

Ticinese's Challenge Cup 2024

2° Riedizione

Passato

La Ticinese's Challenge Cup è una manifestazione che si è svolta ininterrottamente dal 1989 al 2003, presso la Darsena di Milano.

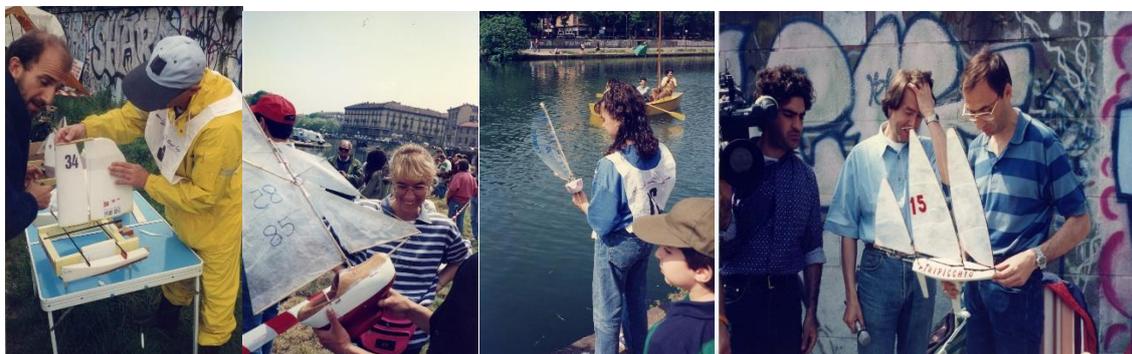
La manifestazione è stata annualmente organizzata dal Velamare Club ; è una manifestazione libera a tutti, grandi e piccini, e consiste sostanzialmente in regate di modellini di barche a vela non radiocomandate, con dimensioni (stazza) definite da un regolamento ben preciso.

L'evento si chiamava Ticinese Cup (o anche Ticinese Challenge Cup) ed ebbe un grande successo che culminò in regate con oltre 150 concorrenti e con una durata di due giorni (sabato e domenica), tradizionalmente in primavera.

L'evento era molto seguito anche all'estero e aveva un'ampia risonanza sui giornali e rubriche del settore (vedere allegati)

La manifestazione si interruppe a causa del prosciugamento e dei lavori che per molti anni hanno impedito l'uso dei Navigli.

Queste vecchie **foto del 1994** credo rendano bene l'idea



Presente

Quest'anno, a giugno 2023, un gruppetto di "bambini un po' cresciuti" si è dato da fare per provare, dopo venti anni, a far rinascere questo appuntamento: la scommessa ha avuto successo.

L'evento è stato organizzato da Amon Milano (associazione Modellismo Navigante) e dalla Lega Navale di Milano e dalla FOM (Federazione Italiana Oratori)

Un bel po' di vecchie glorie e di new entry, più di 30 iscritti, si sono ritrovati sulle sponde della Darsena di Milano.

La manifestazione ha avuto successo e lo testimoniano **le foto della giornata**, ove il podio è andato ad una ragazzina di 10 anni e al secondo posto una bambina di 6 anni; il terzo posto ad un vecchio socio della manifestazione



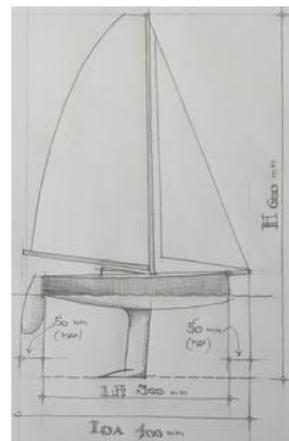
Il ricavato della manifestazione è stato devoluto all'associazione dei Martinitt di Milano, il cui presidente ha assicurato la partecipazione dei suoi ragazzi e ragazze per l'edizione del 2024

Futuro 2024

L'idea è quella di confermare lo svolgimento di una edizione 2024, e per l'occasione è stato anche leggermente modificato il regolamento di stazza per la progettazione delle barchette.

Saranno ammessi monoscafi e multiscafi lunghi un piede (30,5 cm)

La Direzione Tecnica della manifestazione fa prevalentemente capo al club AMON, che è un importante club milanese di navimodellismo, coadiuvato in tutte le fasi di progettazione e realizzazione dalla Lega Navale di Milano.



