

MASTER THE SEA



30.05 - 01.06
/ **2026**

TROFEO
Cetilar



MASTER THE SEA

30 maggio – 1 giugno 2026

Ogni edizione della 151 Miglia – Trofeo Cetilar introduce una variabile nuova. Non sempre visibile, non sempre dichiarata, ma sempre presente nel modo in cui la regata si sviluppa.

Il percorso resta quello che attraversa l'Arcipelago Toscano: dalla partenza tra Livorno e Marina di Pisa, al passaggio alla Gorgona, la discesa verso Pianosa, le Formiche di Grosseto, la risalita del canale di Piombino, il doppiaggio di Cerboli e l'arrivo a Punta Ala. Ma ogni anno cambia il modo in

cui viene interpretato.

MASTER THE SEA nasce da qui.

Non come un invito a controllare il mare, ma come la necessità di leggerlo, adattarsi e decidere in funzione di ciò che accade davvero lungo la rotta.

Questa edizione del Magazine non racconta la regata in modo cronologico. Non troverete una sequenza di eventi, né una lettura unica del percorso.

Troverete invece i momenti in cui la regata prende forma: la preparazione prima del via, le scelte

che separano la flotta, i passaggi dove la pressione, l'angolo e il tempo cambiano le opzioni, le ore durante le quali subentra la stanchezza e la lucidità diventa determinante, fino all'arrivo, quando tutto si ricompone.

Un modo diverso di vivere la 151 Miglia. Non per semplificarla, ma per restituirla per quello che è: una regata che si costruisce, miglio dopo miglio.

Buon vento,
Il Team 151 Miglia

INDICE

IL MARE NON SI SUBISCE, SI DOMINA	04
CHI PARTE	10
LA CONCENTRAZIONE PRIMA DEL SEGNALE	14
IL MIGLIO CHE DECIDE	19
LA NOTTE	24
DECIDERE SOTTO PRESSIONE	27
VOCABOLARIO DI BORDO	32
LA RICERCA DEL LIMITE	35
CHI ARRIVA	39
ALBO D'ORO	42

a cura di



IL MARE NON SI SUBISCE, SI DOMINA

151 miglia non sono semplicemente una distanza da coprire. Sono una sequenza di decisioni.

Dominare il mare non significa controllarlo, ma saper leggere i dettagli, sapere quando spingere e quando rinunciare, quando cercare vento nuovo e quando proteggere la barca.

Ogni regata comincia prima del via, nel silenzio che precede il segnale. Si parte al largo di **Livorno**, prima boa di disimpegno, passaggio davanti a **Marina di Pisa**.

Le prime miglia si navigano come un bastone: manovre serrate, posizionamento continuo, nessun margine per restare indietro. L'obiettivo è liberarsi dal traffico, uscire in aria pulita, arrivare alla boa senza perdere metri. L'assetto, la scelta delle vele e la posizione sulla linea definiscono l'inerzia iniziale. Sono le decisioni prese a terra che determinano il primo equilibrio tra velocità e controllo in acqua. Da lì in avanti, la regata cambia natura.

Il passaggio alla **Gorgona** introduce la prima lettura fine del vento e della corrente. Non è ancora separazione netta della flotta, ma è il punto in cui le traiettorie iniziano a differenziarsi.

Pianosa impone scelte di angolo e pressione. Non conta solo dove andare, ma come arrivarci: mantenere il passo, gestire le strambate, leggere le variazioni senza perdere ritmo.





Le **Formiche di Grosseto** obbligano a valutazioni precise su rotta, mare e conservazione della barca. L'approccio si costruisce prima: se entri nel modo giusto hai ancora margine, se sbagli l'ingresso ti ritrovi a gestire una situazione che non puoi più rimettere in linea. L'Arcipelago Toscano non è solo uno scenario, ma un sistema complesso di isole, secche e corridoi di vento. Qui la regata diventa più compatta, più tattica, con poco spazio per recuperare gli errori. Ogni passaggio restringe le opzioni e amplifica il peso della decisione.

Il **canale di Piombino** è uno snodo strategico: vento spesso sostenuto, mare contenuto, scelte di traiettoria che possono comprimere o ampliare i distacchi.

Il doppiaggio di **Cerboli** e il passaggio allo **Sparviero** richiedono precisione millimetrica: errori di pochi gradi si trasformano in miglia perse proprio prima dell'arrivo a **Punta Ala**.

