfida, ho capito che cosa significa vincere la Coppa America. Un ricordo che si è trasformato subito in desiderio.

Se dovesse definire il Circolo della Vela Sicilia con una frase. quale sarebbe?

Forse non dovrei dirlo io, ma è unico. Per la sua collocazione nella baia di Mondello, uno dei golfi più belli del mondo. Nella nostra sede sociale si respira un'atmosfera magica di cui io non ho alcun merito, che invece va ascritto ai 12 soci fondatori che nel 1933 scelsero questa fortunata posizione.

Che rapporto c'è tra la vela e la Sicilia?

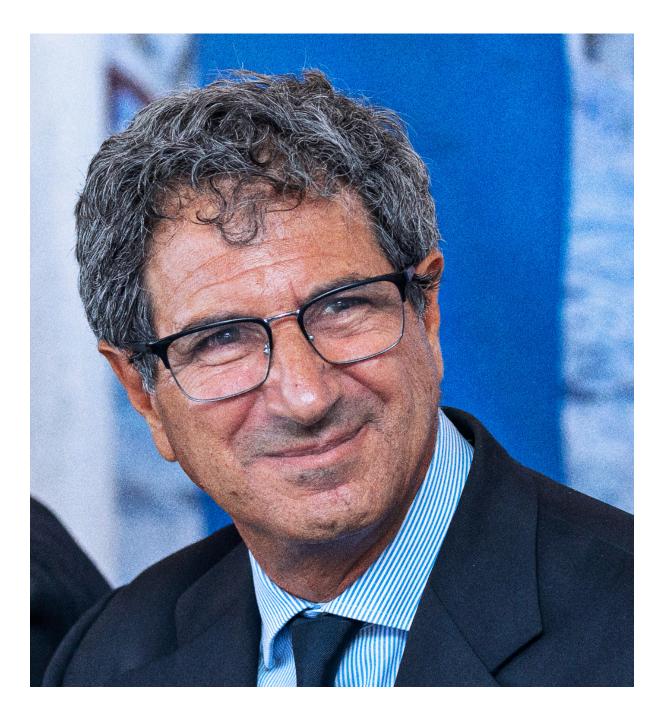
È un rapporto naturale, siamo su un'isola. Importanti regate quali la Middle Sea Race e la Palermo-Montecarlo si disputano nelle nostre acque. Molti giovani siciliani si dedicano a questo sport e spesso con ottimi risultati. Prova ne è che uno degli elementi di spicco del Sailing team di Luna Rossa, Francesco Bruni, è palermitano.

Con i suoi trascorsi da derivista, che effetto le fa vedere le barche volare?

Nella mia vita ho avuto la fortuna di vivere tutte e tre quelle che si possono considerare le ere della vela. Ho cominciato quando avevo sette anni, a bordo di un dinghy in legno nel golfo di Mondello. Negli anni '60 ho regatato su Flying Junior e Flying Dutchman in vetroresina. Ora sto avendo l'opportunità di vedere da vicino queste barche protagoniste dell'ultima grande rivoluzione della vela, inimmaginabile anche solo qualche anno fa. Viene davvero voglia di provarle.







LA SESTA SFIDA DI LUNA ROSSA

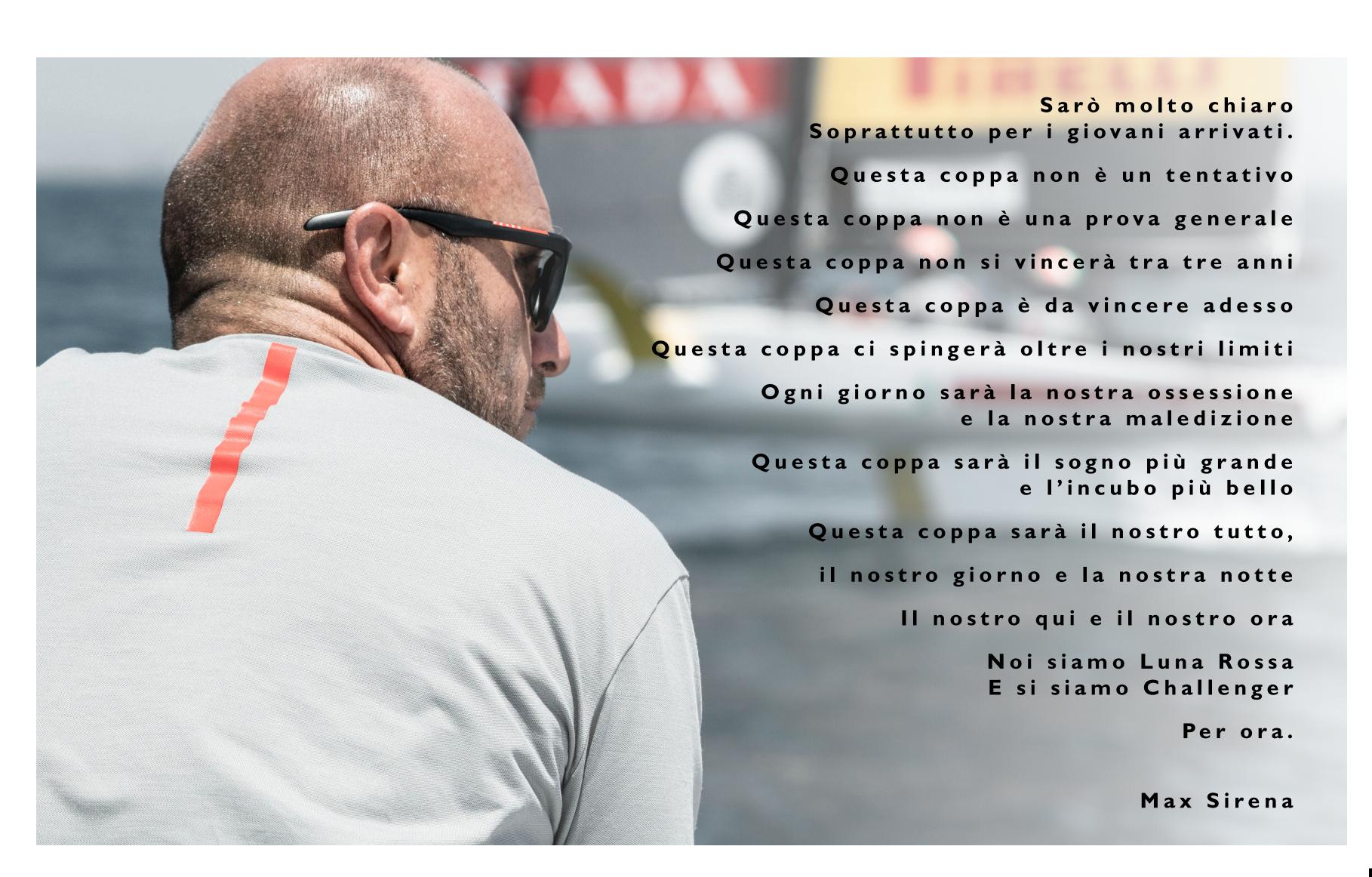
Regole nuove, ritorno ai monoscafi con barche volanti mai viste prima, la base di Cagliari dove la sfida prende corpo e ogni giorno cresce, e poi il grande salto verso Auckland, verso la 36^ America'Cup.

Quella di Luna Rossa Prada Pirelli Team è una sfida sportiva e una sfida tecnologica. Il meglio di cui si dispone, lo stato dell'arte della vela, è solo il punto di partenza per andare oltre. Challenger, for now.

L'approccio con cui un gruppo affronta una sfida è fondamentale. Influenza i comportamenti dei singoli, le opzioni che vengono scelte e quelle che vengono scartate.

Dà un'identità alla squadra e determina l'immagine che un team comunica di sé. Per Luna Rossa Prada Pirelli Team, l'umiltà di chi non vuole dare niente per scontato è un valore da conservare fino all'ultimo minuto dell'ultima regata.

Nello stesso tempo, ogni membro del team deve avere mezzi, capacità e determinazione in grado di incidere sul proprio destino. Avere tutto da vincere e niente da perdere.



LA SESTA SFIDA DI LUNA ROSSA

Intervista a Max Sirena Team Director & Skipper – Luna Rossa Prada Pirelli Team

Sei edizioni dell'America's Cup alle spalle, dopo l'esperienza del 2017 con Emirates Team New Zealand, vincitore dell'ultima Coppa America, è tornato alla guida di Luna Rossa Prada Pirelli Team con un unico obiettivo: portare la Coppa in Italia.

Che cosa c'è di nuovo in questa sfida?

Nei vari dipartimenti ci sono persone di grande esperienza ma anche ragazzi molto giovani. Soprattutto, abbiamo scelto di affrontare la Coppa con un approccio diverso: molto orizzontale. Ovviamente, se non si riesce a prendere una decisione, alla fine ci sarà sempre qualcuno a farlo, ma la velocità della barca viene prima dell'ego di qualsiasi membro della squadra.

A che tipo di barca state lavorando?

Avendo la possibilità di costruire due scafi, è un po' come il turno di servizio in una partita di tennis. La prima, la devi osare. Per essere conservativi, c'è sempre la seconda palla. In ogni caso, in questa nuova Coppa America stiamo muovendoci tutti in una zona inesplorata e anche le eventuali opzioni più moderate sono comunque rivoluzionarie.

Che differenza c'è tra essere a bordo di un catamarano che vola e una barca che vola?

La barca che ci aspetta sarà molto più scorbutica e nervosa dei catamarani che abbiamo visto fino ad ora.

Come hai selezionato gli uomini di Luna Rossa Prada Pirelli Team?

Li ho scelti uno a uno in prima persona, valutando il talento ma anche il lato umano e interpersonale.

Il team completo da quanti elementi sarà formato? Cento, centocinque persone.

Come e quando deciderai chi sarà al timone di Luna Rossa?

È un scelta che non potrò fare troppo tardi, perché vorrebbe dire sottrarre ore importanti di allenamento al futuro timoniere. Probabilmente entro la fine del 2019 e ovviamente valuterò la velocità che riesce a esprimere nella globalità di una regata e non su singoli spunti. Non escludo a priori di avere un nome per le partenze e l'altro per il resto della gara.

Come si tiene motivata quotidianamente una squadra così numerosa?

Si deve far capire a tutti che ogni singola attività di ogni persona incide sul risultato finale. Un'impiombatura fatta male come un post sbagliato su un social può avere delle conseguenze sul lavoro di tutto il gruppo e anche sul risultato finale.

Il progetto 'New Generation' come nasce?

Nasce dalla considerazione che l'età media dei velisti bravi in Coppa America è molto alta. Siamo vecchi. Se si vuole che Luna Rossa, in qualsiasi modo andrà questa Coppa, abbia una prospettiva, l'unica strada percorribile è quella di investire sui giovani. Ne ho parlato con Patrizio Bertelli: sentivamo di dover aprire un nuovo ciclo per il presente ma soprattutto per il futuro. Sono entrati in squadra nove ragazzi (Umberto Molineris, Andrea Tesei, Davide Cannata, Enrico Voltolini, Jacopo Plazzi, Matteo Celon, Nicholas Brezzi, Ruggero Tita, Romano Battisti) a cui se ne aggiungeranno altri due. Si tratta di persone molto valide soprattutto dal punto di vista mentale, che è l'aspetto fondamentale. A farli crescere come velisti pensiamo noi.

Quali sono le punte e le medie di velocità attese? Dai 35 ai 50 nodi.

Come cambia la visione della gara a queste velocità? Nelle regate tradizionali vedi le raffiche arrivare e le aspetti. A queste velocità, le vai a prendere nel minor tempo possibile.

Perché questa sfida parte dalla Sardegna e da Cagliari in particolare?

Perché c'è sempre vento, perché Cagliari è una città che poteva accogliere i membri di una squadra di cento persone e le loro famiglie, perché ha una logistica ideale e la Sardegna è una terra meravigliosa di cui da quando siamo qui sono innamorato.

La sera torni a casa soddisfatto? Mai





I VALORI DI LUNA ROSSA PRADA PIRELLI TEAM



Avere una barca veloce. Il lavoro di ogni membro del team è dedicato solo a questo. Ma non basta. A rendere una barca veloce sono le competenze, le relazioni con gli altri, la condivisione di emozioni e sacrifici.

Cento professionisti, per oltre 1000 giorni, sono chiamati ad andare oltre, a far ricorso a tutte le proprie risorse, a cercare ogni volta di spostare il limite un po' più avanti.