Si ricercheranno sponsor (esempio gli amici della Barca Lariana, il CVC o il Rotary Club) per la manifestazione per poter offrire a tutti i partecipanti un kit di benvenuto e delle coppe per la premiazione.

Lo svolgimento

La manifestazione 2024, è prevista a maggio 2024 e la data verrà fissata in accordo con il Comune di Milano.

Il regolamento 2024 è stato completato (vedere allegato) e le regole di stazza sono racchiuse in pochi numeri: lunghezza scafo 1 piede, altezza scafo 2 piedi, timone sporgente max di 5 cm e il bompresso sporgente di max 5 cm, il resto tutto libero. Tutto tranne l'uso del radiocomando ovviamente.

Lega Navale ed Amon presenteranno la domanda al Comune di Milano, come già fatto nel 2023, chiedendo una data nel mese di maggio, adatto per le temperature miti.

La giornata si svolgerà indicativamente come segue:

- Ore 9.00 Benvenuto ai partecipanti
- Ore 9.15 Verifica Stazza degli scafi (attività comunque avviata già dal giorno prima)
- Ore 10.00 Avvio delle regate in batterie da 15 scafi
- Ore 12.30 A pranzo relax con panini e bibite
- Ore 14.00 Ripresa delle regate
- Ore 16.00 Termine massimo per la partenza dell'ultima batteria
- Ore 17.00 Premiazione e Ringraziamenti

In base al numero di partecipanti si formeranno delle batterie di massimo 15 scafi; ogni batteria verrà numerata per definire l'ordine di partenza.

La regata consiste nel lasciare lo scafo sull'acqua da uno dei due bordi della Darsena e aspettare che lo scafo, con il vento, arrivi sulla sponda opposta; vince chi arriva primo e ad ogni arrivo verrà attribuito un punteggio. La somma dei punteggi dei concorrenti nelle varie batterie definirà la classifica finale.

I concorrenti dovranno valutare la forza del vento e la sua direzione per poter settare le vele e il timone adeguatamente; lo scopo di tali regolazioni è di far viaggiare l'imbarcazione più dritta possibile per compiere il più breve tragitto e vincere.

Ci sarà un gruppo di giudici che seguiranno le partenze e gli arrivi e un gruppo di servizio per la gestione dell'evento e il recupero delle imbarcazioni che proprio non vorranno arrivare.

Sembra facile ma non lo è, e in acqua, complice anche il vento ballerino, se ne vedono di tutti i colori..... anche scafi che arrivati a pochi centimetri dall'arrivo stranamente si girano e tornano indietro.

L'evento verrà pubblicizzato sui Social di settore.

Dal Corriere della Sera di Domenica 9 Aprile 1989

Barche e velieri in miniatura si sono dati battaglia ieri pomeriggio

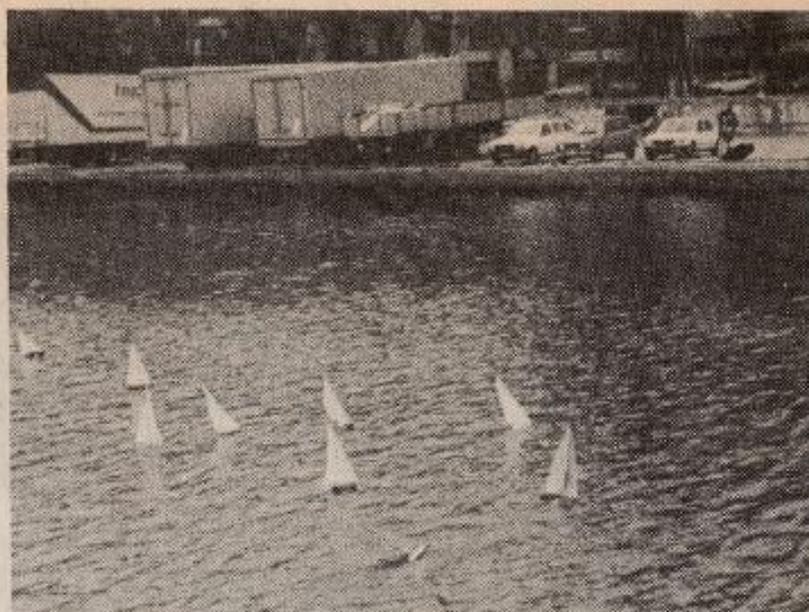
In Darsena a gonfie vele

(m. ea.) - Ciò che mancava a Milano era una tradizione marinara, per ovviare a questa comprensibile dimenticanza, si sono radunati sulle sponde della Darsena nel piovoso pomeriggio di ieri una ventina di agguerriti «marinai» milanesi per disputare la prima edizione della Ticinese Challenger Cup.

