



152 ANNI DI COPPA AMERICA



"America" la goletta yankee che conquistò la Coppa delle 100 ghinee, messa in palio in una regata intorno all'Isola di Wight. Da lei prese poi il nome il più antico trofeo del mondo.

AMERICA 1851
LOA 102 FT

STORIA DI UNA VECCHIA BROCCA

di Paolo Venanzangeli

**Fu Sir Thomas Lipton, il re del tè, assiduo sfidante,
a chiamare così affettuosamente
il più antico e ambito trofeo del mondo.**

Non era un esemplare unico, provenendo da uno stampo, tanto che Ted Turner, il magnate delle emittenti, difensore nel 1977 al timone di "Courageous", dice di avere una delle gemelle, ma la Coppa, in argento finemente cesellato nel 1850 dal famoso gioielliere londinese R&G Garrard, valeva 100 ghinee e proprio così fu chiamata, quando venne messa in palio nella regata del 22 agosto 1851, intorno all'isola di Wight. La Grande Esposizione di Londra, organizzata per consentire il confronto delle produzioni di tutto il mondo, spinse John Cox Stevens, Commodoro del New York Yacht Club, a organizzare un sindacato per la costruzione di una goletta, a dimostrazione della validità delle barche americane. Così nacque "America" progettata da George Steers e costruita da William Brown. Dopo 17 giorni di navigazione, al comando dell'imbattibile capitano Dick Brown, arrivò a Le Havre e poi il 31 luglio si ormeggiò a sei miglia da Cowes. Il mattino seguente venne raggiunta dal cutter "Leverock", che iniziò a girargli intorno in segno di sfida. Stevens, nonostante la barca fosse piena di provviste e quindi molto più immersa al galleggiamento, accettò la sfida. Gli inglesi partirono con un vantaggio di 200 yarde, ma Dick Brown, timonando con la sua consueta maestria, li riprese e li superò, staccandoli di mezzo miglio all'arrivo a Cowes. Così, quando finalmente giunse il giorno della regata, i padroni di casa già sapevano con chi dovevano combattere. Non che le barche inglesi fossero lente, ma molte innovazioni avvantaggiavano "America". Intanto le vele, realizzate in cotone tessuto a macchina nella veleria Wilson, erano molto più magre e rigide di quelle di lino tessuto a mano degli inglesi e poi aveva la base della randa tutta legata al boma e anche il fiocco era bomato. Il cannone sparò alle 10, c'era una brezza di 5 nodi. Dei 15 concorrenti presenti "America" fu l'ultimo a tagliare la linea di partenza, per problemi con l'ancora. Ma Dick fu eccezionale, scelse i bordi giusti e passò presto in testa. Poi "Volante" ruppe il bompreso, "Arrow" finì su una secca e "Alarm" andò a soccorrerlo, rimanendo incagliato anche lui. Nella calma della sera il piccolo "Aurora" si fece sotto. Ma si era stabilito di correre senza compensi, così "America" tagliando il traguardo con otto minuti di vantaggio è dichiarato vincitore. La Regina Vittoria, a bordo del suo panfilo a ruota "Victoria & Albert", segue le fasi finali della gara, dai Needles, l'estrema punta ovest dell'isola, fino al traguardo, non ha quindi bisogno di domandare, come dice la leggenda, chi fosse il secondo. I giornalisti americani, per enfatizzare la vittoria attribuirono però, a chi le rispose, la frase storica, ripresa più volte in varie occasioni ed esagerata fino a "Come Giove tra gli dei, "America" è prima e non c'è secondo", con cui annunciò la vittoria a Boston, Daniel Webster, interrompendo il discorso d'inaugurazione della prima tratta ferroviaria tra Stati Uniti e Canada. In un primo momento, il gruppo d'armatori decise che l'avrebbero tenuta un anno per cia-



1870 - "Magic" (USA) batte "Cambria" (GB) 1-0. E' la prima regata di Coppa America ed è una barca inglese ad attraversare l'Atlantico per sfidare.



1871 - "Columbia" (USA) batte "Livornia" (GB) 4-1. Ci riprova, senza successo, James Ashbury, già armatore di "Cambria" in un'atmosfera molto tesa.



1876 - "Madeleine" (USA) batte, con un buon distacco, "Countess of Dufferin" (CAN) 2-0. Questa edizione vede in acqua per l'ultima volta le golette, mentre è la prima di due sfide canadesi successive.



1881 - "Mischieff" (USA) batte "Atlanta" (CAN) 2-0. Per la prima volta le barche sono yacht di 21 metri con un solo albero e i difensori regatano fra di loro per una prima selezione.



