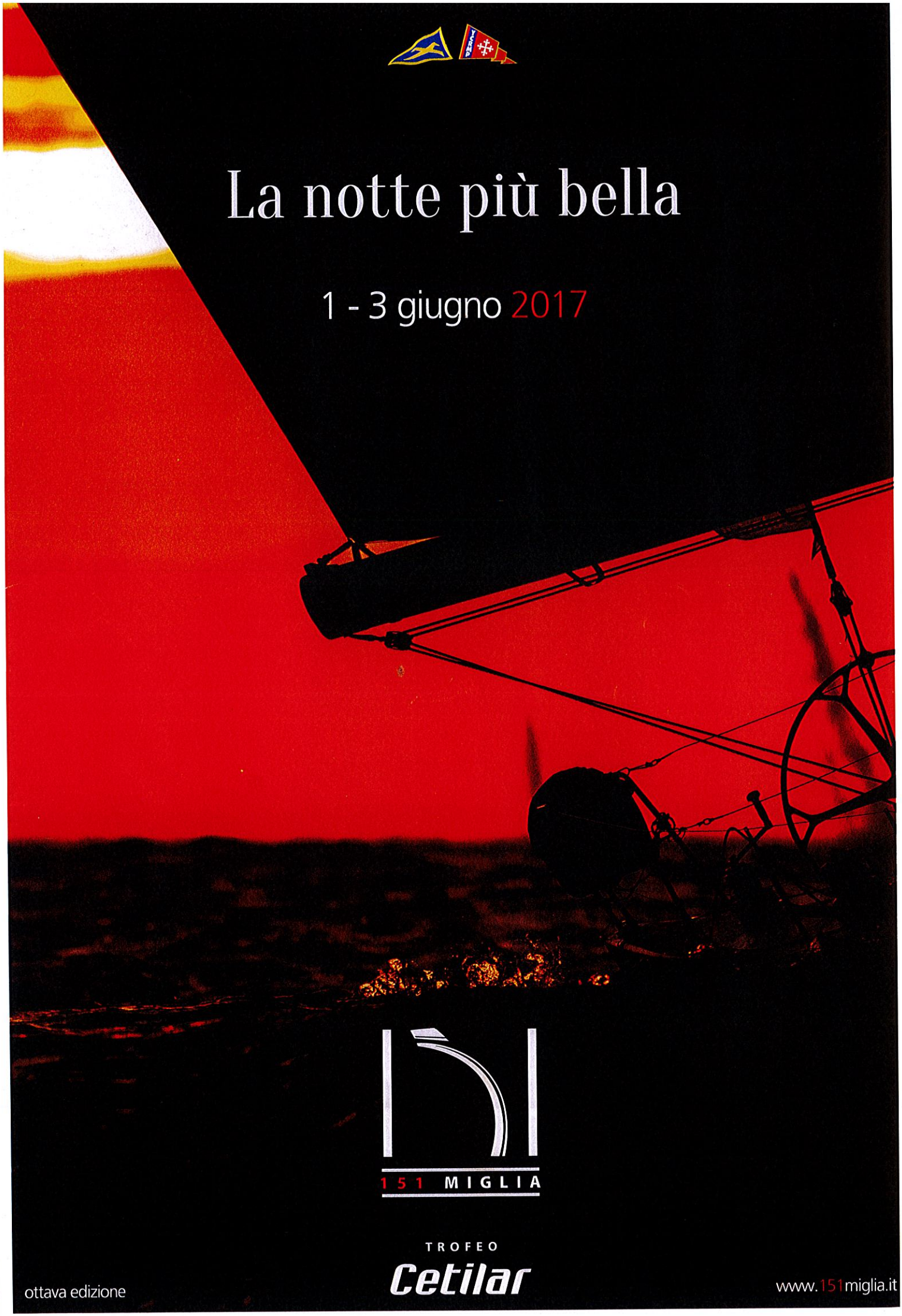

La notte più bella
1 - 3 giugno 2017
151 MIGLIA
TROFEO
Cetilar
ottava edizione
www.151miglia.it