Ideatore e organizzatore della singolare competizione è Maurizio Giola, 34 anni, insegnante, e istruttore di vela del Velamareclub, intorno a lui un gruppo di amici che da alcuni mesi si preparavano all'evento passando lunghe notti a cesellare scafi in legno di balsa e a intagliare vele con la perizia dei migliori maestri velai.

La regata è stata disputata su cinque prove da sponda a sponda e il vento che è stato giudicato soddisfacente dai convenuti soffiava prevalentemente da Via Vigevano verso Corso di Porta Genova con un'intensità giudicata dai più esperti in meteorologia sui 7 nodi con raffiche che raggiungevano persino i 10 nodi.

Gli scafi in gara adottavano soluzioni tra le più svariate, si passava da quelle dalle linee più pulite che riproducevano perfettamente le sorelle maggiori dell'America's Cup a quelle un po' più tozze ricavate da una lattina di coca-cola, il



Barche e minivelieri si sono dati battaglia in Darsena per la prima regata milanese

regolamento prevede come unici vincoli una lunghezza massima di 23 centimetri per una larghezza massima di 7 centimetri e mezzo. L'andatura che del resto è stata costante per tutte e cinque le prove era il «traverso» e neanche le forti correnti che s'incrociano nel tratto di Darsena, scelta come campo di regata, hanno creato grossi problemi ai nostri simpatici skipper, qualche problema lo si è avuto ca-

somai dalle alghe che più di una volta hanno ostacolato l'avanzamento dei modellini.

Alla fine la vittoria è andata proprio all'organizzatore della Ticinese Challenger Cup Maurizio Giola che in quanto sfidante già la deteneva; il suo scafo di nome Wanda ha toccato per primo per ben tre volte la sponda opposta della Darsena. Alle sue spalle si è classificato il fratello Lallo con Lambrate I che nell'ultima e

decisiva prova a causa di un improvviso giro di vento virava e tornava indietro lasciando così via libera verso la vittoria a Wanda.

La premiazione si è svolta poi in tarda serata in un ristorante sui Navigli dove il gruppo dei partecipanti, dopo aver consumato ben trenta litri di barbera, si è riunito per brindare alla prima competizione marinara svoltasi nelle acque di Milano.

REGOLAMENTO DI REGATA

- 1) **Giuria.** La giuria sarà composta da un Giudice indicato da Amon e da uno staff di persone sempre indicate da Amon. La Giuria è inappellabile. La Giuria, a suo insindacabile giudizio, si riserva il diritto di squalificare da tutte le prove l'imbarcazione che non rispettasse questo regolamento.
- 2) **Imbarcazioni.** Le imbarcazioni ammesse saranno sia MONOSCAFI che MULTISCAFI. Il regolamento di stazza è descritto nel documento allegato.
- 3) **Partecipazione.** L'iscrizione per ogni concorrente con uno scafo sarà di 10 euro, che saranno devoluti in beneficenza.
- 4) **Nome e Numero velico.** Tutte le imbarcazioni dovranno portare scritto, in maniera leggibile e decifrabile, possibilmente in nero, su un lato solo di ciascuna vela, il numero assegnato da Amon prima della competizione (modalità da verificare sul sito Amon www.nonsolovele.com). Le dimensioni e la posizione del numero velico sono riportate nella Regole di Stazza.
- 5) **Prove.** Ogni imbarcazione iscritta parteciperà alla regata, che si svolgerà nel giro di due giornate. Nella prima si terranno le qualificazioni che verranno disputate con prove separate tra monoscafi e multiscafi, suddivisi in batterie di 10/20 scafi. Si correranno un minimo 6 manche per ogni classe, in funzione del vento. Ogni manche avrà un numero di partenti in funzione del numero totale dei partecipanti. Nella seconda giornata, si terranno le almeno 6 manches della finale (la giuria si riserva di aumentare il numero di manche della finale) a cui parteciperanno un numero di barche definito dalla giuria rispettivamente tra i primi classificati di ciascuna delle classi, che in questo caso correranno insieme. Le prove termineranno all'ora che la Giuria indicherà come termine ultimo di partenza dell'ultima manche al momento del briefing che si terrà prima della prima prova.
- 6) **Campo di regata.** Le regate si svolgeranno tutte con partenza dalla Darsena di Milano in Porta Ticinese. Le manche si terranno tra le due sponde della darsena, lato Viale D'Annunzio e lato Viale Gorizia. Le regate si svolgeranno in entrambi i sensi, da una sponda all'altra e viceversa. Il campo di regata sarà quello delimitato dalle cime galleggianti/bandiere poste sul campo dalla Giuria.