**MASTER THE SEA
NON È UNA SFIDA
LANCIATA AL MARE.
È UNA PROMESSA
FATTA A SÈ STESSI.
PER 151 MIGLIA.**



Non basta cercare pressione: bisogna valutarne la stabilità. Non basta scegliere la rotta più corta: bisogna considerare l'angolo reale e lo stato dell'equipaggio.

Alla 151 Miglia non si vince solo per velocità, ma per capacità di leggere micro-variazioni del vento, per lucidità nelle ore in cui la stanchezza confonde, per coerenza nelle scelte quando il campo cambia.

Non sempre la decisione paga subito. Non sempre il vento conferma. Ma ogni miglio resta.

MASTER THE SEA non è una sfida lanciata al mare. È una promessa fatta a sé stessi. Per 151 miglia.



Cetilar[®]

IL MONDO
È TROPPO
VELOCE
PER RESTARE
FERMI

Una gamma a base di
esteri cetilati (CFA)
in tre diversi formati:
Crema, Patch cerotti e **Tape**
striscia adesiva anelastica.

 PHARMANUTRA

cetilar.com

È un dispositivo medico CE 0373. Leggere attentamente le avvertenze o le istruzioni d'uso. Aut. Min. del 13/11/2024.



CHI PARTE

Chi parte lo sa: la regata comincia prima dello start. Nel meteo del mattino, nella scelta delle vele, nello spazio che si costruisce sulla linea. Ogni decisione definisce le prime miglia e il modo in cui si entra davvero in competizione.

Chi parte lo sa prima ancora del segnale: la regata non inizia allo start delle 14, ma alla mattina.

La prima decisione si prende davanti al bollettino meteo. Direzione del vento prevista, intensità, stabilità del gradiente, possibili rotazioni nel pomeriggio. Da lì si costruisce **il piano**: quali vele imbarcare, cosa lasciare a terra, ma anche quale sarà il primo cambio, e quello successivo. Fiocchi, gennaker, eventuale Code Zero - ogni configurazione definisce angoli, velocità e possibilità di adattamento nelle prime miglia.

Quando si esce dal porto e si raggiunge **la linea di partenza** al largo di Livorno, la responsabilità non è più teorica. È nel peso a bordo, nella disposizione delle vele, nelle drizze già pronte per il cambio, nell'assetto iniziale.

Ogni ruolo ha una funzione precisa: chi legge la linea, chi gestisce il posizionamento, chi prepara le manovre successive. La partenza non è mai un momento isolato, è il primo nodo di una catena.

La linea, intanto, si fa sempre più affollata, centinaia di metri compressi in pochi minuti.

Poi lo start.

Non esiste una posizione giusta in assoluto: partire in barca, in boa o nel mezzo dipende dalla barca, dalla sua accelerazione, dallo spazio che si riesce a costruire intorno. C'è chi deve difendere inerzia e velocità, chi invece può cercare un varco e cambiare passo rapidamente. Ma non si guarda solo avanti, si guarda anche intorno.

Le altre barche diventano riferimenti mobili: prua, velocità, angoli diversi anche a poche centinaia di metri. Chi riesce a leggere queste differenze in tempo reale costruisce una visione più precisa del campo.

A bordo si parla poco, ma si fa molto.



La tensione è contenuta, distribuita nei gesti, tra controlli finali, regolazioni, sguardi che incrociano la linea e le altre barche.

Il tratto fino alla **boa di disimpegno** e a Marina di Pisa si gestisce come un bastone, con manovre pulite, comunicazione essenziale, cambi rapidi. La flotta resta compatta, i bordi sono obbligati, le distanze minime ed è qui che si consolida la posizione: chi resta intrappolato fatica a liberarsi, chi esce con margine si costruisce il primo vantaggio.

Davanti alla foce dell'Arno la corrente si legge nell'acqua e restare più sotto costa o allungare verso il largo non è una scelta banale, ma una valutazione continua perché anche pochi metri possono diventare minuti.

In queste **prime miglia** si capisce se il piano regge, se la scelta delle vele è coerente, se l'assetto funziona, se le manovre sono pulite. **Non è ancora strategia** nel senso pieno, ma piuttosto esecuzione, precisione, capacità di stare dentro la regata senza perdere terreno.

Ed ecco che la flotta si allunga.

Si esce dalla compressione iniziale e il margine torna a esistere...