Questo diventa possibile solo se fin dall'inizio, tra tutti i componenti del team, dai veterani agli esordienti, si creano empatia, disponibilità, stima reciproca. "L'attaccamento alla maglia" di ognuno è quello che fa di questo gruppo di persone una squadra.

CONTINUITÀ/ RICAMBIO GENERAZIONALE



A bordo delle barche del futuro devono esserci anche i velisti a cui quel futuro appartiene. Nelle cinque sfide all'America's Cup, in un arco di tempo di oltre vent'anni, Luna Rossa ha fatto crescere diverse generazioni di velisti, un patrimonio di esperienze e conoscenza importante che non deve andare disperso.

Per questo, con la quinta sfida all'America's Cup del Luna Rossa Prada Pirelli Team nasce il Progetto New Generation, in cui veterani di America's Cup vengono affiancati da nuove leve. I giovani garantiscono il ricambio generazionale, sono di stimolo per tutto il team e rappresentano il miglior investimento sulla Luna Rossa di domani.



Il protocollo della 36^{America's} Cup ha voluto ripristinare uno degli aspetti più caratterizzanti della tradizione della Coppa America, ovvero che il Challenger e il Defender siano espressione della nazione da cui provengono. Le regole della prossima edizione, infatti, prevedono che ogni team vari barche costruite nel paese di origine e che in regata almeno il 20 per cento dell'equipaggio sia della nazionalità dello Yacht Club sfidante.

Da questo punto di vista, Luna Rossa Prada Pirelli Team è andata oltre. Per il team, l'italianità non è solo una regola da rispettare. L'italianità è scritta nel codice genetico di questa sfida. Non solo le barche vengono costruite interamente in Italia, ma anche l'equipaggio, ad eccezione dell'australiano James Spithill, è costituito da velisti italiani e la lingua parlata a bordo di Luna Rossa è l'italiano.

L'italianità della sfida di Luna Rossa è incarnata dalle eccellenze mondiali coinvolte, a partire dai co-title sponsor Prada e Pirelli, dallo sponsor ufficiale Officine Panerai insieme a tutti quei piccoli e grandi fornitori italiani abituati a fare la differenza nel mondo.

LA MACCHINA DELLA SFIDA

La base di Luna Rossa Prada Pirelli Team è il luogo dove si concentrano le energie suoi uomini durante i due anni e mezzo di preparazione. Non c'è un'unità distaccata, né qualcuno che operi in remoto.

È qui che ogni giorno si fanno test e analisi e si prendono decisioni che determineranno le prestazioni della barca. Per chi fa parte di Luna Rossa Prada Pirelli Team non ci sono pareti invalicabili o leader inavvicinabili. Tutto è a portata di sguardo o a distanza di una rampa di scale.

L'equipaggio va in mare, lo shore team fa assistenza, i designer raccolgono i dati: ciascuno svolge il proprio ruolo, mai da solo. Da quando ci si allena la mattina presto a quando si pranza in mensa, fino alle riunioni di de-briefing nel tardo pomeriggio, tutti comunicano e lo fanno continuamente.

È l'approccio di Luna Rossa Prada Pirelli Team per gestire una complessità come la sfida di Coppa America: partecipare al flusso continuo di informazioni per essere e sentirsi sempre coinvolti.



agosto 2019 varo Barca I 2020 3 America's Cup World Series

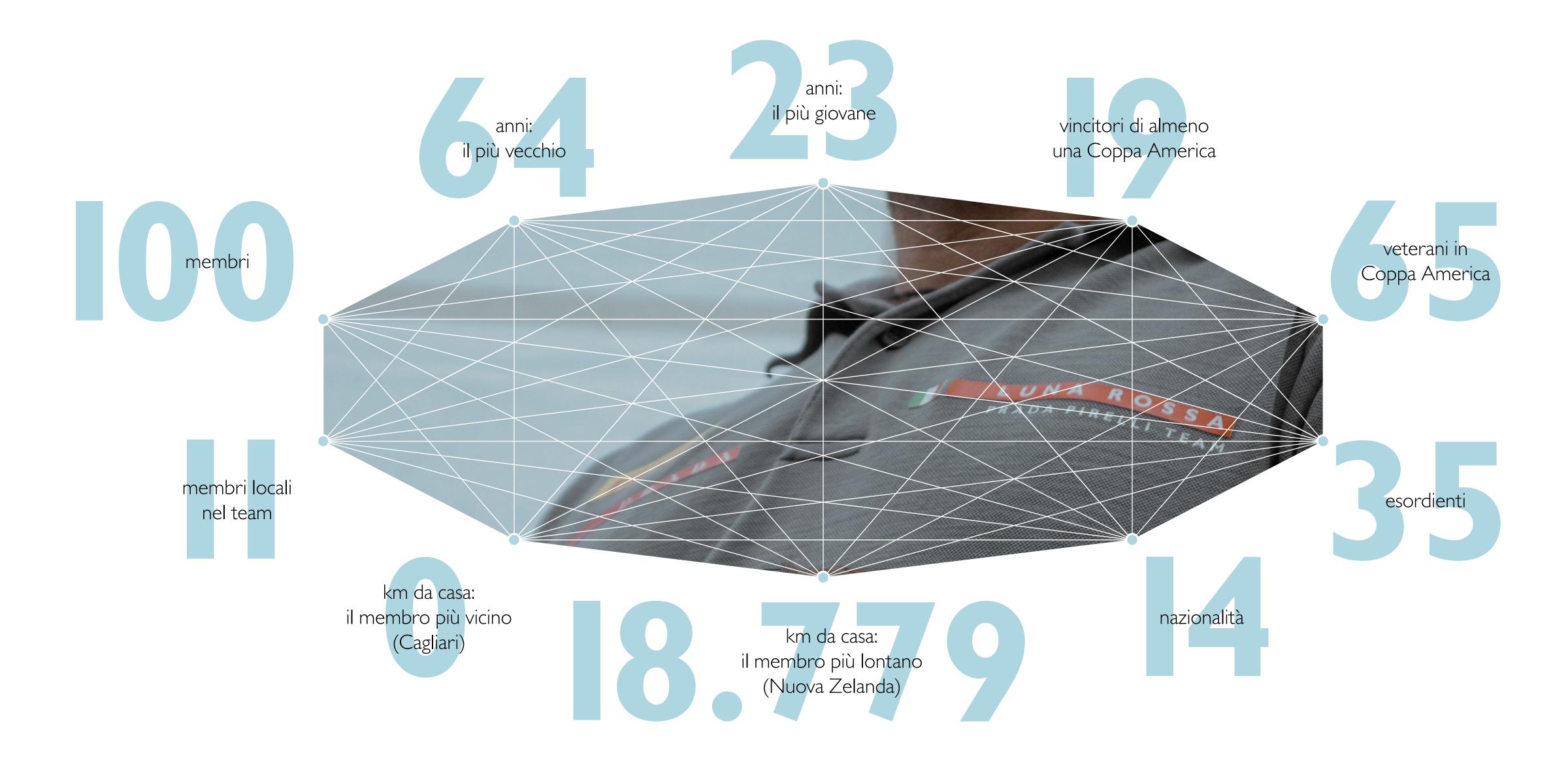
10-20 dicembre 2020 Auckland Christmas Race marzo 2021 Auckland America's Cup 36

dopo il 1° febbraio 2020 (data indicata come da protocollo) varo Barca 2

settembre 2020 trasferimento ad Auckland gennaio-febbraio 2021 Auckland Prada Cup



LUNA ROSSA PRADA PIRELLI TEAM IN NUMERI



GLI UOMINI DI LUNA ROSSA PRADA PIRELLI TEAM



Sono 25 gli uomini del box Luna Rossa, attivi sia a terra sia in mare, cuore pulsante della base, pronti a intervenire in caso di necessità. Il nucleo di terra inizia a lavorare quando la barca rientra e finisce il giorno dopo, quando la barca torna in acqua. Sotto le tende, dentro i container, sviluppano nuovi pezzi e riparano le usure quotidiane.

Il team è guidato da Mark Webster, che coordina diverse unità: gruppo lavorazione compositi e carbonio, idraulica, elettronica, rigger, velai, officina meccanica, attrezzatura di coperta e verniciatura.

Sono responsabili della manutenzione della barca e realizzano piccoli e medi componenti di raccordo tra elementi standard e parti specifiche della barca.



Coordinato da Martin Fisher e Horacio Carabelli, è il team più numeroso. Conta 37 persone divise in 6 unità: architettura navale, ingegneria strutturale, ingegneria meccanica, ingegneria informatica, sviluppo simulatore, design delle vele. Oltre a dedicarsi alla progettazione degli scafi, delle vele e di tutte le componenti non one-design, svolgono un'attività quotidiana di analisi dei dati raccolti al simulatore e dai computer collegati allo scafo durante gli allenamenti a mare. Grazie a un'attività sincronizzata con il Sailing team e lo Shore team, studiano e progettano quotidianamente soluzioni per aumentare le performance della barca.



A regatare a bordo dell'AC75 saranno in II: timoniere, trimmer randa, trimmer dei foil e grinder. Dopo il varo di barca I verranno definiti con maggior precisione i ruoli a bordo. Il team, tra veterani e New Generation, è composto da 19 uomini, con Philippe Presti come coach. In mare si allenano con diversi tipi di imbarcazioni, a terra con il simulatore e in palestra. Oltre alle proprie funzioni in barca, ciascuno ha un ruolo specifico in coordinamento con lo Shore team o il Design team per cercare di migliorare le performance della barca.



Il Progetto New Generation nasce dalla volontà di rafforzare quella che per Luna Rossa negli anni è diventata una costante: dare continuità alla sfida, tenendo a battesimo diverse generazioni di velisti.

All'interno del progetto, i più esperti sono affiancati da nuove leve che sono di stimolo a tutto il team: velisti con diverse edizioni di America's Cup alle spalle lavorano insieme a giovani promesse che hanno un rapporto spontaneo con le tecnologie avanzate.

Serrate sessioni di allenamenti in mare e a terra, tattica e strategia, regolazioni e manovre, sviluppo della sensibilità e dell'intuizione, ma non solo; attenta valutazione del carattere, della predisposizione al lavoro di gruppo e della gestione dello stress. Sono le strette maglie di osservazione e selezione del Progetto New Generation per coinvolgere giovani velisti italiani di talento all'interno del Luna Rossa Prada Pirelli Team. Il Team investe sul ricambio generazionale, mantenendo intatto il livello sportivo di eccellenza che ha sempre contraddistinto gli equipaggi di Luna Rossa.