L'EVOLUZIONE DELLE REGATE OFFSHORE

THE EVOLUTION OF OFFSHORE RACING

TATTICA, STRATEGIA E STRUMENTAZIONE • *TACTICS, STRATEGY AND EQUIPMENT*

TOMMASO CHIEFFI E TRE DECENNI DI NAVIGAZIONE
TOMMASO CHIEFFI AND THREE DECADES OF SAILING

È senza dubbio, e da diversi anni, il velista più "internazionale" che l'Italia possa vantare, un talento a 360° da sempre apprezzato e riconosciuto all'estero. Grazie alla sua smisurata esperienza che spazia dalle Olimpiadi (1984, classe 470 con il fratello Enrico) alla Coppa America (5 partecipazioni), passando per qualsiasi tipo di regata sulle boe (con vittoria dell'Admiral's Cup nel 1995) o di navigazione offshore, 151 Miglia compresa, è anche la persona più indicata per parlarci di come (e verso quale direzione) si sia evoluta la navigazione d'altomare negli ultimi tre decenni. 55 anni portati magnificamente e ancora tanta voglia di vela, Tommaso Chieffi inizia con un breve viaggio nel tempo: "Admiral's Cup 1993, quella che perdemmo sul filo di lana. I francesi vinsero con una scelta tattica molto azzardata durante la regata del Fastnet".

Grazie ad un aiuto dall'esterno, uno dei primi casi - prosegue Chieffi - fecero sì più miglia, ma andarono a prendere un vento che da bordo era impossibile da vedere. E così vinsero la Coppa, nonostante non avessero le barche migliori.

For many years and without a doubt, he is the most "international" sailor that Italy has to offer. An all-around talent that has always been esteemed and acknowledged abroad. Thanks to his broad experience ranging from the Olympics (1984, 470 class with his brother Enrico), to the America's Cup (5 participations), any type of regatta boat race (with Admiral's Cup victory in 1995) as well as offshore sailing, 151 Miglia included, he is also the best person to tell us how (and in which direction) navigating the high seas in the past three decades has evolved. At the great age of 55 and still with such strong passion to keep on sailing, Tommaso Chieffi begins with a brief journey through time: "Admiral's Cup 1993 is the one that we lost at the split of a hair. The French won with a very risky tactical choice during the Fastnet regatta".

Thanks to help from the outside, one of the first cases, they were able to cover more miles but took on such strong gale that it was impossible to see anything on board. And so, they won the Cup, even though they didn't have the best boats.

"Ecco, lo ritengo un passaggio chiave di questa evoluzione, perché l'equipaggio vinse fidandosi ciecamente di un'informazione proveniente da terra".

Parliamo di quasi 25 anni fa, un periodo che oggi, dal punto di vista della tecnologia, sembra preistoria. "Sì, in questo lasso di tempo è cambiato tutto e la navigazione d'altura ha risentito notevolmente di questi cambiamenti, non solo tecnologici però. Un tempo queste regate erano appannaggio dei classici navigatori, a partire dalla stirpe dei francesi, poi nei primi anni '90, quando i velisti delle classi olimpiche si sono avvicinati all'offshore, vedi Paul Cayard che vinse la Volvo Race, è cambiato tutto. Si è capito che applicare a quel mondo i principi standard delle regate a triangolo - dalla preparazione della barca per ottimizzarne la velocità, al controllo dell'avversario - dava grandi risultati. E così c'è stato un primo grande cambiamento rispetto al passato. Poi l'avvento di strumenti elettronici sempre più all'avanguardia ha cambiato ulteriormente le carte in tavola". E così siamo ad oggi, alla vela d'altura 2.0. "Rispetto al passato, anche recente, è cambiato tutto: strumenti di bordo pazzeschi, previsioni da internet, routing da terra elaborato da computer maneggiati da esperti meteorologi e tecnici che interfacciano le velocità polari della barca con la meteorologia del momento... Alla fine, vedi anche le grandi regate oceaniche, il velista è un esecutore materiale di un lavoro fatto da altri, a terra. E questa situazione la stiamo vivendo anche sulle nostre regate d'altura:

Io sono della vecchia scuola, ragiono più da tattico, mentre le nuove leve si fidano ciecamente del computer e ragionano solo attraverso gli strumenti.