1885 - "Puritan" (USA) batte "Genesta" (GB) 2-0. Il Royal Yacht Squadron tenta di imporre una doppia sfida inglese, ma il New York Yacht Club rifiuta e vince.

scuno, per mostrarla agli amici, poi avevano pensato di fonderla per coniare medaglie da tenere in ricordo della vittoria. Alla fine prevalse l'idea di donarla al New York Yacht Club, che l'avrebbe messa in palio per una regata internazionale. Così, dopo diciannove anni, nel 1870 gli inglesi, che non avevano digerito la sconfitta e si erano un po' ringalluzziti dalla vittoria, sul solito percorso intorno all'isola di Wight, su "Sappho", uno schooner newyorkese tornato a tentare l'impresa, si presentarono con il "Cambria" del miliardario londinese James Ashbury, a reclamare il loro diritto di sfida. Furono però battuti da ben nove

barche, che li precedettero sul traguardo in una regata di flotta in cui furono vittime di una serie infinita d'angherie e di una condotta di squadra che li mise fuori gioco fin dai primi bordi. Il vincitore fu "Magic", portato da Andrew Comstock e la stessa goletta "America", timonata per l'occasione da Dick Brown jr., figlio del vincitore di Cowes, tagliò il traguardo in quarta posizione. Il Deed of Gift, l'atto di donazione, con cui i soci avevano ceduto il trofeo al Club e che regolava la sua messa in palio, non prendeva in considerazione il savoir faire e gli americani lo presero sempre alla lettera rivolgendo il regolamento sempre in

loro favore. "Accettiamo la sfida a patto che la barca raggiunga la baia di New York dal paese di origine, con i propri mezzi", fu la clausola che accompagnò all'accettazione della sfida e agli inglesi toccò fare buon viso a cattivo gioco, anche se era chiaro che una barca costretta alla traversata, nonostante gli alleggerimenti che si potevano fare, una volta arrivati a destinazione sarebbe dovuta essere sempre più robusta e quindi più pesante di una barca costruita solo per regatare su percorsi costieri. L'anno dopo Ashbury ci riprovò, questa volta con "Livonia", più grande della barca precedente e soprattutto con le



1886 - "Mayflower" (USA) batte "Galatea" (GB) 2-0. Ancora una vittoria per una barca progettata da Edward Burgess, contrapposta a "Galatea", un puro yacht da crociera dell'armatore William Henn, che in regata porta a bordo moglie, cane e scimmietta e non rinuncia a nessun comfort.

L'ALBO D'ORO DELLA COPPA AMERICA

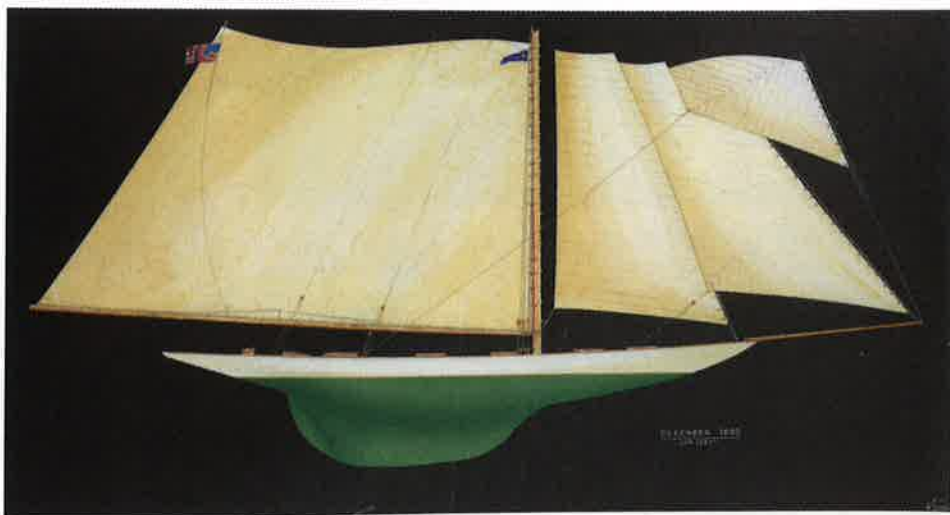
1870: Magic (Usa) Andrew Comstock batte Cambria (Ingh.) J. Tannock 1-0
 1871: Columbia/Sappho (USA) Nelson Comstock - S Greenwood b. Livonia (Ingh.) J.R. Woods 4-1
 1876: Medeleine (Usa) Josephus Williams b. Countess of Dufferin (Can) J.E. Ellsworth 2-0
 1881: Mischief (Usa) Nathaniel Clock b. Atlanta (Can) Alexander Cuthbert 2-0
 1885: Puritan (Usa) Aubrey J. Croker b. Genesta (Ingh.) John Carter 2-0
 1886: Mayflower (Usa) Martin Stone b. Galatea (Ingh.) Dan Bradford 2-0
 1887: Volunteer (USA) Henry C. Haff b. Thistle (Sco) John Barr 2-0
 1893: Vigilant (Usa) William Hansen b. Valkyrie II (Ingh.) William Cranfield 3-0
 1895: Defender (Usa) Henry C. Haff b. Valkyrie III (Ingh.) William Cranfield 3-0
 1899: Columbia (Usa) Charles Barr b. Shamrock (Irl) Archie Hogarth 3-0
 1901: Columbia (Usa) Charles Barr b. Shamrock II (Irl) E.A. Sycamore 3-0
 1903: Reliance (Usa) Charles Barr b. Shamrock III (Irl) Robert Wringe 3-0
 1920: Resolute (Usa) Charles Francis Adams b. Shamrock IV William Burton (Irl) 3-2
 1930: Enterprise (Usa) Harold Vanderbilt b. Shamrock V Ned Heard (Irl) 4-0
 1934: Rainbow (Usa) Harold Vanderbilt b. Endeavour (Ingh.) T.O.M. Sopwith 4-2
 1937: Ranger (Usa) Harold Vanderbilt b. Endeavour II (Ingh.) T.O.M. Sopwith 4-0
 1958: Columbia (Usa) Briggs Cunningham b. Sceptre (Ingh.) Graham Mann 4-0
 1962: Weatherly (Usa) Bus Mosbacher b. Gretel (Aus) Jock Sturrock 4-1
 1964: Constellation (Usa) Robert Bavie-Eric Ridder b. Sovereign (Ingh.) Peter Scott 4-0
 1967: Intrepid (Usa) Bus Mosbacher b. Dame Pattie (Aus) Jock Sturrock 4-0
 1970: Intrepid (Usa) Bill Ficker b. Gretel II (Aus) Jim Hardy 4-1
 1974: Courageous (Usa) Robert Bavie b. Southerm Cross John Cuneo (Aus) 4-0
 1977: Courageous (Usa) Ted Turner b. Australia (Aus) Noel Robins 4-0
 1980: Freedom (Usa) Dennis Conner b. Australia (Aus) Jim Hardy 4-1
 1983: Australia II (Aus) John Bertrand b. Liberty (Usa) Dennis Conner 4-3
 1987: Stars & Stripes (Usa) Dennis Conner b. Kookaburra III (Aus) Ian Murray 4-0
 1988: Stars & Stripes (Usa) Dennis Conner b. New Zealand David Barnes (Nzl) 2-0
 1992: America³ (Usa) Bill Koch b. Il Moro di Venezia (Ita) Paul Cayard 4-1
 1995: Black Magic (Nzl) Russel Coutts b. Young America Dennis Conner-Paul Cayard (Usa) 5-0
 2000: New Zealand (Nzl) Russel Coutts-Dean Barker b. Luna Rossa (Ita) Francesco De Angelis 5-0