- 7) **Ordine di partenza.** Il numero di scafi per batteria potrà variare a discrezione della Giuria sulla base del numero di iscritti e delle condizioni meteo. Per ogni imbarcazione di ogni batteria sarà sorteggiata la posizione di partenza o in alternativa varrà il numero riportato

sulla vela in ordine crescente. Ogni armatore dovrà posizionare la propria imbarcazione sulla linea di partenza, indicata dalla Giuria, nell'ordine assegnato. Il primo selezionato sarà all'estremità destra della linea di partenza. Una volta assegnata la posizione di partenza, questa non potrà più essere modificata a discrezione del partecipante, salvo il caso in cui la sua imbarcazione per una questione imprevista si ritrovasse a ritornare sulla linea di partenza. In questo caso il partecipante potrà fare ripartire la sua barca nel punto che crederà più opportuno. Le operazioni di messa in acqua delle imbarcazioni dovranno avvenire con il massimo della celerità.

8) **Segnali.** I segnali di partenza sono:

- a. 2 fischi brevi = preparatori alla partenza (1 minuto prima)
- b. 1 fischio prolungato = partenza

9) **Arrivo.** Si considera arrivata l'imbarcazione che tocca l'argine opposto a quello di partenza entro il campo di regata. Le imbarcazioni che dovessero arrivare scuffiate saranno classificate con un punteggio pari al numero dei partecipanti + 1. Se due o più imbarcazioni arrivassero incastrate fra loro saranno classificate secondo l'ordine con cui toccano la sponda.

10) **Tempo massimo.** Le imbarcazioni non arrivate entro 3 minuti dall'arrivo della prima imbarcazione saranno classificate come non arrivate (con un punteggio pari al numero dei partecipanti + 1). La Giuria al momento del briefing potrà dare un tempo massimo di regata in funzione del vento.

11) **Recupero.** Il recupero delle imbarcazioni dopo ciascuna prova sarà effettuato da un giudice di regata o dal partecipante ma solo dopo che il giudice di arrivo ne abbia dato autorizzazione (dopo aver segnato l'arrivo dell'imbarcazione). Se il regatante toccherà l'imbarcazione o la recupererà dall'acqua prima dell'autorizzazione del giudice, l'imbarcazione sarà squalificata per quella manche (con un punteggio pari al numero dei partecipanti + 1)

12) **Punteggio.** Ogni imbarcazione arrivata avrà un punteggio in base alla sua posizione di arrivo (1 punto al primo arrivato, 2 al secondo e così via). La somma di tali punteggi darà il punteggio finale. Vincerà l'imbarcazione con il minor numero di punti. Ai non partenti o ai non arrivati sarà assegnato un punteggio pari al numero dei partecipanti + 1. La Giuria indicherà prima della giornata di prove il numero di eventuali scarti da applicare alla classifica.

13) **Precedenze.** Non esistono regole di precedenza né è prevista alcuna forma di risarcimento o penalizzazione.