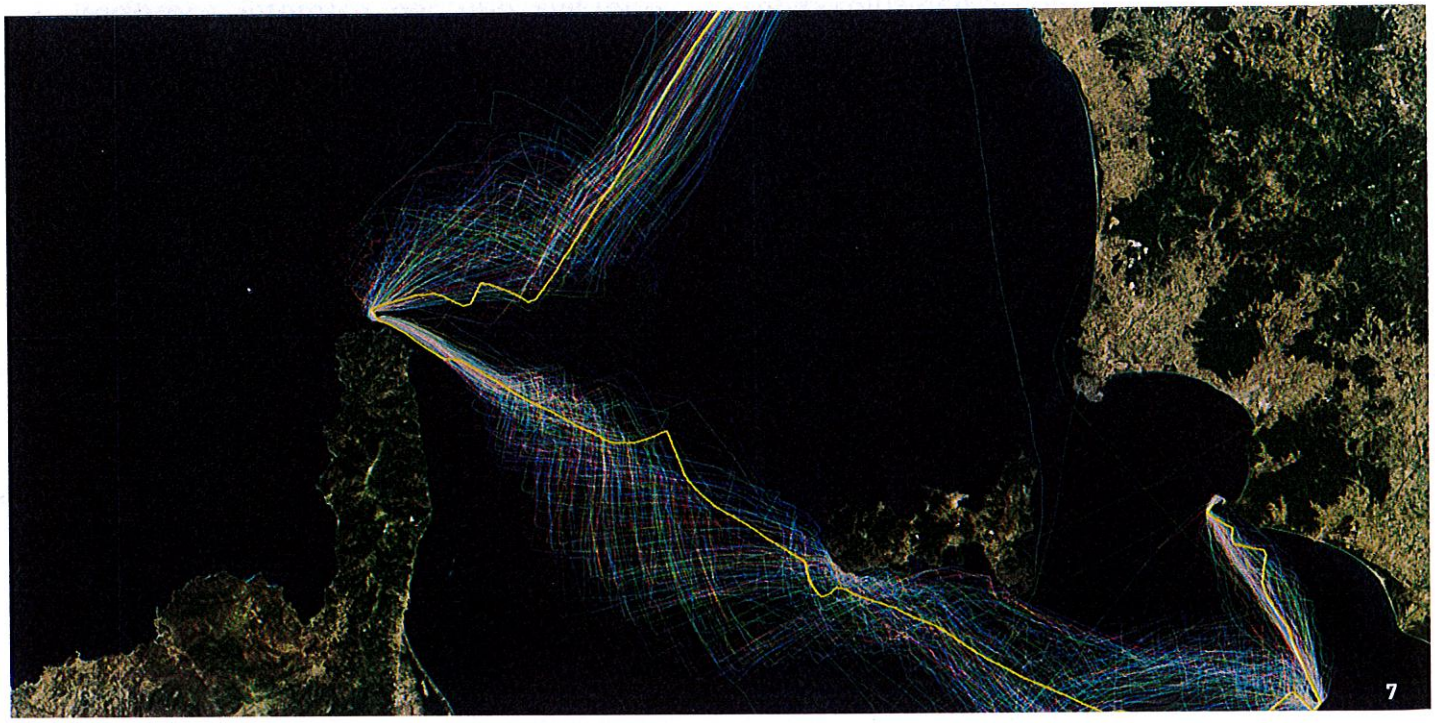
Credo che come sempre sia corretto fare una media tra quello che vedi tu, a bordo, e ciò che dice il computer, partendo però dal presupposto che se le informazioni sono giuste - e lo sono - sarebbe stupido andargli contro. Lo strumento si basa su dati fattuali, matematici, cose che da bordo non si possono vedere". In sintesi, si tratta di un'evoluzione o di un'involuzione della specie? "Comunque un'evoluzione.

"I think that this is a key step in this evolution, because the crew won blindly trusting the information received from shore team".