1887 - "Volunteer" (USA) batte "Thistle" (GB) 2-0. Terza vittoria per una barca progettata da Edward Burgess e seconda per l'armatore Charles J. Paine.



1893 - "Vigilant" (USA) batte "Valkyrie II" (GB) 3-0. E' la prima vittoria per una barca progettata da Nat Harreshoff, che difenderà la Coppa sei volte di seguito.



1895 - "Defender" (USA) batte "Valkyrie III" (GB) 3-0. Due anni dopo gli inglesi ci riprovano, ancora senza successo.



1899 - "Columbia" (USA) batte "Shamrock" (GB) 3-0. 1901 - "Columbia batte "Shamrock II" 3-0. Sono le prime due sfide di Sir Thomas Lipton, che in cinque edizioni vinse solo due regate ma con il suo tè conquistò il mercato americano.



1903 - "Reliance" (USA) batte "Shamrock III" (GB) 3-0. "Reliance" è stato il più grande yacht della Coppa, con una superficie velica di 1.500 mq e 60 uomini di equipaggio.



1920 - "Resolute" (USA) batte "Shamrock IV" (GB) 3-2. Gli inglesi, con la loro barca progettata da Charles Nicholson, andarono molto vicino alla vittoria, vincendo le prime due regate, ma anche questa volta non ce la fecero.

forme delle golette americane e le vele in cotone. Ashbury ottenne anche di poter gareggiare, in un testa a testa, con una sola barca avversaria. Dopo molti ripensamenti, è proprio George Schuyler, unico superstite del gruppo d'armatori di "America", a decidere che la coppa sarà messa in palio con regate in match race, al meglio di sette scontri, ma che gli americani potevano cambiare la barca. Così "Livonia", fu sconfitta dalla coppia "Columbia" - "Sappho", vincendo però una regata, impresa rimasta poi ineguagliata per quasi mezzo secolo e protestando in un'altra, con l'opinione pubblica tutta schierata a suo favore. Il New York Yacht Club non transige, assegna la vittoria alle sue barche e crea il gelo intorno alla regata. Sono infatti i canadesi a presentare le due sfide successive, nel 1876 e nel 1881, ma senza molte chance. Gli inglesi tornano a regatare nel 1885 con lo sportivissimo Sir Richard Sutton, che ordina al comandante della sua "Genesta" di ritirarsi, quando il defender "Puritan", vittima della sua stessa aggressività, ha la randa stracciata dal bompresso dell'avversario ed è costretto ad abbandonare. Ma ciò non cambia il suo destino di perdente, anche se gli fa conquistare il cuore degli spettatori e la carica di socio onorario del New York Yacht Club. Nel 1886, William Henn si presentò con "Galatea", che all'interno aveva camini in ghisa e depositi di legna, una scimmia, otto cani e pesanti tappeti orientali. Una bella pretesa quella di battere il leggerissimo "Mayflower", che Edward Burgess aveva disegnato sulla falsariga del "Puritan", con cui aveva già vinto l'anno precedente. Gli americani, dopo essersi divertiti a dileggiare i loro ex colonizzatori, inventando regate in bassi fondali, dove solo le loro barche a chiglia poco profonda si potevano destreggiare senza rischi d'insabbiamenti, oppure cam-