SAILING TEAM



Massimiliano Sirena Team Director & Skipper



Gilberto Nobili Operations Manager



Vasco Vascotto



Pietro Sibello



Francesco Bruni



James Spithill



Shannon Falcone



Pierluigi de Felice



Francesco Mario Mongelli



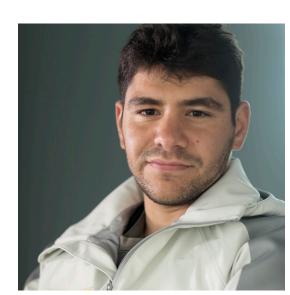
Michele Cannoni



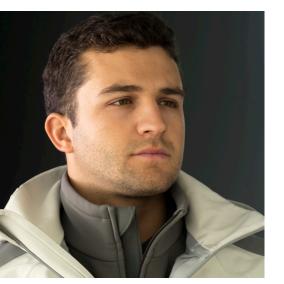
Romano Battisti New Generation



Nicholas Brezzi Villi New Generation



Davide Cannata New Generation



Matteo Celon New Generation



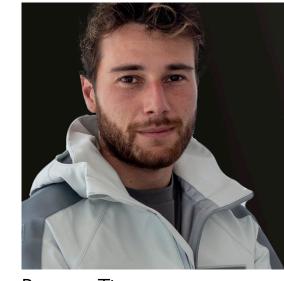
Umberto Molineris New Generation



Jacopo Plazzi New Generation



Andrea Tesei New Generation



Ruggero Tita New Generation



Enrico Voltolini New Generation

LA BASE DI CAGLIARI

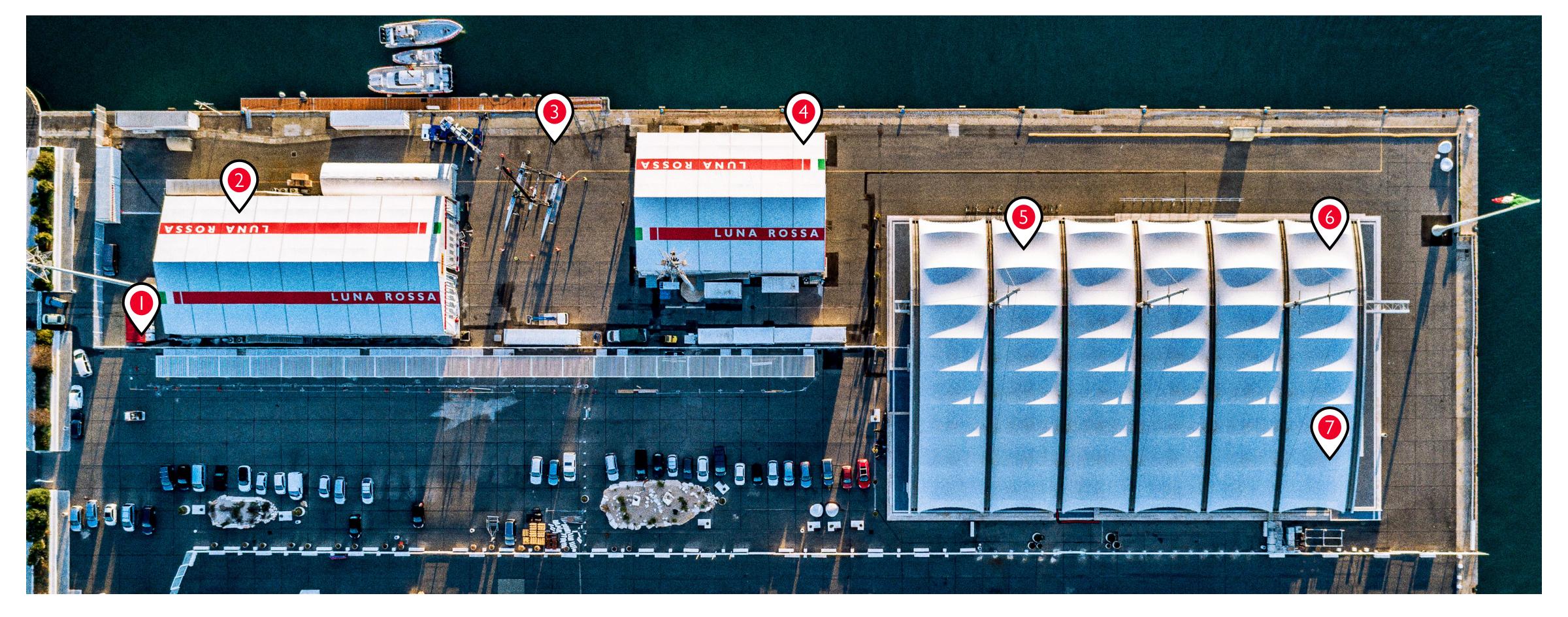
2 - Veleria

manutenzione vele, albero, sartie e manovre correnti (hard & soft rigging), attrezzatura di coperta, verniciatura, lavorazioni meccaniche

3 - Pontile mezzi d'appoggio: gommone assistenza e telemetria

4 - Hangar barca cantiere lavorazione carbonio, idraulica, elettronica

6 - Edificio Ichnusa: piano terra mensa, palestra



I - Ingresso

5 - Edificio Ichnusa: primo piano dipartimento progettazione, simulatore, uffici, amministrazione

7 - Edificio Ichnusa: Sala Hospitality

L'ATTENZIONE DI LUNA ROSSA PRADA PIRELLI TEAM A TUTELA DELL'AMBIENTE

Sostituzione di utensili monouso in plastica – come bicchieri e stoviglie – con articoli realizzati in PLA (polimero di derivazione vegetale) riciclabile.

I materiali – alimentari e non – utilizzati alla base sono quanto più possibile a km zero o comunque a filiera corta.

Il mare è l'origine della vita e anche il vero polmone del pianeta. Mai come adesso questo gigantesco ecosistema rischia di venire definitivamente compromesso dagli scarti delle attività umane e dal riscaldamento globale.

La questione ambientale è un'urgenza di cui Luna Rossa Prada Pirelli Team è consapevole e a cui non intende sottrarsi.

In quest'ottica il team ha scelto di adottare le procedure più idonee a minimizzare la produzione di rifiuti, a terra e in mare, e di sensibilizzare il vasto pubblico dei suoi tifosi verso comportamenti sostenibili.



I rifiuti reperiti in mare dai gommoni di assistenza durante esercitazioni e test vengono ripescati e opportunamente smaltiti.

Durante gli educational, scolaresche e gruppi vengono coinvolti promuovendo una sensibilità verso comportamenti sostenibili.

ORGANIZZAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE ATTIVITÀ

Intervista a Gilberto "Gillo" Nobili Operation Manager – Luna Rossa Prada Pirelli Team

Ha già fatto parte del team Luna Rossa come grinder nel 2003 e 2007. Ha vinto le edizioni dell'America's Cup 2010 e 2013 con Oracle Team USA e quella del 2017 con Emirates Team New Zealand. Oltre alla Coppa, ha partecipato a diversi campionati internazionali nelle classi TP52, Maxi ed Extreme40, e ha regatato per quattro anni (2004-2008) nella classe olimpica Star come prodiere di Francesco Bruni. Questa è la sua sesta Coppa America.

Che cosa significa gestire le attività di un Challenger di Coppa America?

Quando ho iniziato a svolgere questo ruolo nel Luna Rossa Prada Pirelli Team sapevo bene quello di cui mi sarei occupato dal punto di vista tecnico. Non immaginavo, però, quanto fosse rilevante anche l'aspetto della gestione delle risorse umane.

Quali sono i momenti più complessi da affrontare alla base? I momenti critici devono ancora venire. Dal mio punto di vista, inizieranno quando arriverà la barca. In Coppa America una delle cose più difficili è trovare l'equilibrio nel rapporto tra ore in acqua e a terra, tra allenamento e sviluppo della barca. Poi, anche l'analisi e gestione del rischio. È proprio in questo ambito che nei miei 20 anni di attività ho visto compiere grandi errori ma anche individuare grandi soluzioni.

Per esempio?

Ci sono team che hanno passato troppo tempo in acqua e non hanno sviluppato sufficientemente la barca o team che hanno sottostimato i rischi e le rotture compromettendo il risultato finale. Quando avremo la barca in acqua, non potremo permetterci di rompere elementi che hanno tempi di consegna lunghi. Se rompi una deriva, stai fermo quattrocinque mesi e ti sei bruciato una carta, perché il numero dei componenti che puoi utilizzare è limitato. Bisogna quindi procedere per fasi, ottimizzando i componenti senza però esporli a grossi rischi di rottura.

Come organizzi le uscite in mare e la parte di sviluppo a terra?

Raccolgo le informazioni da tutti i dipartimenti e le integro con i dati meteo aggiornati. Verifico che il programma sia attuabile e in linea con gli obiettivi di lungo termine. Condividendo i dati con l'equipaggio, coordino le uscite in mare. In generale, cerco di sfruttare al meglio la mia esperienza in modo da non compiere gli errori che ho visto commettere nelle precedenti campagne di Coppa.

Com'è la giornata tipo di Luna Rossa Prada Pirelli Team?

Per il Sailing team, dalle 7.30 alle 09.00 palestra, colazione, poi ognuno si inserisce nei diversi gruppi di lavoro. Alle 08.00 arriva lo shore team, alle 09.00 i designer. A seconda che sia un giorno di navigazione o di sviluppo, il programma può essere dettato dalle previsioni meteo. La messa in acqua dell'imbarcazione comporta una preparazione che dura dalle due alle tre ore. Si sta in mare dalle tre alle sei ore, poi a terra si lavora per sistemare la barca o apportare modifiche e migliorie emerse nel corso dell'uscita. Infine, riunioni e debrief.

Anche Luna Rossa Prada Pirelli Team, come altri team, avrà un modello ridotto dell'AC75?

Sì, stiamo realizzando il nostro "non-surrogato" della barca, un modello in scala ridotta, che ci permetterà di provare alcune soluzioni senza bruciare le opzioni limitate che, in base al regolamento, abbiamo a disposizione sulla barca reale. In attesa dello scafo nuovo, è un'ottima occasione per fare team building e rodare una macchina che dai prossimi mesi dovrà girare alla perfezione.

Che cosa viene sviluppato interamente all'interno delle pareti della base?

Alcuni pezzi ad hoc che richiedono integrazione con la barca e altri componenti, ma anche la parte di sistemi, oggi detta meccatronica, dove un mix di meccanica, idraulica ed elettronica devono fondersi per consentire la gestione dei movimenti dei diversi elementi, come derive e vele. È una parte del progetto che mi vede coinvolto in prima persona.

Come funziona in pratica?

L'energia viene prodotta dai grinder, i ragazzi che girano le manovelle; quando non è impiegata direttamente sui winch, tramite una sorta di computer possiamo decidere su quale circuito idraulico reindirizzarla.

Da regolamento, la parte di movimentazione sott'acqua (i foil) viene invece alimentata da batterie standard uguali per tutti i team.

Quando sarà varata Barca I, che cosa succederà?

Dopo il varo di Barca I, mi aspetto alcuni mesi piuttosto complessi, perché dovremo imparare a conoscerla e non sarà facile riuscire a seguire la tabella di marcia programmata. Quanto tempo impiegheremo per capire la barca avrà conseguenze sugli sviluppi successivi. Poi, quando ci saranno le prime regate, si potranno comparare le prestazioni dei diversi scafi e si inizierà a capire la bontà o meno delle scelte progettuali e della loro sostenibilità nel tempo.

Le nuove barche richiederanno un impegno fisico importante per chi sarà a bordo?

L'equipaggio di un 72 piedi da regata tradizionale è composto da 14/16 persone, gli AC75 ne prevedono 11 e navigheranno a una velocità tre volte superiore. Si stima che l'equipaggio sarà sottoposto a carichi molto superiori a quelli di una barca tradizionale di pari lunghezza. In più, le regate dureranno una quarantina di minuti invece dei 20 della scorsa edizione.

Come si gestisce il rapporto tra lavoro e riposo?

Per ora sto insistendo sul fatto che tutti abbiano la doppia giornata di riposo. Ci sarà un momento in cui non ce lo potremo più permettere. Negli ultimi sei mesi della scorsa Coppa non abbiamo avuto un solo giorno libero. In quattro anni, uno dei rischi è quello di "bruciare" le persone, un

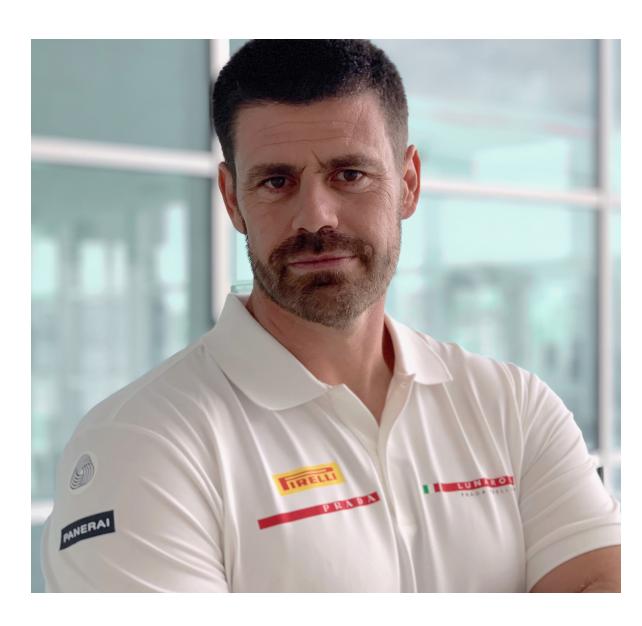
po' come alle Olimpiadi: non vince chi è fortissimo a metà percorso, ma chi arriva più in forma degli altri alla fine. L'atleta di Coppa America è anomalo perché deve utilizzare la sua esperienza, eccellere per il suo talento e poi riuscire a dialogare con i progettisti ed essere in grado di lavorare in squadra per sviluppare l'imbarcazione.

La tua giornata tipo?

Mi alzo alle 5, studio il meteo e organizzo le attività. Vengo alla base alle 7.30 per la palestra e mi sforzo di essere a casa alle 18 tutti i giorni. Almeno per ora.