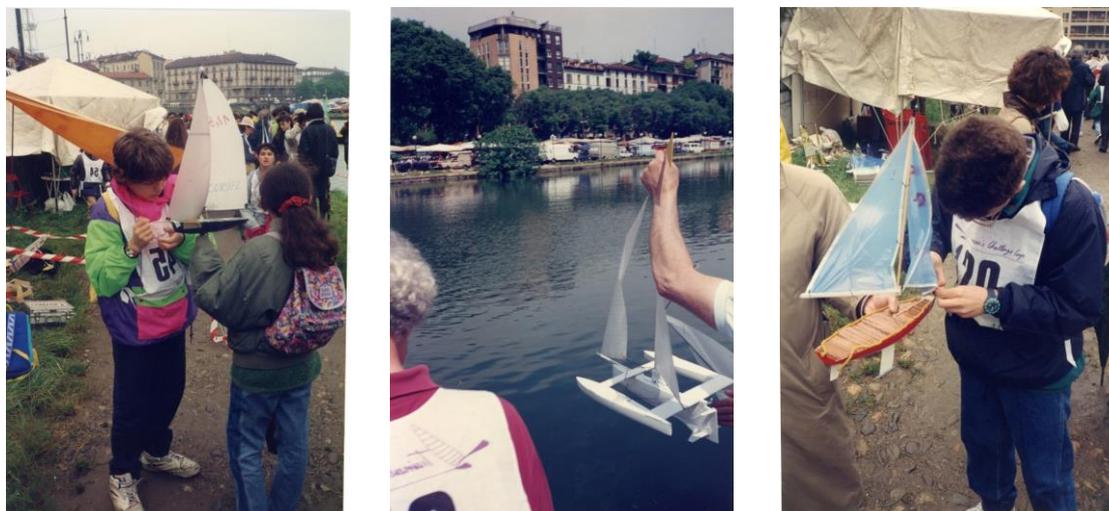
14) **Controlli di stazza.** Non è consentita la modifica o il cambio delle imbarcazioni tra una manche e l'altra, salvo la regolazione delle vele o del timone. Sono esclusivamente consentite riparazioni urgenti e il cambio di vele. La Giuria si riserva il diritto di verificare in qualsiasi momento della regata le dimensioni delle imbarcazioni e la loro corrispondenza con il Regolamento di Stazza.

15) **Proteste.** Qualsiasi protesta verrà presa in considerazione dalla Giuria solo se presentata per iscritto, firmata e consegnata al Giudice entro 1 ora dal termine della prova a cui la protesta si riferisce. Eventuali proteste presentate oltre questo termine non potranno essere prese in esame.

16) **Verifiche di Stazza.** Con riferimento al Regolamento di Stazza, la Giuria visionerà le imbarcazioni il giorno della regata prima della prima manche per il controllo di stazza.

17) **Assegnazione della coppa.** La coppa, messa in palio nella prima edizione della Ticinese's Challenge Cup, nell'anno 1988, e che riporta i nomi dei vincitori di ogni edizione, verrà consegnata alla imbarcazione che avrà ottenuto il miglior punteggio nelle finali. Il suo armatore avrà diritto a mantenerla fino alla edizione successiva della regata e dovrà porre il nome della barca e l'anno della vittoria sulla coppa stessa.

FOTO ANNO '90



TELEX

SUL NAVIGLIO COME A SAN DIEGO

Marianna di Ferla si è aggiudicata la Ticinese's Challenge Cup, il classico appuntamento milanese considerato una America's Cup in miniatura. New Sila la barca più bella, Oscar la più innovativa

Successo organizzativo e tecnico per la V edizione della Ticinese's Challenge Cup, manifestazione che si svolge ogni anno in primavera sulle acque della Darsena di Milano e che si distingue per il rating delle imbarcazioni partecipanti: 35... cm! Grande affluenza di concorrenti ha stretto gli organizzatori, la scuola di vela della Velamareclub, a programmare un'intera giornata di regate di selezione per designare gli scafi ammessi alle finali. E così, nel cuore della vecchiaia

Milano dove confluiscono il Naviglio Grande e il Naviglio Pavese, sotto uno striscione con la scritta "In Darsena come a San Diego" ha preso il via una America's Cup in miniatura. Piccoli gioielli della tecnica nati dall'incrocio tra l'arte del bricolage e la passione per la vela si sono affrontati divisi in quattro batterie, due di mono e due di multiscafi: sofisticati trimarani in carbonio di peso inferiore a 100 grammi, imbarcazioni classiche realizzate interamente in fasciame, modelli alla buona fatti con materiali di recupero, più di settanta le barche alla partenza. Questa "Coast to Coast" si svolge all'interno di due sagole tese che delimi-



I multiscafi non hanno vita facile e vanno soggetti a scuffie di ogni tipo, in alto. Ma c'è chi non si arrende e spera di emulare le gesta dei grandi, come "Il Moro di Porta Venezia", sopra.