TUTTA LA STORIA DELLA COPPA AMERICA DI PINO CRIMINELLI

Una collezione unica in Italia e forse nel mondo: sono i 28 dipinti delle imbarcazioni vincitrici le edizioni della Coppa America, dal 1851 al 2000, realizzati dall'artista Pino Criminelli nel corso di lunghi anni di studio e lavoro e ora in mostra fino al 6 marzo 2003 alla galleria Artemare & Sport di Roma in via dell'Acqua Traversa 247, tel. e fax 063313773, sito web www.artemare.com.

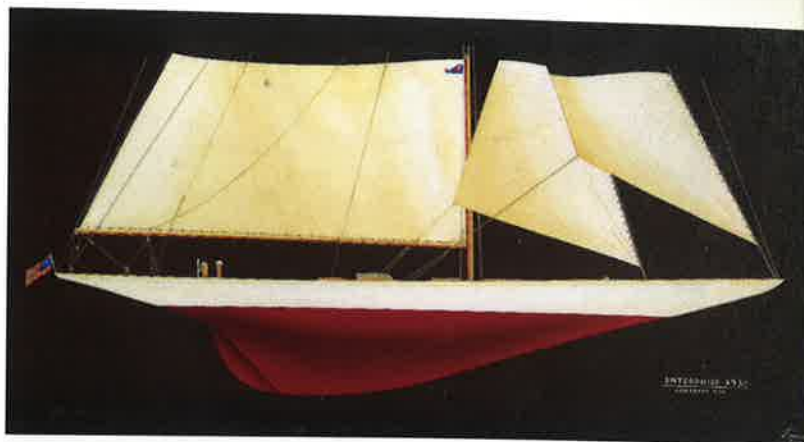
A questi si aggiunge la quadreria di tutte le barche italiane che dal 1982 ad oggi hanno partecipato alla famosa regata e cioè Azzurra, Italia II, Il Moro di Venezia, Luna Rossa e Mascalzone Latino.

Pino Criminelli è ligure, sessantacinquenne, tra i più conosciuti in Italia e all'estero per il suo genere originale di creatività che può essere collocato artisticamente tra i marinisti del nuovo figurativo. Con un passato nel giornalismo con la Young & Rubican di New York e di lunghi viaggi sia in mare, prima nei cargo e poi nei transatlantici della Compagnia di Navigazione Italia Saturnia, "Conte Grande" e "Augustus", sia nei ruoli naviganti dell'Alitalia, fa del disegno e della pittura una propria ragione di vita.

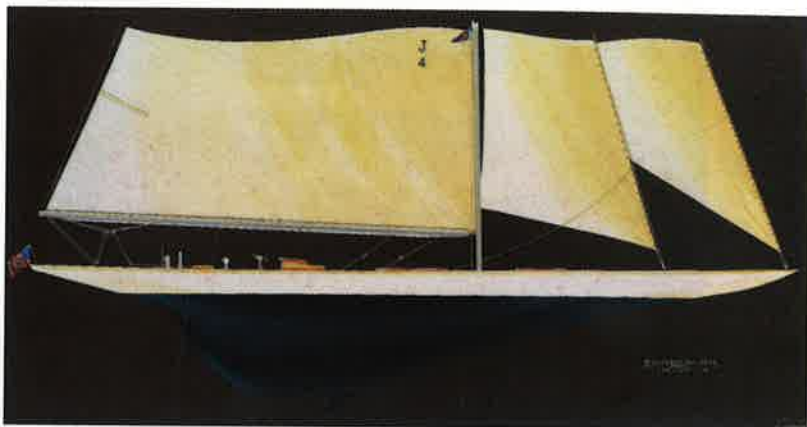
Ha conseguito vari riconoscimenti, tra cui nel 1976 il Premio Biennale Oderisi da Gubbio e il Premio Nazionale di Pittura e Grafica, nel 1977 il Premio La Campana Pio Manzù e di nuovo il Premio Nazionale di Pittura e Grafica, nel 1978 il Premio Internazionale Centro Italiano d'Arte e di Cultura, nel 1980 il Premio Nautiche Tentooostellingen Amsterdam, nel 1983 il Visual Perception Kunster Museum Amsterdam; molte le sue mostre personali e tante le partecipazioni a collettive in Italia e all'estero.