Chi parte lo sa: il comando non comincia allo start.

Comincia quando si decide cosa portare a bordo.

E da lì non si torna indietro.

LA PARTENZA NON È UN MOMENTO ISOLATO, MA IL PRIMO PASSAGGIO DI RESPONSABILITÀ: DALL'ORGANIZZAZIONE ALL'EQUIPAGGIO. SI DECIDE COSA PORTARE A BORDO, COME PREPARARE I CAMBI, DOVE POSIZIONARSI SULLA LINEA. POI LO START COMPRIME TUTTO. E CHI RIESCE A USCIRE PULITO HA GIÀ INIZIATO A COSTRUIRE LA PROPRIA REGATA.



**BUILT FOR EVERY
CHALLENGE**

LA CONCENTRAZIONE PRIMA DEL SEGNALE



Nanni Lombardi

Classe 1957, Direttore Sportivo dello YC Livorno, partecipa alla 151 Miglia dalla prima edizione

Cinque minuti prima del via non si cerca velocità, ma posizione. Vento, linea e traffico definiscono il primo equilibrio: è lì che si decide come entrare davvero nella regata.

Nanni Lombardi è uno dei riferimenti della 151 Miglia.

Armatore di **Lucifero** (Farr 52), con cui l'anno scorso ha vinto uno dei due Trofei Challenge, e in passato dello storico prototipo **Mefistofele**, conosce questa regata e la sua rotta fin dalla sua genesi. In questa intervista racconta cosa succede davvero nei minuti che precedono il via: dove si guarda, cosa si decide, cosa cambia quando entrano in gioco gli altri.

Nei minuti prima del via, qual è la prima cosa che guardi davvero?

«La prima cosa è il vento e come è orientata la linea rispetto al vento. Da lì capisci subito dove conviene partire: se ha senso stare verso la barca, verso la boa oppure in mezzo. Questa è la decisione principale, poi tutto il resto viene di conseguenza.

A quel punto inizi a muovere la barca per portarla esattamente dove vuoi, cercando di arrivare sulla linea con la velocità giusta, nel momento giusto.

È una fase molto concreta: distanza, tempo, accelerazione. Non c'è molto da interpretare, c'è da eseguire bene perché se sbagli quello, hai già iniziato male».

Qual è il fattore decisivo che ti porta a compiere la prima scelta tattica?

«Quello che succede attorno a te in quei momenti cambia tutto, perché quello che hai in testa funziona...finché sei da solo! Poi entrano gli altri e la situazione si complica.

Può succedere che arrivi dove vuoi partire e trovi altre dieci barche, oppure qualcuno si mette sopra vento e ti blocca. E a quel punto devi per forza cambiare approccio, anche all'ultimo. Per questo una cosa importante

è cercare di leggere in anticipo cosa faranno gli altri, capire dove si concentreranno, chi può essere più aggressivo, chi invece si tiene un po' più largo. Resta il fatto che una partenza pulita non esiste mai. È sempre un compromesso tra quello che vorresti fare e quello che succede intorno».

Ti è mai capitato di scegliere volutamente una partenza "peggiore" per stare libero?

«Molto dipende dalla barca che stai portando e da quanto conosci il tuo mezzo. Con una barca gran-

de devi trovare subito continuità, non puoi permetterti di uscire dal tuo passo, perché poi non rientri più. Con una barca più piccola hai più margine per cercare qualcosa, ma devi farlo nel momento giusto. Con Mefistofele, che era una barca più lenta rispetto alla flotta, io evitavo il confronto diretto. Non aveva senso andare a cercare la partenza perfetta in mezzo a tutti, tanto poi le barche più veloci ti passavano comunque. Allora andavo dove non c'era nessuno. Magari era il lato meno favorevole, però partivo libero.





E alla fine, all'incrocio, spesso le barche che erano partite meglio di noi non erano poi così tante. Con Lucifero è un altro discorso. È una barca veloce, reattiva, quindi lì ha senso forzare di più, stare nella zona giusta e difendere la posizione. Non esiste una strategia giusta in assoluto, ma quella che ha più senso per la barca che hai».

Nel momento della decisione, come si gestisce la pressione dell'equipaggio?

«È una dittatura democratica. Tutti parlano, poi decide uno solo.