Sopra, un momento critico della regata: due multiscafi Scout 3 e Scout 4 si sono incagliati e non riusciranno a tagliare il traguardo. Sotto, le ultime regolazioni prima delle prove. Una volta in acqua, non più possibile intervenire in alcun modo sulle barche.



tano il campo di regata. Dopo aver sorteggiato la posizione di partenza dei concorrenti per ogni manche, al via le barche vengono lasciate libere di raggiungere la sponda opposta. A questo punto tutto è affidato alla stabilità dei modellini, alla regolazione delle vele e ai non pochi capricci del vento. L'attraversamento della Darsena si svolge solitamente con vento al traverso rispetto al campo di regata. Vince la barchetta che per prima arriva a toccare la sponda opposta.

Semberebbe tutto facile, ma ascoltando prima delle finali Franco Pivoli del team Musto ci accorgiamo che non è così. "La scelta obbligata per questo genere di competizione sembra quella di un multiscafo per le maggiori velocità che è in grado di sviluppare. Tra i tanti problemi da risolvere con questa configurazione il principale sta nella difficoltà di controllo della rotta, che è soggetta a variare molto a seconda dell'intensità del vento. Inoltre un sorteggio vicino alle cime che delimitano il campo di regata, di sopravvento o di sottovento, solitamente fa concludere la prova con un incagliamento". Convinto assertore del monoscafo è invece lo skipper di Grande Zot, Marco Maiga, che ritiene che il bilanciamento



Marianna, l'imbarcazione che si è aggiudicata la vittoria finale, qui sopra, è un monoscafo tra i più classici, con una notevole stabilità di rotta.

Il Deed of Gift della Darsena

Il nuovo regolamento di stazza della Ticinese's Challenge Cup prevede che la lunghezza massima degli scafi sia di 35 cm (nella direzione del moto), mentre la lunghezza fuori tutto, compresi bompressi e appendici, non deve superare i 50 cm. Bompressi e antenne non potranno avere sezione superiore a 10 mm, non potranno toccare l'acqua e reggere appendici idrodinamiche o riserva di galleggiamento. Le appendici idrodinamiche potranno sporgere dai 35 cm della lunghezza dello scafo, rispettando la lunghezza massima consentita di 50 cm fuoritutto. Per ciò che concerne l'altezza massima dell'imbarcazione, in cui sono compresi albero, scafo e deriva completamente abbassata, essa non dovrà superare gli 80 cm. È espressamente vietato porre zavorre esterne sui multiscafi, dove per zavorra esterna si intende qualsiasi tipo di peso posto in posizione inferiore alla linea di galleggiamento o esterno al perimetro della barca. Le appendici idrodinamiche dei multiscafi se realizzate in metallo non potranno avere spessore superiore a 1 mm, se invece saranno realizzate con altri materiali il loro spessore non dovrà superare 2 mm. Il regolamento inoltre vieta l'utilizzo di telecomando, sistemi di guida inerziali, magnetici o di qualsiasi altro tipo, eccetto quelli basati sul vento.



A sinistra, uno dei momenti emozionanti della regata, la partenza, quando le piccole barche, trattenute dai loro skipper per la testa d'albero, vengono lasciate libere.

Carbonio, kevlar, airez, i materiali compositi sono largamente usati per gli assemblaggi di queste mini barche. Merita comunque un apprezzamento W Brianza 3, skipper Vittorio Ravot detto Shampoo, che ha partecipato a tutte le edizioni della manifestazione vincendo anche un premio per la barca più originale. Questo oggetto navigante si inserisce nella categoria degli autostabilizzanti grazie all'ala rigida assimilabile concettualmente a un parapendio. Sfortunatamente per il progettista i volumi di prua non erano sufficienti a contrastare le sollecitazioni impresse dall'ala e a causa le forti raffiche di vento conseguentemente le prove del Fungo della Brianza si concludevano con una serie di ingonamenti. Innovative anche le appendici di Musto II, skipper Popi Biagi, catamarano con linee di carena molto affilate. Il problema dell'ingonamento è stato risolto con un idrofoil a forma di pinna di balena collocato a poppa della lama di deriva, che grazie a pochi gradi di calettatura è in grado di sollevare efficacemente le prue durante le accelerazioni del catamarano.