Pittore ufficiale della Bertram, ha realizzato opere per importanti collezionisti, tra cui il Re Juan Carlos di Borbone e il Principe Alberto di Monaco; prestigiosi Yacht Club hanno i suoi ritratti ma anche personaggi dello spettacolo come Alberto Castagna e Antonello Venditti.

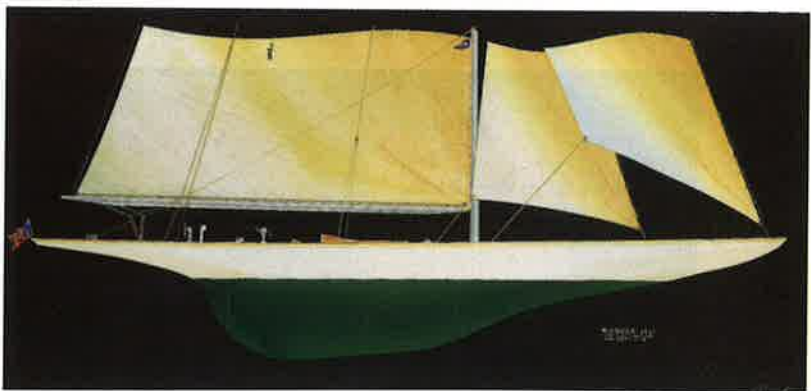
Pino Criminelli esegue i suoi dipinti rigorosamente a mano, con lo stesso impegno prepara i legni che spesso provengono da famose imbarcazioni, e con una tecnica unica di sovrapposizione di strati di smalto ottiene una forte saturazione del colore e uno spessore tali da far apparire il profilo levigato e in leggero rilievo con effetto finale molto simile alla lucentezza delle più belle porcellane.



1930 - "Enterprise" (USA) batte "Shamrock V" (GB) 4-0. Viene adottata la classe J e fu l'ultima sfida di Sir Thomas Lipton che aveva 80 anni.



1937 - "Ranger" (USA) batte "Endeavour II" (GB) 4-0. Stravincono ancora gli americani con una barca di Starling Burgess su un progetto di Nicholson voluto da Endeavour

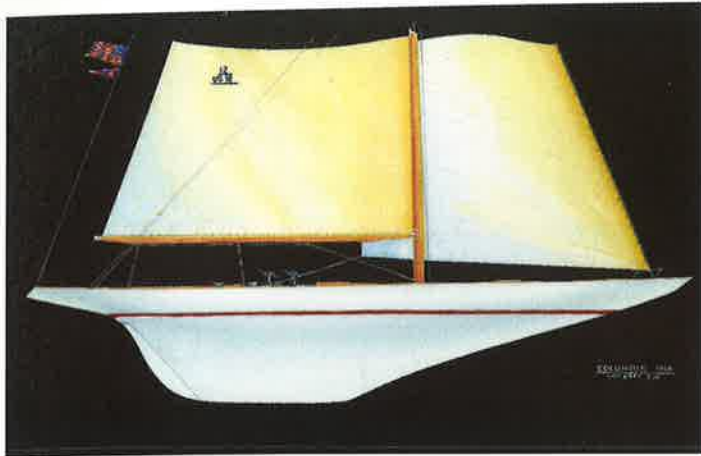


1934 - "Rainbow" (USA) batte "Endeavour" (GB) 4-2. Di nuovo gli inglesi andarono molto vicino alla vittoria e fu grande la paura per gli americani.

biando la barca ad ogni regata, presentando quella più adatta al tipo di vento della giornata, iniziarono a concedere qualche garanzia agli avversari, anche se, pure le edizioni successive, quella scozzese con "Thistle", battuta da "Volunteer" nel 1887, quella tra "Vigilant" e "Valkyrie" del 1893 e quella tra "Defender" e "Valkyrie III" sempre del conte di Dunraven, furono sempre al limite della rissa. Finché non arrivò un vero appassionato a dare forma stabile

alle leggi che governavano la regata. Nel 1899, per la prima volta, traversò l'Atlantico uno "Shamrock" armato da Thomas Lipton, divenuto baronetto in seguito, proprio per meriti sportivi, che tutti chiamavano "il droghiere del re", ricordandogli le sue umili origini e il fatto che il suo titolo era dovuto solo all'amicizia con il Principe di Galles, Edoardo, che poi salì al trono alla morte della madre Vittoria, con cui aveva assistito alla regata di