La sera in generale sei soddisfatto?

Ho l'abitudine di pormi obiettivi molto ambiziosi, quindi è difficile che succeda.



STORIA DI LUNA ROSSA



1997

Il team Luna Rossa nasce a Milano una sera di febbraio dall'incontro tra l'imprenditore Patrizio Bertelli e lo yacht designer argentino German Frers, che decidono di partecipare alla 30^ America's Cup. Il 21 aprile lo Yacht Club Punta Ala lancia formalmente la sfida al Royal New Zealand Yacht Squadron, detentore della Coppa.

2003 Auckland

La sfida al team neozelandese viene lanciata nuovamente alla fine dell'edizione del 2000 e Luna Rossa diventa Challenger of Record. La barca si ferma alle semifinali delle regate di selezione contro un team svizzero emergente, ma destinato a vincere la 3 l ^ America's Cup: Alinghi.

2013 San Francisco

Nella baia di San Francisco prende il via la Louis Vuitton Cup, opponendo i maxi catamarani volanti AC72. Per la terza volta su quattro partecipazioni, Luna Rossa si qualifica per la finale della Louis Vuitton Cup. Saranno poi gli americani di Oracle a battere il team neozelandese con una leggendaria rimonta nel match race decisivo.

2017 Bermuda

Lancio della sesta sfida come Challenger of Record.

2000 Auckland

Luna Rossa vince ad Auckland le regate di selezione dei Challenger, aggiudicandosi il diritto di sfidare Black Magic nel Match finale dell'America's Cup. È la prima volta che uno skipper italiano, Francesco de Angelis, è al timone nelle fasi finali della Coppa America, ed è la prima volta che questa si disputa senza una barca americana. La Coppa rimarrà nelle mani dei neozelandesi, ma Luna Rossa porterà a casa un record: 38 vittorie sulle 49 regate preliminari disputate.



2007 Valencia

Dopo più di un secolo, la Coppa si disputa in Europa, con 12 partecipanti. Luna Rossa sconfigge nelle semifinali per 5 a 1 il team americano di Oracle, anche grazie alle prodezze di un giovanissimo James Spithill. Si ferma alla finale della Louis Vuitton Cup, cinque regate molto combattute in cui Emirates Team New Zealand ha la meglio.

2015 Ritiro

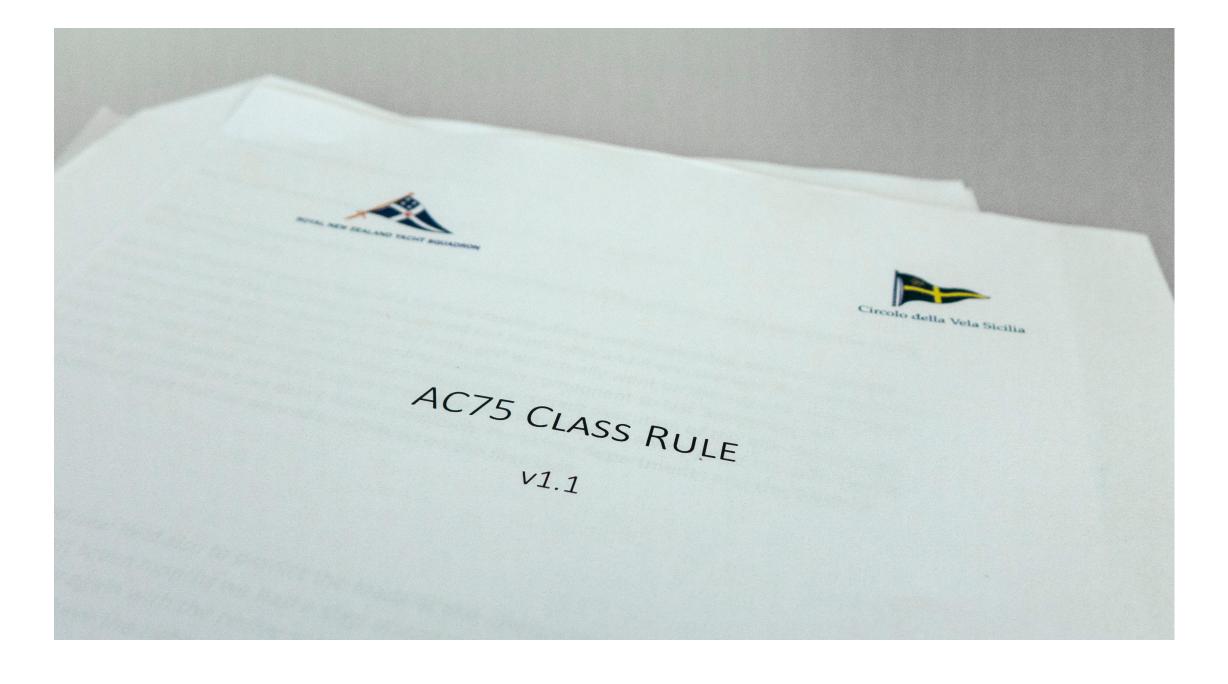
Dopo aver lanciato la sua quinta sfida all'America's Cup, nell'aprile 2015 il team Luna Rossa decide di ritirarsi in seguito al cambiamento della Regola di Classe, già approvata da tutti i partecipanti della 35^ America's Cup, imposto unilateralmente dal Defender, con una procedura senza precedenti.



3. LA 36^A AMERICA'S CUP PRESENTED BY PRADA

LUNA ROSSA PRADA PIRELLI TEAM E IL CIRCOLO DELLA VELA SICILIA CHALLENGER OF RECORD





Il 26 giugno 2017 nelle acque di Great Sound alle Bermuda, Emirates Team New Zealand contro il Defender Oracle Team USA si aggiudica la 35America's Cup. È una vittoria netta per sette regate a una quella che per la terza volta riporta la Coppa nel paese dei "Kiwi".

Quello stesso giorno, Steve Mair, commodoro del Royal New Zealand Yacht Squadron, il club nuovo detentore della Coppa, annuncia di aver accettato la sfida del Circolo della Vela Sicilia consegnata dal presidente Agostino Randazzo.

Nasce la 36[^] America's Cup: il Circolo della Vela Sicilia, primo club ad aver lanciato la sfida con Luna Rossa Prada Pirelli Team, diventa Challenger of Record: lo sfidante a cui spetta di scrivere insieme al Defender le regole con cui si disputerà la successiva edizione della Coppa America.

Defender e Challenger of Record condividono la stessa visione: la 36[^] Coppa America, che si disputerà ad Auckland dal 6 al 21 marzo 2021, avrà una nuova impronta. Dovrà coniugare una forte spinta all'innovazione con i valori tradizionali del trofeo esistente più antico del mondo.

Il Defender e il Challenger of Record scrivono insieme le regole della nuova Coppa. Il 28 settembre 2017 viene presentato il Protocollo della 36[^] America's Cup e dopo due mesi viene presentato il concept di una nuova generazione di barche, gli AC75. Monoscafi di quasi 23 metri, totalmente inediti, dotati di bompresso e foil basculanti laterali. Barche nate per volare.

Per garantire la massima imparzialità, Luna Rossa Challenge costituisce il Challenger of Record 36 (COR36), delegando a questo ente la responsabilità della fase preliminare delle regate tra gli sfidanti.

Il COR36 è un organismo indipendente che tutela gli interessi di tutti i Challenger e sovrintende all'organizzazione delle America's Cup World Series, regate itineranti tra i concorrenti della 36[^] America's Cup, e delle Challenger Selection Series – la Prada Cup – regate di selezione degli sfidanti che si svolgeranno ad Auckland da gennaio 2021.

Prada diventa il "presenting sponsor" dell'America's Cup, che viene denominata: "The XXXVI America's Cup presented by Prada" e "title and presenting sponsor" delle Challenger Selection Series, che prendono il nome ufficiale di "Prada Cup".

LE NUOVE BARCHE DELL'AMERICA'S CUP LA CLASSE AC75

Le barche della 36^{America's} Cup sono gli AC75, monoscafi di 75 piedi ad alte prestazioni, con foil laterali a T lunghi oltre cinque metri e bompresso. Pensate per spettacolari regate di match racing (uno contro uno) e per la competizione ravvicinata, rappresenteranno lo stato dell'arte di una tecnologia destinata a lasciare un segno nella nautica da diporto del prossimo futuro.

Punti salienti della classe AC75:

- Massimo due scafi per ciascun team partecipante, uno solo dei quali può essere modificato non oltre il 25%.
- Introduzione di alcuni componenti one-design e/o elementi standard come foil arm e cant system ciascuno prodotto da un unico fornitore e altri elementi da realizzare secondo specifiche (es. forma dell'albero).
- Restrizioni sui materiali e tecniche di costruzione.
- Limitazioni sul numero di componenti che possono essere costruiti, tra cui scafo, albero, timone, foil e vele.
- Divieto delle prove in vasca navale e galleria del vento.
- Divieto di navigare con le due imbarcazioni contemporaneamente, fatto salvo per il Defender che lo potrà fare solo dopo l'inizio delle regate di selezione dei Challenger.
- Divieto di navigare e/o eseguire test con altri team salvo durante le regate ufficiali o le regate di prova riconosciute.
- La costruzione degli scafi deve essere effettuata nel paese di appartenenza del club sfidante. Tutti gli altri componenti dell'imbarcazione – inclusi alberi, coperta, appendici e attrezzatura – possono essere prodotti in qualsiasi paese.
- In regata, un minimo del 20 per cento del totale dell'equipaggio, o tre velisti, deve essere della nazionalità dello Yacht Club che ha lanciato la sfida. I membri dell'equipaggio di diversa nazionalità devono dimostrare di aver trascorso nella nazione dello sfidante almeno 380 giorni tra il 1° settembre 2018 e il 31 agosto 2020.

Limiti e modifiche AC75

Ciascun componente dell'imbarcazione può essere individuato come:

- "Box Rules": lasciato libero alla progettazione del team, nel rispetto delle specifiche del regolamento.
- One-design supplied: uguale per tutti i partecipanti e fornito da un unico produttore.
- One-design specified: uguale per tutti i partecipanti, realizzato da ogni team secondo le specifiche di regolamento

| Componente | Regola | Quantità |
|-----------------------|----------------------|----------|
| Scafi | Box Rules | 2 |
| Foil Arms | One-design supplied | 4 |
| Wing | Box Rules | 6 |
| Wing Flaps | Box Rules | 20 |
| Foil Cant System | One-design supplied | 2 |
| Timoni | Box Rules | 4 |
| Alberi (forma) | One-design specified | 3 |
| Sartiame | One-design supplied | 3 |
| Randa/Soft wing | Box Rules | 10 |
| Genoa o fiocco/Code 0 | Box Rules | 29 |

Caratteristiche tecniche AC75

| lunghezza: | 75 piedi – 22,86m |
|--------------------------------------|--|
| baglio max (larghezza): | 5m |
| pescaggio: | 5m |
| albero: | 26,5 m |
| superficie velica: | randa/soft wing 145 mq – fiocco 80 mq – code zero 180 mq |
| peso: | 6500 kg |
| equipaggio: | II persone |
| peso equipaggio: | 990 kg |
| peso grinder | 105 kg |
| velocità prevista bolina: | da 25 e 38 nodi* |
| velocità prevista andature portanti: | tra i 32 e i 50 nodi* di poppa |

^{*}I nodo = I miglio nautico/ora = 1852 metri/ora



ASSETTI DI NAVIGAZIONE



Assetto in navigazione: il foil sottovento fa alzare lo scafo, quello sopravvento contrasta lo sbandamento