We are talking about almost 25 years ago, which compared to today's standards seems almost prehistoric. "Yes, this time everything has changed and offshore sailing has been greatly affected from these changes, which are not only related to technology, however. At one time these races were the prerogative of the classical navigators, from the lineage of the French. Then, in the early 90s, when the Olympic class sailors approached offshore, see Paul Cayard who won the Volvo Race, everything changed. It was soon clear that applying the standard principles of the Olympic triangle to that world - from the preparation of the boat to optimise speed, to control of the competitor - gave great results. And so there was a first big change from the past. Then the advent of more and more advanced electronic instruments completely reshuffled the deck of cards." So now we have offshore sailing 2.0. "Compared to the past, even recent, everything has changed: highly advanced on-board instruments, internet weather forecasts, routing from inshore processed by computers handled by expert meteorologists and technicians that interface the polar plot of the boat with current weather conditions ... In the end, and this also goes for the grand ocean boat races, the sailor merely executes the work done by others on the ground. And we are also experiencing this situation on our offshore races:

I'm from the old school, a sort of more tactical reasoning, while the new recruits swear by computers and think only through instruments.

I feel that it's always important to average between what you see and what the computer tells you; however, assuming that if the information is correct - and it is - it would be foolish to go against it. The instrument relies on the use of evidence, mathematical, things that cannot be seen on board." In short, is it an evolution or involution of the species? "Certainly an evolution.



Indubbiamente tutti gli sport sono sempre più scientifici e moderni, è inevitabile".

"Sarebbe bohémien pensare che la tecnologia non faccia parte dello sport e inoltre è a disposizione di tutti, quindi comunque prevale chi sa usarla al meglio e chi di partenza ha una base di conoscenza velica e marinara. Anche perché si parla pur sempre di mare, con tutti i suoi notevoli imprevisti, non di macchine che girano su un circuito". Vedi quello che è successo nella Middle Sea Race del 2013, quando sia voi, sul Baltic 65 Nikka Sixty Five, che il TP 52 B2 siete rimasti senza elettronica di bordo, con totale blackout degli strumenti. "La marineria rimarrà sempre importante. E in quell'occasione, avere un equipaggio di marinai, gente capace, è stato determinante, visto che siamo usciti da una situazione difficile con metodi vecchio stampo, ma sempre utili.

Nelle regate d'altura, saper gestire i problemi e quindi riuscire a portare la barca in porto, è fondamentale.

E lo sarà sempre, fortunatamente". Che non significa rifiutare la tecnologia... "Certo, anche perché io con l'evoluzione tecnologica mi trovo bene, sono sempre stato tra i primi ad abbracciare la tecnologia. Anche quando andavamo in 470, con mio fratello Enrico, eravamo metodici, scientifici, perché la vela ha una sua base scientifica molto forte e si vince limando tutti i dettagli".

"Ecco, diciamo che se in una regata offshore si volesse tornare a dare un po' più di valore all'aspetto umano, si potrebbero imporre dei limiti regolamentari, a partire dalle comunicazioni con la terra, ma al giorno d'oggi si tratta di regole anacronistiche".

"Come dicevo - conclude Chieffi - tecnologia o meno, in regate del genere la marineria e la competenza sono aspetti ancora molto importanti. Ed è giusto che sia così, anche per una questione di sicurezza".

Undoubtedly all sports have become more scientific and modern, it is inevitable".

"It would be Bohemian to think that technology is not part of the sport, and it is also available to everybody, so those who know how to use it best and have a strong base of sailing and seafaring knowledge are the ones that come out on top... Keep in mind that we are always talking about the sea with all its considerable surprises, not about race cars doing laps on a track". Just look at what happened in the Middle Sea Race 2013, when you, on the Baltic 65 Nikka Sixty-Five, and the TP 52 B2 were left without on-board electronics, with total blackout of the instruments. "Seafaring skills will always be more important. In that occasion, having a crew of sailors, capable people, was crucial, as we came out of a difficult situation with old-fashioned methods, which are always useful.

In offshore racing, knowing how to manage problems and being able to bring the boat to port is crucial.

And it always will be like this, fortunately." That does not mean rejecting technology ... "Of course, because I am comfortable with technological change and was always among the first to embrace it. Even when we sailed the 470, with my brother Enrico, we were methodical and scientific because sailing has a very strong scientific basis, and you win handling all of the fine details as you should".

"Let's say that regulatory limits could be imposed for offshore racing to give more value to the human factor again. Such limits could start from communication with shore team, but nowadays these rules would seem anachronistic".

"As I said, technology or not, seamanship and skill are still very important in these types of races. And rightly so, for safety reasons".