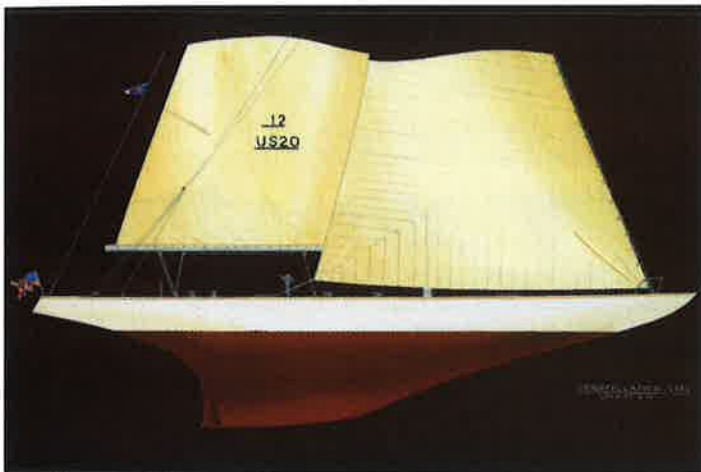
"America", intorno a Cowes. Il progetto di William Fife trovò ad aspettarlo uno dei capolavori di Nat Herreshoff, il "Columbia" che, al comando dell'indomabile Charlie Barr, vinse per 3 a 0. Cinque furono i "Quadrifogli" che Lipton inviò in America a cercare di conquistare la Coppa, riuscendo con la sua notorietà a conquistare soltanto il mercato del tè. L'ultimo, il quinto della serie, servì comunque a regolamentare una nuova classe, i J, con cui si corse



1958 - "Columbia" (USA) batte "Sceptre" (GB) 4-0. Grandi novità: le barche sono classe "12 metri" e la sfidante non è più costretta a oltrepassare l'Oceano in navigazione.



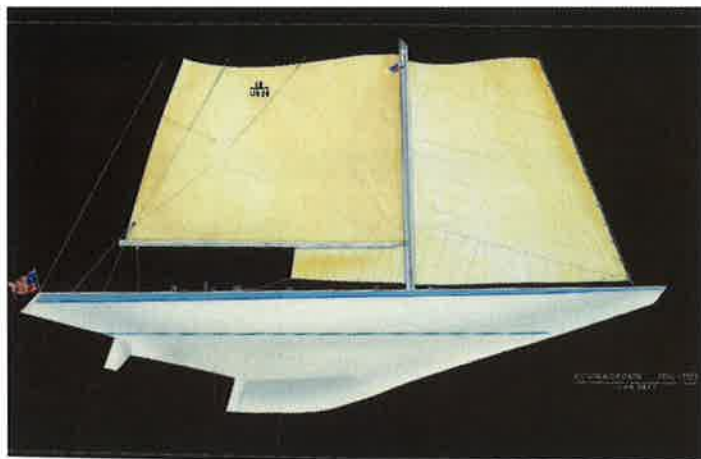
1962 - "Weatherly" (USA) batte "Gretel" (Australia) 4-1. Prima sfida australiana, propedeutica alla conquista della Coppa nel 1983, con vittorie sul filo del rasoio.



1964 - "Constellation" (USA) batte "Sovereign" (GB) 4-0. Ancora una volta vincono agevolmente gli americani.



1967 - "Intrepid" (USA) batte "Dama Pattie" (Australia) 4-0.
1970 - "Intrepid" (USA) batte "Gretel II" (Australia) 4-1.



1974 - "Courageous" (USA) batte "Southern Cross" (Australia) 4-0.
1977 - "Courageous" (USA) batte "Australia" (Austr.) 4-0.



1980 - "Freedom" (USA) batte "Australia" (Austr.) 4-1. Vincono gli americani contro gli australiani guidati da Alan Bond.

poi la sfida fino alla vigilia della guerra. Il secondo si trovò, nel 1901, ancora davanti la coppia Columbia-Barr e fu sconfitto ancora con un secco 3 a 0. Il terzo dovette vedersela con la solita coppia Barr-Herreshoff, che questa volta tirò fuori dal sacco il "Reliance", lo scafo più grande che

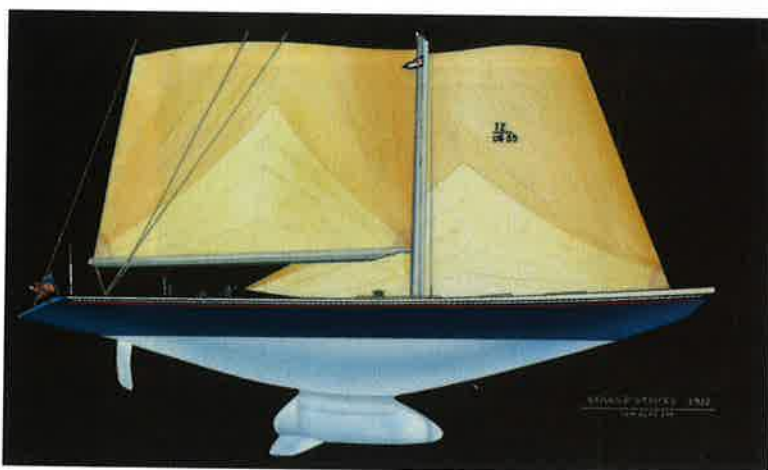
abbia mai partecipato alla Coppa America. Con i suoi 143 piedi, quasi 44 metri di lunghezza, il gigante ebbe ragione del terzo quadrifoglio, quasi tre metri più corto, soprattutto grazie alla maestria del timoniere, ormai abbonato al suo punteggio. Lo "Shamrock IV", progettato da Charles