Dock configuration: entrambi i foil abbassati, minimo baglio



Assetto in manovra: entrambi i foil abbassati

NAVIGARE, VOLARE

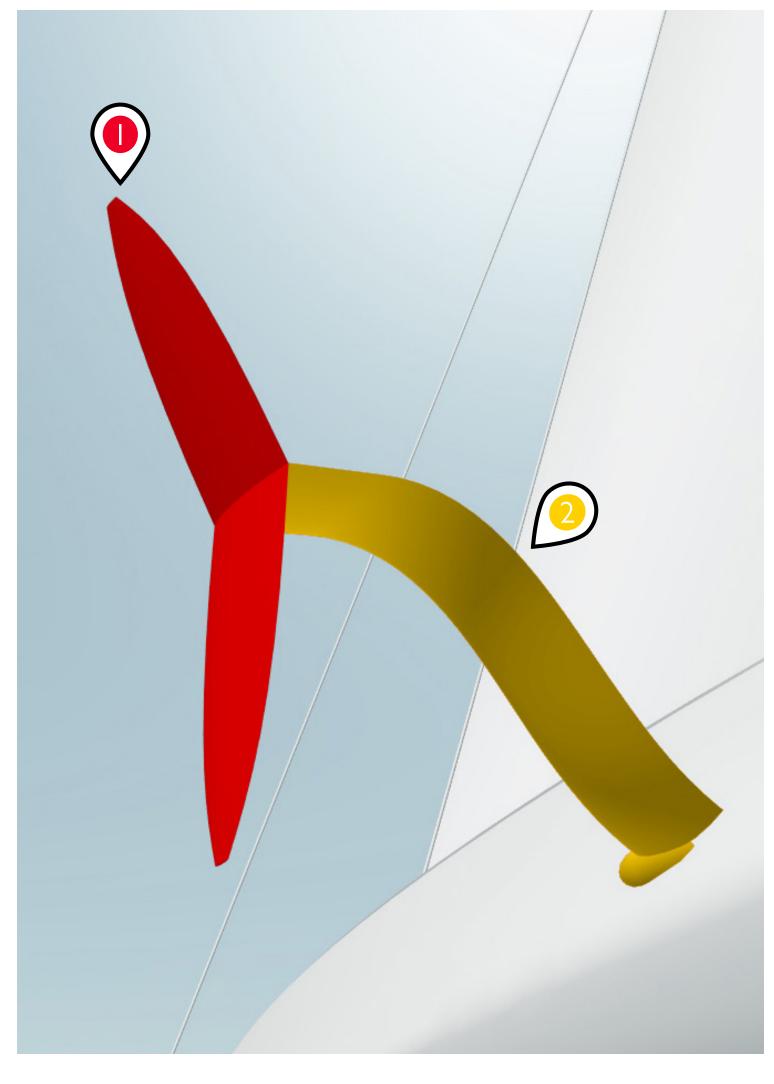


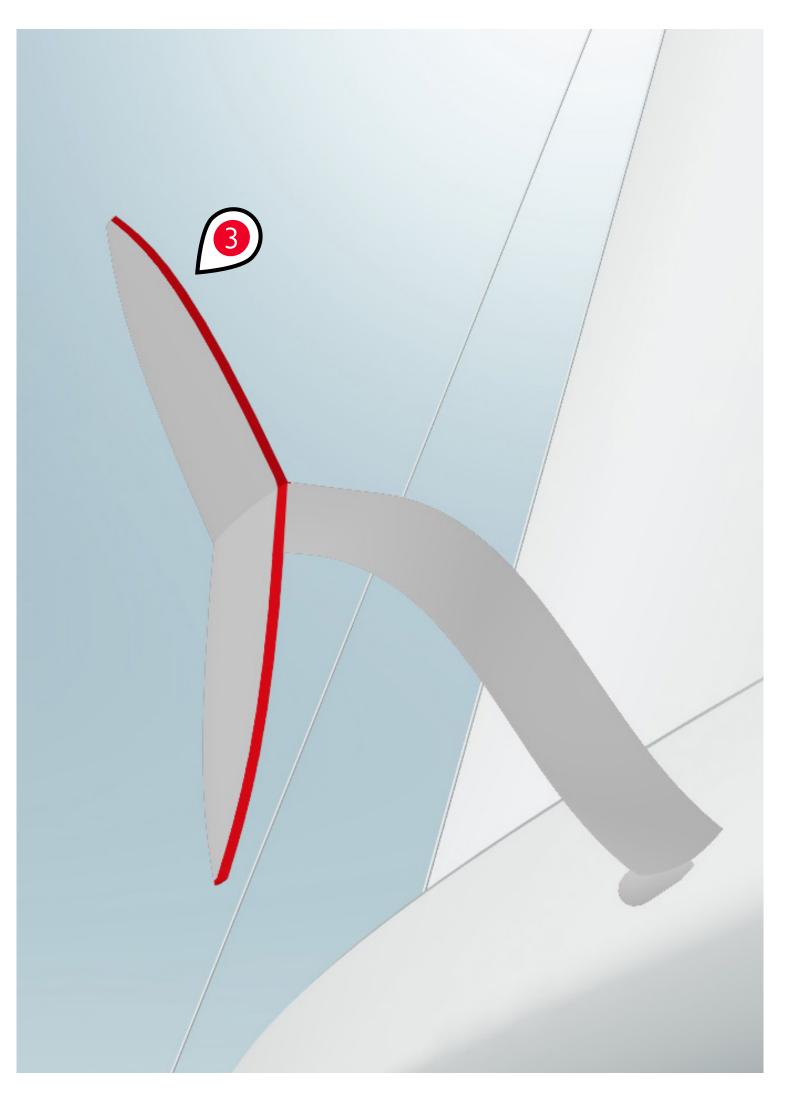
Displacement mode La carena è in acqua in tutta la sua lunghezza.

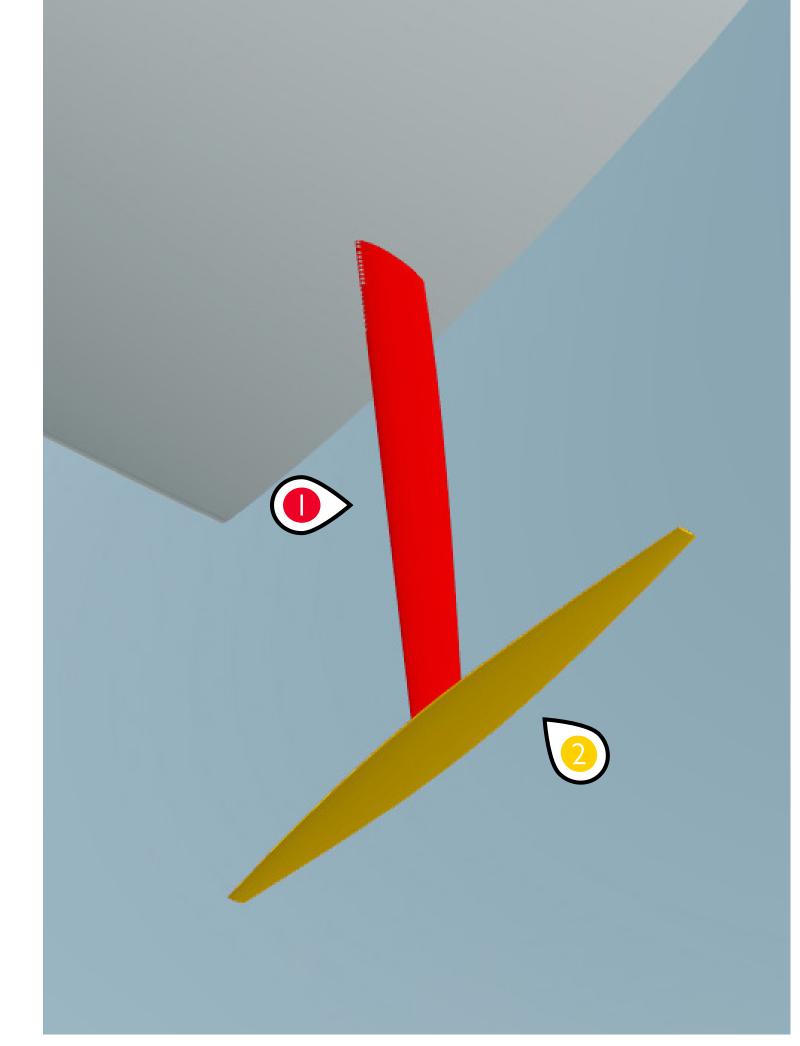


Foiling Mode Lo scafo è completamente sollevato dall'acqua.

FOIL E TIMONE







Foil I - Foil wing

2 - Foil arm

Foil 3 - Foil wing flap

Timone I - Timone

2 - Elevator

PIANO VELICO





I - Fiocco 2 - Soft wing

3 - Code Zero

LA SICUREZZA

Gli AC75 sono imbarcazioni spettacolari in grado di raggiungere velocità prossime ai 50 nodi (100 km all'ora circa), ma anche complessi e difficili da gestire: gli scafi potranno subire improvvise forti decelerazioni e anche scuffiare (capovolgersi). Per questo i velisti a bordo devono essere opportunamente equipaggiati e addestrati alle situazioni più estreme.

Strumenti e procedure di sicurezza

Ogni membro del team Luna Rossa indossa casco, giubbotto salvagente, riserva d'ossigeno, coltello individuale. Altri coltelli sono distribuiti sulla barca. Le vie di fuga sono segnalate e saranno presenti dei supporti per facilitare le operazioni.

Prevenzione

I membri di Luna Rossa Prada Pirelli Team sono stati formati con i corsi di rianimazione cardio polmonare BLSD (Basic Life Support and Defibrillation), respirazione con bombole e recupero uomo a mare.

Sui gommoni di supporto ci sono sempre medici e sommozzatori pronti a intervenire in caso di necessità.

Allenamenti dedicati

Il rischio che gli AC75 scuffino è reale, sono quindi previsti allenamenti di nuoto e apnea per tutto il Sailing team. Anche se ogni uomo a bordo ha in dotazione la sua riserva di ossigeno, a fare la differenza è la tranquillità con cui si affronta un eventuale imprevisto o incidente: in serenità le riserve di ossigeno possono durare fino a otto minuti, in affanno un minuto.



I - il casco

Il casco viene indossato solo da chi è a bordo, in modo tale che, in caso di "uomo a mare" o di scuffia, sia più immediato contare i membri dell'equipaggio al sicuro ed eventualmente concentrare gli sforzi sul recupero di quelli mancanti.

2 - Il coltello individuale

Al fine di garantire la massima rapidità in caso di serio pericolo, il sailing team è stato dotato anche di un coltello individuale, da utilizzare nel caso in cui qualcuno dovesse rimanere impigliato e in situazioni di difficoltà. Si trova nella tasca anteriore del giubbotto per essere estratto più rapidamente possibile.

3 - Il salvagente

Il giubbotto salvagente viene indossato da tutte le persone a bordo, al fine di garantirne la sicurezza di caso caduta in acqua. Si tratta di un prodotto molto tecnico e leggero, che permette libertà nei movimenti ma è anche uno strumento di estrema utilità in caso di collisione o scuffia.

4 - la riserva d'ossigeno

Ogni membro dell'equipaggio è dotato di una bombola di ossigeno (di dimensioni ridotte) utile per la propria o altrui sopravvivenza, in caso di necessità. Si trova nella tasca posteriore/laterale del giubbotto salvagente.

LE BARCHE CHE VEDREMO

Intervista a Horacio Carabelli Design Coordinator – Luna Rossa Prada Pirelli Team

Nato a Montevideo, brasiliano di adozione, ingegnere meccanico e architetto navale, come velista ha maturato la propria esperienza sulle derive, nelle classi olimpiche e nelle regate d'altura. Dal 2004 al 2012 ha partecipato a tre edizioni della Volvo Ocean Race (giro del mondo a tappe), vincendo nel 2008-2009 con l'equipaggio di Ericsson 4. Da progettista, ha preso parte a quattro campagne di America's Cup. È alla seconda partecipazione con Luna Rossa e attualmente, insieme a Martin Fischer, coordina il Design team.

Ingegnere, architetto navale, ma anche regatante e marinaio. Riesci a mantenere sempre un buon equilibrio tra dimensione più pratica e quella teorica?

Penso che nella vita ci siano momenti diversi e adesso il mio ruolo è al computer.

Anche la Coppa America è cambiata molto e la sua dimensione tecnologica ora è davvero catalizzante.

Dalle regole presenti nel protocollo, che tipo di barche vi aspettate per la prossima Coppa?

Sono scafi destinati a creare un vuoto con tutto quello che siamo stati abituati a vedere in mare finora. Ci saranno sistemi sofisticatissimi di controllo dei foil. E le manovre in partenza con questi bracci esterni saranno qualcosa di assolutamente inedito.

Si alzeranno facilmente sui foil?

Per sollevarsi, non avranno bisogno di molto vento. La sfida vera sarà tenere le barche in volo costante dalla partenza all'arrivo.

Voleranno più basse o più alte dei catamarani della passata edizione?

Ci aspettiamo che si esprimeranno al meglio stando abbastanza basse sul mare.