oggetto misterioso nelle due immagini qui sopra è W Brianza 3, tra i più originali di questa Ticinese's Challenge Cup. Skipper e progettista Vittorio Ravot, in arte Shampoo, che ha partecipato a tutte le edizioni della manifestazione. Sfortunatamente le prove del "fungo della Brianza" si sono concluse con una serie di ingonamenti dovuti alle forti sollecitazioni impresse dall'ala che i volumi di prua non riuscivano a contrastare.

possibile per un monoscafo dia ampi anziché di ben figurare. I monoscafi oltre escono più facilmente indenni alle varie collisioni e le trappole tese alle sagole. Avendo infine un dislocamento maggiore, l'abbrivio di cui può disporre un monocarena consente di superare i numerosi buchi di vento e rendono il campo di regata della Brianza simile a quello più blasonato Point Loma a San Diego.

cinque le mini barche che si sono giudicate l'accesso alle quattro posizioni scarto della finale. Contrariamente alle previsioni meteo il campo di regata si presenta spazzato da forti raffiche di "Quartiere Breze". Subito in seguito le imbarcazioni poco bilanciate vengono roppo invelate. Con spettacolari raffiche di prua offerte da pluriscafi e collisioni che generano grovigli ineccepibili le prove si susseguono a ritmo serrato. Tra l'incertezza generale, poiché nessuna imbarcazione porta a termine tutte e quattro le prove previ-

ste, si attende la classifica. Vince la mini barca Marianna, skipper Claudia Ferla, un monocarena simmetrico attrezzato a sloop. La chiave della regata è stata una perfetta regolazione del fiocco che ha permesso di passare da un DNF della prima manche ad un tabellino di marcia che annovera un secondo, un terzo, ed un primo posto che valgono il trofeo della V edizione della Ticinese's Challenge Cup.

Al termine della manifestazione una giuria di esperti ha assegnato tre premi speciali: a New Sila, la barca più bella, per l'armonia dell'insieme, a Oscar, la barca più innovativa, per avere compreso e risolto il problema dell'ingonamento in accelerazione e per la configurazione del piano velico, ai ragazzi della squadra Didattica, di una scuola media di Cornaredo, per l'entusiasmo e la capacità di lavorare in gruppo.

La classifica: 1. Marianna, Ferla-2. Ariafritta III, Martino -3. Valentide II, Maiga -4. Grande Zot, Maiga -5. Musto 2, Biagi -6.



Il catamarano Musto II si è rivelato tra i più veloci, sopra.

Ariafritta II, Gatta-7. Domopak, Martallini-8. Mo, Araldi G. -9. Scout IV, Quaratesi -10. Irma, Gallerani -11. Vuxi, Vinaccia-12. Piera, Cazzaniga -13. Sco, Araldi V. -14. Ictus, Gallerani -15. Chiquita, Iannuccilli -16. Io speriamo che me la cavo, Bigatti/Biaggi -17. Prampra, Candela -18. Il Moro di Porta Venezia, Varalli -19. Brutto anatroccolo, Basola -20. Scout III, Quaratesi -20. Uitaca, Dagorsic -22. Pluto, Goretti -23. Defender, Audizio/Colombi -24. Dai moeves, Grassi -24. Ovidio, Schwarz.

Autentico tifo in Darsena, sopra, tra appassionati e molti passanti curiosi.

Il Consorzio Ariafritta, dello Yacht Club Bovisa si è presentato alla sfida con tre rivoluzionari multiscafi, aggiudicandosi il 2° posto con il trimarano Ariafritta III, così presentato dal suo progettista e skipper Giorgio Martino.

"Ariafritta 3 è un trimarano midi-light. Adotta i rivoluzionari skegs-flaps anti spin-out e l'incredibile deriva zavorrata aligabuster da 23 grammi. I materiali dello scafo sono assolutamente compositi: alluminio off-set per lo scafo vero e proprio, ordinate e longheroni in espanso, più resine, colle e vitine. Le vele sono di tipo alare fullstecca. Sicuramente non scuffia, non è velocissimo, ma è moltissimo veloce. Non si ferma sulle alghe, anzi, vi vola sopra. Non teme avversari tranne le altre barche del team Ariafritta".