Nicholson, costruito nel 1914, dopo che Lipton si vide respingere una sfida nel 1907, perché aveva cercato di ottenere di poter regatare con barche più piccole, dovette attendere, a causa della guerra, fino al 1920, per vedersi contrapporre "Resolute", del solito Herreshoff. Questa



1983 - "Australia II" (Austr.) batte "Liberty" (USA) 4-3. Dopo 132 anni di supremazia americana, grazie alla tenacia dell'armatore Alan Bond e alla bravura dello skipper John Bertrand, la Coppa si trasferisce presso il Royal Perth Yacht Club.

volta il re del tè rischiò seriamente di diventare anche il re della Coppa, la sua barca stagionata si dimostrò velocissima, mettendo a segno due stupende vittorie, prima che gli uomini di "Resolute" si riavessero, riprendendo in mano la situazione e vincendo alla fine per 3 a 2. Nell'edizione successiva, del 1930, si realizza un altro sogno di Lipton, quello di stabilire le regole di una nuova classe. Nascono i classe J, con cui si regata senza handicap e quindi in tempo reale. Le barche precedenti erano mastodontiche, ma soprattutto con dimensioni diverse e quindi erano stati introdotti i compensi. I classe J, pur rimanendo molto grandi, con lunghezze che superavano i trenta metri, regatando all'interno di una formula a restrizione, che legava strettamente la lunghezza, il dislocamento e la superficie velica, pur essendo diversi, avrebbero gareggiato in tempo reale, con



1987 - "Stars & Stripes" (USA) batte "Kookaburra" (Austr.) 4-0. Il grande Dennis Conner riporta la Coppa negli USA, al San Diego Yacht Club.

grande giovamento per la comprensione e la spettacolarità delle regate. Si cambia anche il numero degli scontri, al meglio di sette, e il campo di regata, che diventerà Newport nel Rhode Island, luogo di vacanza per tutti i rappresentanti della New York bene. Quel che non cambia è il risultato,

con "Shamrock V", sempre progettata da Charles Nicholson, che viene sconfitto per 4 a 0 da "Enterprise", disegnata da Starling Burgess e timonata personalmente da Harold Vanderbilt. Nel 1934 Thomas Horace Murdoc Sopwith fu vicino a portarsi a casa il trofeo, con il suo "Endevour", costruito con tecniche aeronautiche, visto che lui era il proprietario della fabbrica dove nascevano gli aeroplani più veloci dell'epoca, come quello del Barone Rosso. Sul due a zero, però, gli americani lo fermarono con una protesta, che fece andare in bestia il sanguigno costruttore, che si dovette arrendere a "Rainbow", su cui Vanderbilt, messo in difficoltà dalla velocità dell'avversario, aveva ceduto il timone all'evidentemente più capace Sherman Hoyt, subendo alla fine un punteggio di 4 a 2. Cercò di rifarsi tre anni dopo, ma fu liquidato definitivamente dalla difesa che



1988 - "Stars & Stripes" (USA) batte "New Zealand" (NZ) 2-0. La sfida viene lanciata con un mega yacht di 37 metri e Dennis Conner si difende con un catamarano.

Harold Vanderbilt fece con "Ranger". Questa fu l'ultima delle regate con le grandi barche. Nel dopoguerra, quando non c'erano più lord disposti a scialacquare enormi patrimoni per amor di patria, né finanzieri in grado di sacrificare grossi capi-

tali alle sfide veliche, si decise di correre con una barca meno dispendiosa, il 12 metri stazza internazionale. La classe, molto in auge già da molti decenni, con una lunghezza intorno ai venti metri, era più abbordabile, più facilmente manovrabi-

le e comunque meno impegnativa. Furono gli anni delle reiterate sfide australiane, prima fra tutte quella di "Gretel" nel 1962, e per la prima volta nel 1970 furono ammessi più sfidanti, dando la possibilità anche al Barone Bich di fare la sua apparizione nell'esclusiva Newport e pubblicizzare così, con la barca "France I", la sua famosa penna a sfera. Nel 1974, sul difensore "Courageous", c'era un promettente timoniere di partenza, quel Dennis Conner che poi della Coppa divenne il simbolo per quasi un decennio. Memorabili in quegli anni le varie sfide che videro impegnato come sfidante l'australiano Alan Bond, dapprima contro Conner, poi contro Ted Tuner e poi ancora contro Conner. Prova oggi e prova domani, gli australiani di Alan Bond, dopo reiterati assalti alla Vecchia Brocca, riuscirono a trovare la barca giusta e così vendicarono i cugini inglesi strappando, nel 1983, anno della prima apparizione di una barca italiana, "Azzurra", dopo ben 132 anni, la Coppa dalla bacheca del New York Yacht Club, portandosela a Perth. Il timoniere della storica impresa, John Bertrand, si ritirò subito dalle competizioni, preferendo rimanere per tutti l'uomo che aveva conquistato il trofeo. Si era ritirato al massimo della carriera, come Greta Garbo, rimanendo per sempre imbattuto, come lei rimase per sempre giovane. Ben Lexcen, l'ideatore



1992 - "America's Cup" (USA) batte "Il Moro di Venezia" (ITA) 4-1. Per la prima volta italiani in finale, con armatore Raul Gardini e skipper Paul Cayard.