Che differenza c'è tra un catamarano che vola e un monoscafo che vola?

Il catamarano è dotato di una grande stabilità iniziale che in volo perde parzialmente. Nel monoscafo accade l'opposto. Privo di stabilità mentre naviga, l'acquisisce mentre si alza. Mentre navighi sul monoscafo devi stare molto più attento a dosare la potenza per non scuffiare, mentre quando sei in volo puoi chiudere la soft wing molto di più.

Qual è il range di vento in cui si regaterà?

Dai 6 ai 25 nodi, e le barche si solleveranno intorno ai 15.

I foil arm, l'albero e alcune parti saranno standard, mentre altre sono rimaste aperte alla ricerca e allo sviluppo dei team. Da progettista ti piace questa scelta o avresti preferito meno paletti?

Penso sia un buon compromesso. Le parti più interessanti sono rimaste aperte.

Che cosa è una soft wing? Come funziona?

È una randa dal profilo aerodinamico di cui sarà possibile plasmare la forma della parte alta. Verrà alzata sulla doppia canala di un albero con una sezione a D. Rispetto a una vela tradizionale questo consentirà di avere più potenza e nello stesso tempo più controllo.

E che altre vele ci saranno?

Il fiocco e poi un Code Zero, una vela di prua avvolgibile per vento leggero quando lo scafo è dislocante.

Dove si ferma il ruolo dell'elettronica a bordo?

Non si può creare nessun comando che ricevendo feedback dalla barca si autoregoli, non è quindi ammessa nessuna forma di autopilota. Il controllo deve rimanere sempre nelle mani dell'uomo.

Si riescono a sintetizzare le caratteristiche per cui una barca a vela naviga, plana e vola?

La barca galleggia e disloca finché la velocità non crea un'onda più lunga della sua lunghezza al galleggiamento. Dopo, entra una fase semi dislocante. Quando poi sorpassa la sua stessa onda, entra in planata. A quel punto se lo scafo dispone di foil, la barca si alza e vola.

Pensi che in futuro vedremo i foil anche su barche "per tutti"?

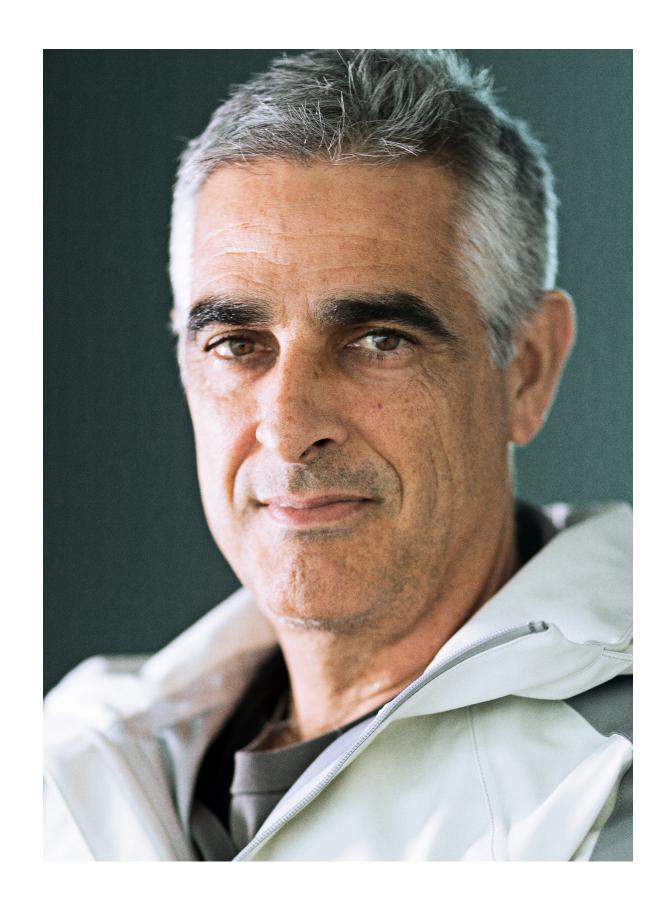
Credo di sì, ci saranno barche con a bordo papà, mamma e figli, tutti che voleranno.

Dei diversi dipartimenti di Luna Rossa Prada Pirelli Team, il Design team è quello più numeroso, 37 persone. Com'è organizzato il lavoro al suo interno?

Un dipartimento di architettura navale, uno d'ingegneria strutturale, uno d'ingegneria meccanica e uno di aero-idro dinamica. Ai gruppi partecipano anche i membri del sailing team, che poi sono quelli che stanno a bordo. Perché il progetto possa essere sviluppato al massimo è essenziale che ci sia una gran circolazione e condivisione di informazioni non solo all'interno del design team ma anche con i ragazzi dell'equipaggio.

Oltre ai dati, è importante anche per i membri del Design team salire a bordo e avere delle sensazioni rispetto alle opzioni che si stanno testando?

Il feeling in barca rimane fondamentale, anche per i progettisti.



LE AMERICA'S CUP WORLD SERIES E LA PRADA CUP

America's Cup World Series

Per tutti i team, le *America's Cup World Series* rappresentano la prima opportunità di regatare e di misurarsi l'uno contro l'altro. Per il pubblico, la prima occasione di vedere finalmente in mare una nuova generazione di monoscafi che dà spettacolo.

Questa serie di regate preliminari si disputeranno sugli AC75 in diverse tappe intorno al mondo. Tutti i team devono regatare in

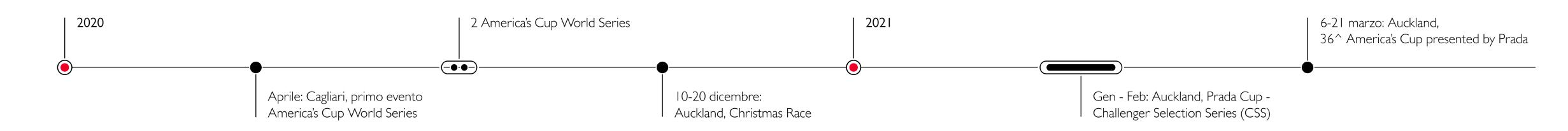
tutti gli eventi per poter partecipare alle Challenger Selection Series e ai match dell'America's Cup.

La prima tappa delle *America's Cup World Series* si svolgerà a Cagliari, in Sardegna, ad aprile 2020. Il secondo e il terzo appuntamento sono ancora in corso di definizione. La Christmas Race, preliminare alla Prada Cup, si svolgerà ad Auckland dal 10 al 20 dicembre 2020.

Prada Cup

La *Prada Cup* inizierà a gennaio 2021 ad Auckland e vedrà i Challenger affrontarsi nei *Round Robin*, eliminatorie per determinare il team che sfiderà il Defender, Emirates Team New Zealand, per il trofeo più antico nello sport, l'America's Cup.

A novembre 2018, Patrizio Bertelli, Presidente di Luna Rossa Challenge e CEO del Gruppo Prada, ha presentato il nuovo trofeo d'argento che il team vincitore tra i Challenger andrà ad aggiudicarsi, disegnato da Marc Newson e realizzato a mano da argentieri fiorentini.

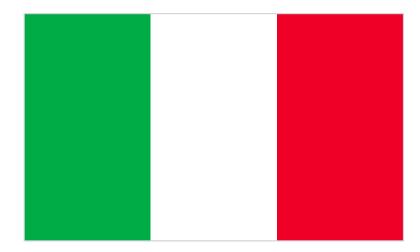






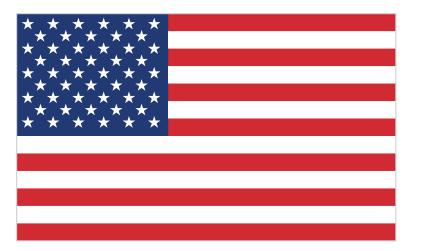
GLI SFIDANTI

IL DEFENDER



Luna Rossa Prada Pirelli Team Circolo della Vela Sicilia

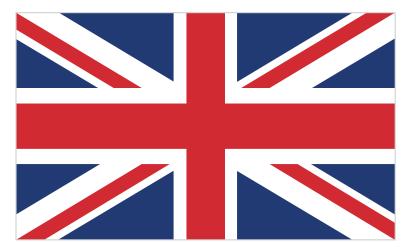
Max Sirena Team Director & Skipper



American Magic New York Yacht Club

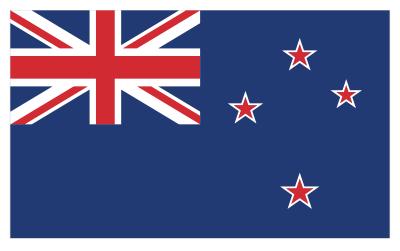
Terry Hutchinson

Executive Director & Skipper



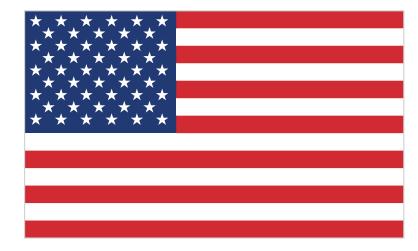
Ineos Team UK Royal Yacht Squadron Racing

Sir Ben Ainslie
Team Principal & Skipper



Emirates Team New Zealand
Royal New Zealand Yacht Squadron

Grant Dalton CEO



Stars & Stripes Team USA Long Beach Yacht Club

Mike Buckley Skipper



L'UOMO DELLA PRADA CUP

Intervista a Laurent Esquier
CEO Challenger of Record America's Cup 36

Dopo aver preso parte a 12 diverse edizioni dell'America's Cup – la prima con il barone Bich nel 1974 – Laurent Esquier è l'uomo a cui è stato affidato l'incarico di gestire il ruolo di Challenger of Record, organizzatore delle America's Cup World Series e della Prada Cup, eventi internazionali che non si esauriscono nella sola sfida sportiva.

Che Coppa sarà questa?

In questa Coppa America a fare la differenza saranno due componenti. La prima, quella tecnologica, porterà a un salto nella percezione di questo sport: vedremo barche a vela monoscafo levitare sull'acqua.

La seconda è quella della comunicazione che, grazie alla declinazione delle informazioni sulle diverse piattaforme digitali, catapulterà le persone direttamente dentro l'evento e coinvolgerà un pubblico mai raggiunto finora.

Come sono i rapporti tra il Challenger of Record 36 e il Defender?

Con le nuove regole, è stato restituito al COR 36 il ruolo di organizzatore delle regate preliminari tra sfidanti, questo comporta che le relazioni con il Defender siano su più livelli: avversari per tutto quello che riguarda la sfida fra le barche, alleati nel costruire il miglior evento possibile.

Che cosa significa organizzare la Prada Cup?

Il nostro ruolo è quello di selezionare lo sfidante più adatto a regatare contro il Defender e competere per la trentaseiesima Coppa America, organizzando la serie di regate eliminatorie fra i diversi Challenger, introducendo in modo imparziale una stringente selezione tecnica.

Quindi la terzietà è un valore fondativo della Prada Cup?

Il COR 36 è un organo indipendente ed equidistante sia da Luna Rossa Prada Pirelli Team sia dagli altri Challenger. Selezioniamo gli ufficiali di gara, anch'essi indipendenti, tra le persone più competenti al mondo.

L'evento non si consumerà solo nella sua dimensione sportiva...

Abbiamo posto le premesse, sfruttando al meglio tutte le opportunità digitali, per organizzare un evento di grande visibilità e interesse internazionale e non solo nella fase finale. Dalle America's Cup World Series fino all'ultima regata. È un interesse comune a chiunque prenda parte alla Coppa e va condiviso con il pubblico a livello globale tramite broadcast, digital, social media, ecc.

Come sarà il percorso di avvicinamento alle regate di Auckland?

Avremo tre o quattro America's Cup World Series a cui tutti gli sfidanti sono chiamati a partecipare: il primo a Cagliari nell'aprile 2020, uno negli Stati Uniti, e altri in corso di definizione.

Alla fine delle Series, dopo la Christmas Race ad Auckland, verrà stilata una classifica valida per organizzare il calendario delle regate della prima fase della Prada Cup. Le regate di selezione – la Prada Cup – sono solo match-race, inizieranno a gennaio 2021 e si concluderanno verso la fine di febbraio 2021. Il 6 marzo inizia la 36[^] America's Cup, che è il match finale fra il vincitore della Prada Cup e il Defender Team New Zealand, vincitore della 35[^] edizione. Il programma verrà organizzato in modo tale che gli equipaggi, tra una fase della Prada Cup e le successive, abbiano modo di sviluppare le barche.

Riuscirebbe a vivere senza Coppa America?

Anche se mia moglie dice di sì, non ne sono sicuro. È una battaglia quotidiana per la quale mi alzo più che volentieri ogni mattina.



STORIA DELLA COPPA AMERICA



1851 – 1983

Nel 1851 la goletta America vince la regata intorno all'Isola di Wight, al largo delle coste dell'Inghilterra, infliggendo un pesante distacco a 15 imbarcazioni britanniche. Nasce così l'America's Cup.

1987 – 1995

Con Stars & Stripes, gli USA rivendicano la vittoria a Fremantle nel 1987. La Coppa ritorna negli Stati Uniti, con il Match che si disputa a San Diego nel 1988. L'America's Cup si terrà nuovamente a San Diego nel 1992 e 1995. In quest'ultima occasione, sono i neozelandesi di Black Magic a ottenere la loro prima vittoria nella storia della Coppa America e a portarla in Nuova Zelanda.

2003 - 2010

Gli svizzeri portano l'evento a Valencia e nel 2007 Alinghi difende il trofeo con successo, per poi perdere il titolo contro il trimarano di Oracle Team USA nel Match del 2010.

2017

A Bermuda, Emirates Team New Zealand batte Oracle Team USA con un punteggio di 7-1, diventando così il Defender della 36[^] America's Cup.

1983 – 1987

Australia II batte l'imbarcazione statunitense Liberty e vince l'America's Cup a Newport, strappando dopo 132 anni per la prima volta la Coppa agli Stati Uniti.

1995 – 2003

L'America's Cup si tiene ad Auckland nel 2000 ed è difesa con successo dai neozelandesi contro Luna Rossa. L'edizione successiva del 2003 viene vinta, sempre ad Auckland, dal nuovo sindacato svizzero Alinghi, che riporta la Coppa in Europa dopo 152 anni.

2010 - 2017

Oracle Team USA porta la Coppa a San Francisco per l'evento del 2013 a bordo dei rivoluzionari catamarani AC72 ad ala rigida dotati di foil e mantiene il trofeo, rimontando da 1 a 8 fino al risultato finale di 9 a 8. La 35^ America's Cup viene disputata a Bermuda nel 2017.







4. CO-TITLE SPONSORS

Perché una sfida all'America's Cup esista, perché sia competitiva, non basta perfezionare quello che si è sempre fatto, non è sufficiente proseguire nel solco della tradizione. Si deve provare a immaginare il futuro, si deve provare a renderlo concreto. Qualcosa su cui gli uomini di Luna Rossa sono concentrati ogni giorno. Una sfida nella sfida, voluta da Prada e Pirelli, due grandi gruppi industriali italiani d'eccellenza, per cui il futuro è sempre un'opportunità.



PRADA

PRADA

La storia di Prada inizia nel 1913 quando Mario Prada, nonno di Miuccia Prada, apre il primo negozio a Milano. Situato nella prestigiosa Galleria Vittorio Emanuele II, Prada era un negozio esclusivo che vendeva articoli da viaggio, accessori e oggetti di lusso, realizzati in materiali pregiati, utilizzando manifatture sofisticate. Il negozio diventa rapidamente una destinazione elegante per la più rinomata clientela italiana ed europea, anche grazie al brevetto di Fornitore Ufficiale della Real Casa italiana, ottenuto nel 1919, che consente al marchio di fregiare il proprio logo con lo stemma e i nodi di Casa Savoia.

La collaborazione tra Miuccia Prada e Patrizio Bertelli inizia verso la fine degli anni settanta, ponendo le basi per il successivo sviluppo internazionale del Gruppo: Patrizio Bertelli è pioniere nell'introdurre un nuovo modello imprenditoriale nel settore del lusso, basato sull'internalizzazione della filiera, con un controllo diretto di tutti i processi, applicando rigidi criteri di qualità senza compromessi a ogni fase della produzione.

Questo modello si coniuga con la creatività all'avanguardia di Miuccia Prada, che si impone all'attenzione internazionale per il suo approccio innovativo, ispirato a un'osservazione non convenzionale della società, consentendole di anticipare - e spesso influenzare - le tendenze della moda e dello stile.

Oggi il marchio Prada offre prodotti femminili e maschili di pelletteria, abbigliamento e calzature che coniugano un design moderno, innovativo e sofisticato con l'unicità dei prodotti artigianali. Prada è inoltre attiva nei settori dell'eyewear e delle fragranze.

Oltre a Prada, fanno parte del Gruppo Prada Miu Miu - "l'altra anima" di Miuccia Prada - marchio dalla personalità provocatrice, disinvolta e sofisticata; Church's, uno dei leader mondiali nel settore della calzatura maschile classica di lusso; Car Shoe, marchio famoso per il suo iconico mocassino con tasselli in gomma, e Pasticceria Marchesi, istituzione d'eccellenza rinomata per le sue ricette della tradizione, reinterpretate anche in stile contemporaneo.

Miuccia Prada e Patrizio Bertelli sono anche i Presidenti di Fondazione Prada, un'istituzione dedicata al contemporaneo che dal 1993 si interroga su quali siano il ruolo e la rilevanza della cultura nel nostro presente. Dopo il restauro nel 2011 del palazzo storico di Ca' Corner della Regina, trasformato nello spazio espositivo della fondazione a Venezia, l'inaugurazione della sede permanente di Milano nel 2015 ha rafforzato la vocazione sperimentale dell'istituzione impegnata in un confronto tra diverse discipline e linguaggi come l'arte, il cinema, l'architettura, la musica, la scienza e la filosofia. Il 24 giugno 2011, Prada Spa (HKSE cod. 1913) ha collocato il 20% delle proprie azioni presso la borsa di Hong Kong.

La produzione del Gruppo è affidata a 22 stabilimenti di proprietà -19 in Italia, I in Gran Bretagna, I in Francia e I in Romania - e a una rete di laboratori artigianali e fornitori di lunga esperienza e tradizione. Tutte le fasi del processo produttivo sono direttamente monitorate e controllate: dalla scelta all'acquisto dei materiali (anche per i fornitori esterni), dalla realizzazione dei prototipi alla pianificazione e al coordinamento della produzione interna ed esterna.

Al 31 dicembre 2018, il Gruppo è presente in 70 Paesi attraverso una rete distributiva composta da 634 negozi

monomarca, e-commerce dei propri brand, una selezione di department store di lusso, rivenditori indipendenti nelle località più eleganti ed esclusive, e dai più importanti e-tailers.

Nel 1997 Patrizio Bertelli crea il team "Prada Challenge for the America's Cup 2000" con cui lancia una sfida all'America's Cup, il più antico trofeo della storia dello sport e la più leggendaria competizione velica internazionale.

Prada partecipa, come sponsor del team "Luna Rossa Challenge", a quattro edizioni dell'America's Cup (2000, 2003, 2007 e 2013), vincendo le selezioni degli sfidanti nel 2000 e raggiungendone la finale nel 2007 e nel 2013.

Nel giugno 2017 Luna Rossa lancia nuovamente la sfida all'America's Cup, diventando Challenger of Record della 36 edizione, che si disputerà a Auckland, in Nuova Zelanda, nel 2021.

Inoltre, Prada si aggiudica il ruolo di Title Sponsor delle regate di selezione degli sfidanti – ora denominate "Prada Cup" - e di Presenting Sponsor della 36^{America} Cup.

Nel 2012 Patrizio Bertelli, primo italiano nella storia, è stato introdotto nell'America's Cup Hall of Fame.





PIRELLI



Fondata nel 1872, Pirelli è un'azienda dalle profonde radici italiane con un marchio riconosciuto in tutto il mondo per le tecnologie all'avanguardia, la capacità di innovazione e la qualità dei suoi prodotti. Con 19 stabilimenti produttivi in 12 paesi, una presenza commerciale in oltre 160, circa 31.500 dipendenti e un fatturato nel 2018 pari a circa 5,2 miliardi di euro, Pirelli è tra i principali produttori mondiali di pneumatici e di servizi a questi collegati, oltre che l'unico interamente dedicato al mercato consumer che comprende pneumatici per auto, moto e biciclette.

L'origine dell'attività di Pirelli si riconduce a quando, quasi un secolo e mezzo fa, Giovanni Battista Pirelli fonda a Milano la società in accomandita semplice "G.B. Pirelli & C.", destinata alla fabbricazione di articoli in gomma elastica. Nel 1873, viene costruito a Milano il primo stabilimento produttivo e successivamente viene avviata la produzione di liste di gomma per carrozze e lanciato il primo pneumatico per velocipedi, risultato di una serie di innovazioni nella preparazione dei materiali e nella confezione delle coperture. La produzione di pneumatici per vettura viene avviata nel 1901, data a partire dalla quale prende avvio una crescita contraddistinta da due elementi principali: l'attenzione allo sviluppo tecnologico dei processi e dei prodotti, supportata anche da un costante impegno nelle competizioni, e l'espansione geografica.

L'ampliamento dei mercati di riferimento inizia nei primi anni del '900 con l'apertura degli stabilimenti di Barcellona (Spagna, 1902), Southampton (Inghilterra, 1913), Buenos Aires (Argentina, 1917), Manresa (Spagna, 1924) e Burton on Trent (Inghilterra, 1928). Negli stessi anni inizia anche l'impegno del Gruppo nel settore sportivo: nel 1907 la vettura Itala dotata di pneumatici Pirelli vince il raid Pechino – Parigi e nel 1913 il primo Gran Premio dell'Automobile Club di Francia viene vinto da un'auto equipaggiata Pirelli.

Nel 1922, l'accomandita per azioni Pirelli & C. viene quotata alla Borsa di Milano. Sempre negli anni '20 la Società Italiana Pirelli (nata da un riassetto di Pirelli & C.) quota propri titoli alla Borsa di New York consentendo a Pirelli di divenire il primo gruppo italiano con titoli negoziati sul mercato statunitense.

Durante gli anni '60 e '70 prosegue la strategia in termini di internazionalizzazione e di innovazione tecnologica. Vengono aperti nel 1960 gli stabilimenti a Patrasso (Grecia), a Izmit (Turchia) e a Gravataì (Brasile), mentre nel 1963 viene acquisita Veith Gummiwerke AG, società produttrice di pneumatici con sede in Germania.

Negli anni '80 viene introdotto il primo pneumatico radiale per motociclette. In questo periodo si consolida l'espansione geografica con l'inaugurazione in Brasile degli impianti di Sumarè (1984) e Feira de Santana (1986) e l'acquisizione di Metzeler Kaotscuck AG, società tedesca particolarmente conosciuta per la produzione di pneumatici moto (1986), con conseguente rafforzamento del posizionamento competitivo nel comparto. Nel 1988 viene acquisita Armstrong Tyre Company, società statunitense produttrice di pneumatici con cui si punta all'insediamento industriale nel Nord America. La costante attività di ricerca tecnologica consente di avviare, nel 2001, la produzione con tecnologia MIRS (Modular Integrated Robotized System), destinata a modificare sostanzialmente i processi di costruzione del pneumatico, e, nel 2003, la sala mescole a tecnologia CCM (Continous Compound Mixing)

destinata alla sperimentazione di mescole e materiali innovativi. Nel 2006 Pirelli apre a Slatina il suo primo impianto per la produzione di pneumatici in Romania. Nel 2008 prende il via il progetto per realizzare il polo industriale di Settimo Torinese, nato dall'integrazione di due fabbriche e diventato il sito tecnologicamente più avanzato del Gruppo. Si intensificano le attività di ricerca anche nello sviluppo di tecnologie per aumentare l'efficienza energetica dei pneumatici: nel 2009 viene introdotto il primo pneumatico ad alte prestazioni con una filosofia "verde".

Nel 2010, è inaugurata la sede della Fondazione Pirelli, costituita nel 2009 con lo scopo di salvaguardare e valorizzare il patrimonio storico dell'azienda e di promuovere la cultura d'impresa come parte integrante della ricchezza culturale del Paese.