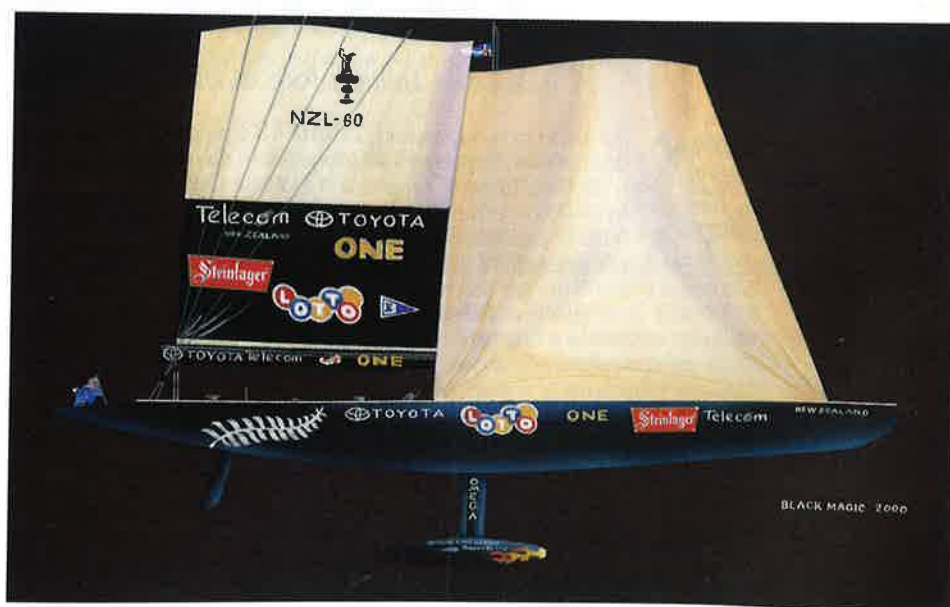
BLACK MAGIC 1995

1995 - "Black Magic" (NZ) batte "Young America" (USA) 5-0. "Black Magic" è un progetto di Doug Peterson e lo skipper, Peter Blake, con questa vittoria, diventa un mito nel suo paese. Dennis Conner perde la Coppa per la seconda volta.

della famosa chiglia di "Australia II", divenne il simbolo della tecnologia e Dennis Conner che, a bordo della sua pesante "Liberty", aveva perso, il simbolo vivente della competizione. Invece di sostituire la Coppa con la testa del timoniere che l'aveva persa, come avevano da sempre minacciato, gli americani si schierarono in massa con il timoniere di San Diego che così, nell'edizione successiva, fu in grado di riconquistarla per la sua città. "Stars & Stripes" vinse nettamente nelle agitate acque dell'oceano Indiano e, in seguito, Dennis Conner fu incaricato di difendere il trofeo nella sfida-beffa voluta dai neozelandesi di Michael Fay, con la mastodontica barca di quaranta metri progettata dall'arguto Bruce Farr. Con il veloce catamarano Dennis liquidò l'avversario, in due sole battute, al largo di Point Loma. La sfida fu sì una farsa, ma servì a far abbandonare gli ormai obsoleti 12 metri, per i più moderni Coppa America, con cui si è gareggiato dalla 28ª edizione in poi. Nella prima sfida con le nuove barche, nel 1992, la protagonista fu, per la prima volta una barca italiana, "Il Moro di Venezia", che Raul Gardini aveva voluto e che Paul Cayard aveva timonato fino alla vittoria contro i neozelandesi nella Louis Vuitton Cup, per arrendersi poi 4 a 1 allo strapotere tecnologico di Bill Koch e della sua "America³". Ancora nelle acque di San Diego le imbarcazioni "Young

America" e "Black Magic" si sono poi affrontate nel 1995, con il netto dominio dei neozelandesi, guidati da Sir Peter Blake e Russell Coutts, che si sono aggiudicati così la Coppa, riportando il mitico trofeo nell'emisfero Sud. A questo punto è solo

storia recente con Francesco De Angelis, al timone di "Luna Rossa", che nella scorsa edizione è stato il primo italiano a timonare, dopo aver vinto la Louis Vuitton Cup, in una Coppa America, perdendo però contro l'imbattibile defender "New Zealand".



BLACK MAGIC 2000

2000 - "Black Magic" (NZ) batte "Luna Rossa" 5-1. De Angelis centra un obiettivo, ma non conquista la Coppa.