Nel marzo 2015 gli azionisti Camfin, LTI e Coinv siglano con con ChemChina e la sua controllata CNRC (China National Tire & Rubber Corporation, Ltd. ("CNRC") una partnership industriale di lungo termine relativa a Pirelli. Attraverso Marco Polo Industrial Holding, successivamente (giugno 2016) fusa

in Pirelli, i partner promuovono un'Opa sulla società che nel novembre 2015 porta al suo delisting dalla Borsa di Milano. Pirelli è tornata in Borsa il 4 ottobre 2017, a seguito di un processo di riorganizzazione che ha portato alla separazione del business industrial e al focus sul business Consumer, arricchito di nuove competenze anche attraverso la creazione di nuovi dipartimenti e business: Consumer marketing, Digital, Data Science, Cyber e Velo.

L'eccellenza tecnologica riconosciuta a Pirelli è anche frutto delle innovazioni e delle competenze derivanti dalle competizioni sportive, area in cui l'azienda è attiva da oltre 110 anni. Attualmente Pirelli è presente in oltre 350 eventi sportivi nel settore auto e moto e, dal 2011, è fornitore esclusivo del Campionato Mondiale di Formula I©, di cui sarà Global Tyre Partner fino alla fine della stagione 2023. E la presenza sui campi sportivi non si limita al motorsport. Pirelli e Inter nel 1995 hanno dato vita a quella che oggi è la più longeva sponsorizzazione calcistica al mondo. Inoltre, Pirelli sostiene i Campionati del Mondo FIS di Sci Alpino, l'IIHF Ice Hockey World Championships e la Federazione Italiana Sport Invernali. Inoltre, tramite la divisione Pirelli Design firma gli sci sportivi realizzati da Blossom. In ambito nautico, invece, assieme a Tecnorib offre una gamma di speedboat, dal piccolo tender fino a imbarcazioni da 19 metri. Pirelli ha fatto sentire la sua presenza anche in diverse competizioni a vela, ora nell'America's Cup e in precedenza organizzando le Regate Pirelli; per Pirelli, il cammino verso Auckland 2021 rappresenta la seconda partecipazione alla Coppa America, ora sulle vele di Luna Rossa con cui condivide i valori fondamentali che guidano le scelte di entrambi: competizione, tecnologia, gioco di squadra, italianità.



5. PARTNERSHIP

SPONSOR UFFICIALE

PANERAI

Per Panerai l'acqua è l'elemento naturale. Chi indossa un orologio Panerai ama sempre di più vivere esperienze forti, estreme. Essere parte della sfida di Luna Rossa vuol dire essere parte della storia di una delle competizioni più spettacolari ed emozionanti al mondo, in cui la ricerca tecnologica si fa estrema e si confronta con gli elementi naturali. Lo stesso ecosistema in cui vive e si esprime il Laboratorio di Idee Panerai.

Per Max Sirena e tutto il Sailing team di Luna Rossa, Panerai ha creato una collezione di orologi dagli eccezionali contenuti di avanguardia, direttamente ispirati alle tecnologie e ai materiali usati in Coppa America. Il primo è il SUBMERSIBLE LUNA ROSSA, un orologio subacqueo professionale impermeabile fino a 300 metri (30 bar) con la cassa in fibra di carbonio, come lo scafo dell'AC75 di Luna Rossa.

"Innovazione tecnica, eccellenza italiana, amore per il mare e audacia. La partnership tra Panerai e Luna Rossa – ha dichiarato Jean-Marc Pontroué, CEO di Panerai – esprime tutti i valori cui il nostro marchio è più saldamente legato".



PARTNER TECNICO



The Woolmark Company come partner tecnico ha supportato Luna Rossa Prada Pirelli Team nella ricerca e nella realizzazione di nuovi capi in lana tecnici e performanti che saranno indossati da tutto il sailing team durante le attività offshore, di allenamento e gara.

Questa partnership mette in evidenza il forte legame tra il mondo dello sport e quello della lana Merino, fibra naturale e performante.

L'uniforme dell'equipaggio e di tutto il Team Luna Rossa Prada Pirelli, certificata Woolmark, comprende: giacca impermeabile, giacca soft shell, polo, maglietta, giacca da pioggia, blouson, muta e maglie intime. Fibra storica per eccellenza, la lana Merino è 100% naturale, rinnovabile e biodegradabile e tra le fibre d'abbigliamento più riciclate del pianeta. L'uso della lana Merino nelle divise del Team Luna Rossa Prada Pirelli offre una soluzione naturale a ridotto impatto ambientale che verrà testata dai migliori atleti nel corso di questa partnership tecnica.

The Woolmark Company è l'autorità globale della lana Merino. Attraverso la sua vasta rete di collaborazioni nel mondo dell'industria tessile e della moda, evidenzia il posizionamento della lana Merino come fibra naturale ed ingrediente fondamentale nell'abbigliamento di lusso.



6. FORNITORI UFFICIALI

Luna Rossa Prada Pirelli Team è particolarmente orgoglioso di collaborare con le aziende di eccellenza che non si sono limitate a fornire i propri prodotti, ma sono andate oltre, mettendo a disposizione il proprio know-how e la propria tecnologia, per essere veri e propri partner e parte attiva della sfida.



Parmigiano Reggiano

L'alleanza tra il Consorzio Parmigiano Reggiano e il team Luna Rossa è naturale. Il Parmigiano Reggiano è un perfetto alleato per la salute e il benessere psicofisico degli atleti: è un alimento ricco di minerali e nutrienti, con una componente lipidica preziosa in grado di fornire energia prontamente utilizzabile sia nella fase di allenamento, sia durante le regate. Sarà un compagno di viaggio gustoso e prezioso per il team.



Teorema e Wärtsilä Italia

Teorema e Wärtsilä Italia forniscono gli strumenti per l'analisi e l'interpretazione dei dati delle precedenti campagne, consentendo al Design team di Luna Rossa di definire i parametri e le variabili che possono aumentare le prestazioni della barca nelle varie condizioni di navigazione.



Garmin

Nella 36[^] America's Cup, strumenti di navigazione, sensori e action camera giocano un ruolo sempre più determinante. A bordo di imbarcazioni così estreme come gli AC75 è richiesto uno standard tecnologico all'avanguardia che Garmin sta sviluppando. Una gamma di prodotti destinata ad aprire nuovi orizzonti anche nel settore del diporto nel prossimo futuro.



TechnoGym

La partnership tra Technogym e Luna Rossa risale al 1998. Per questa sfida, Technogym ha equipaggiato la palestra di Luna Rossa con le ultime e più innovative attrezzature della gamma SKILL LINE, appositamente studiate per il corretto allenamento del Sailing team per svilupparne potenza fisica, flessibilità e velocità nei movimenti.



shaping tomorrow with you

Fujitsu

Per creare simulazioni affidabili ed efficaci delle performance in mare, sono necessari computer dotati di enorme potenza di calcolo e innovazioni grafiche elevatissime. Progettate proprio per raggiungere questo livello di realtà virtuale, le workstation Celsius sono le "macchine" che Fujitsu ha sviluppato per il Design team di Luna Rossa, per ottenere il primo prototipo digitale dell'AC75.



Microsoft

Essere anche solo un nanosecondo più veloci degli avversari: questo è l'obiettivo che il Commercial Software Engineering (CSE) team di Microsoft ha condiviso con Luna Rossa la raccolta e l'analisi dei dati provenienti dai numerosi dispositivi presenti a bordo. La velocità della barca nella prossima America's Cup dipenderà anche dal saper leggere al meglio questi numeri.



Esteco

Esteco modeFrontier è lo strumento software di automazione e ottimizzazione numerica che consente a programmatori e designer di ridurre la complessità, migliorare l'efficienza e tagliare i tempi di sviluppo. È stato scelto dal Design team di Luna Rossa quale base ideale per sviluppare i modelli virtuali in 3D delle sue imbarcazioni, in particolare per l'ottimizzazione dei profili alari.



Ruckus Network

Leader nel settore delle tecnologie cablate e wireless, supporta la sfida di Luna Rossa con la propria tecnologia radio brevettata – a elevate prestazioni e dalla gestione semplificata – contribuendo all'attività del team per quanto riguarda l'infrastruttura di Information Technology.

CREATIVE PARTNER

M&CSAATCHI BRUTAL SIMPLICITY OF THOUGHT

M&C Saatchi

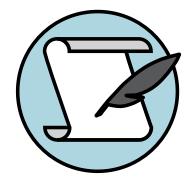
M&C Saatchi, giovane agenzia di comunicazione indipendente, è orgogliosa di accompagnare Luna Rossa Prada Pirelli Team nel viaggio verso la Coppa America, e di affiancarla nel racconto di questa epica avventura.

Con Luna Rossa Prada Pirelli Team M&C Saatchi condivide la passione per le sfide, il migliorarsi ogni giorno, e lo spirito libero di chi va per mare.

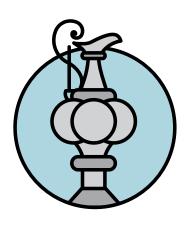
7. PAROLE DI COPPA AMERICA



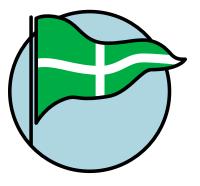
Protocollo: è il documento che disciplina l'organizzazione di una determinata edizione dell'America's Cup, da cui consegue il regolamento di stazza per la costruzione delle barche con cui verrà disputata.



Deed of Gift: letteralmente "atto di donazione", è il regolamento originale dell'America's Cup depositato dal New York Yacht Club presso la Corte Suprema di New York (vi si devono attenere i partecipanti della Coppa nel caso in cui il Challenger of Record e il Defender non riescano trovare un accordo sulle regole per disputare una determinata edizione della Coppa).



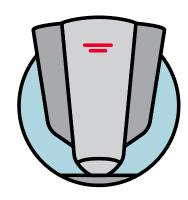
Defender: è il vincitore della precendente edizione dell'evento ed è l'attuale detentore della coppa.



Challenger: è uno Yacht Club che presenta la sfida al Defender. È rappresentato dal team che compete durante le



Challenger of Record: è il primo Yacht Club e il suo team a lanciare la sfida contro il Defender.



Prada Cup: è il trofeo assegnato al vincitore delle Challenger Selection Series – regate di selezione dei Challenger – che sfiderà il Defender nel Match finale dell'America's Cup. Per vincere l'America's Cup, prima bisogna vincere la Prada Cup.

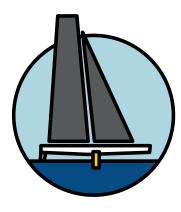


ACWS - America's Cup World Series: sono regate itineranti alle quali partecipano sia gli sfidanti che il Defender.

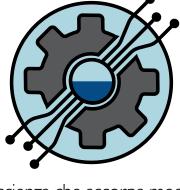


Match race: regata "I contro I" in cui si confrontano solo due imbarcazioni; lo start, è preceduto da una fase in cui le barche cercano di guadagnarsi la posizione migliore sulla linea di partenza. Si distingue dalle regate di flotta nelle quali a competere ci sono piú di due imbarcazioni.

PAROLE DI COPPA AMERICA



AC75 Yacht Class: la classe di imbarcazioni con cui si disputerà la 36^ America's Cup. Monoscafi di 75 piedi, dotati di bompresso e foil laterali che consentono alle imbarcazioni di "volare".



Meccatronica: scienza che accorpa meccanica, idraulica ed elettronica, che consente la gestione e lo sviluppo dei movimenti delle componenti di bordo.



Soft wing: randa non rigida, dal profilo alare, formata da due vele parallele che si issano contemporaneamente sull'albero con sezione a D.



Box Rules: regole che disciplinano il disegno della nuova classe AC75.



Foil: appendici che consentono agli scafi di alzarsi dalla superficie dell'acqua e raggiungere velocità molto elevate.



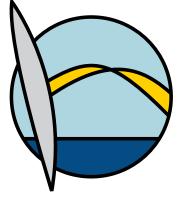
Fiocco: vela di prua che si issa sullo strallo.



Code Zero: ampia vela di prua avvolgibile, armata sul bompresso, da utilizzare in condizioni di vento leggero.



One-design/monotipo: elementi standard che per regolamento sono uguali per tutti i partecipanti, non modificabili e su cui non è quindi possibile fare ricerca e sviluppo.



Foil arm: deriva alla cui estremitá è assemblata la foil wing: componente che permette all'imbarcazione di alzarsi e staccare lo scafo dall'acqua. Come per le ali degli aerei, i bordi di uscita dei foil sono dotati di flap, estremità mobili in grado di deviare i flussi aero/idrodinamici.



Bompresso: estensione della prua per portare oltre la lunghezza dello scafo il punto di aggancio (punto di mura) del Code Zero.