Se hai un tattico bravo, decide il tattico, se non c'è, decide lo skipper. Però la responsabilità deve essere chiara, altrimenti è il caos, perché in quei momenti non puoi discutere troppo. Le indicazioni vanno bene, i pareri anche, però a un certo punto si decide e si va. Questo vale anche per il resto dell'equipaggio. I ruoli devono essere chiari prima: chi fa cosa, chi controlla cosa... non è il momento di inventarsi niente!».

Quando senti davvero di aver "preso il comando"?

«Dal punto di vista delle deci-



sioni, già prima della partenza. Quando scegli le vele, quando imposti come vuoi partire, sei già dentro al comando. Ma la sensazione vera, quella in cui dici "la barca la porto dove voglio io", arriva dopo la boa di Marina di Pisa. Fino a lì sei ancora dentro una regata tipo bastone: ci sono barche ovunque, sei condizionato, non sei mai completamente libero. Magari vuoi andare da una parte, ma hai qualcuno sopra vento che ti mette nei rifiuti e devi cambiare. Dopo la boa, cambia la situazione. Entri nella regata d'altura, sei più libero e lì sì, la barca diventa davvero tua. Diciamo che la partenza ti mette nella regata, ma non te la fa vincere. Se esci bene da lì hai solo iniziato nel modo giusto, poi devi restarci dentro, continuare a leggere quello che succede e decidere di conseguenza. Perché alla fine la differenza la fa chi riesce a portare la barca nel modo giusto fino in fondo, non chi parte meglio».

**È UNA DITTATURA
DEMOCRATICA:
TUTTI POSSONO
DIRE QUELLO CHE
VOGLIONO, MA
ALLA FINE DECIDE
SOLO UNO.
ALTRIMENTI È
IL CAOS.**



MILLEMETRI
FIRENZE



IL MIGLIO CHE DECIDE

Non è uno solo e non è lo stesso per tutti.

La 151 Miglia - Trofeo Cetilar è una rotta in cui vento, mare e tempo cambiano continuamente. È lì che ogni equipaggio prende posizione, spesso senza sapere se è quella giusta.

Dopo la partenza, fino a Marina di Pisa, la regata è ancora leggibile, le barche sono vicine, i riferimenti chiari, le scelte quasi obbligate.

Poi, poco alla volta, la flotta si allunga, inizi a navigare e capisci subito che è qui che **la sfida comincia davvero.**

La 151 Miglia non si decide su un bordo o su una scelta isolata.

Si costruisce lungo passaggi in cui **il campo cambia e tu devi cambiare con lui**, scegliendo

senza avere conferme immediate, ma fidandoti del tuo **istinto**, del tuo **equipaggio**, della tua **barca**.

GORGONA **La prima lettura vera**

La **Gorgona** non è un semplice passaggio, è il momento in cui la regata si apre. La vedi arrivare, alta sull'acqua, mentre il campo inizia a trasformarsi. Le barche davan-

ti non sono più allineate: qualcuno si sposta, qualcuno tiene, qualcuno prova ad anticipare. Qui la differenza sta nella **capacità di lettura del vento**. Se è termico, puoi trovare più aria sotto costa, ma devi andarci prima degli altri; se è di gradiente, spesso paga stare fuori, dove è più stabile e meno disturbato. Parti da quello che hai preparato prima della partenza, tra modelli, routing, previsioni confrontate tra loro. Poi guardi cosa succede davvero attorno a te: una barca che accelera leggermente, un angolo che cambia, una linea che si apre. È lì che smetti di aspettare e prendi lato. Se anticipi e il vento non entra, resti fuori dal gioco. Se aspetti e gira davvero, ci arrivi quando gli altri hanno già fatto strada. Non c'è una scelta che protegge: **ogni opzione espone a qualcosa**. Il problema è che la regata non ti dà conferma. Non subito almeno.

PIANOSA **Angolo e continuità**

Continui a navigare e all'inizio sembra non succedere niente. Poi, senza un segnale evidente, le distanze iniziano a cambiare e non sempre nella direzione che avevi previsto.

Scendendo verso **Pianosa**, la regata si complica perché non è più una questione di lato, ma di



SE SBAGLI LATO ALLA GORGONA, NON PERDI METRI: ESCI DAL CAMPO. E QUANDO RIENTRI, LA REGATA È GIÀ DA UN'ALTRA PARTE.

continuità. L'angolo conta più della rotta corta, e la velocità da sola non basta. Si entra in una zona in cui **tutto è meno stabile**, il vento cambia intensità, si sposta, si rompe. Le barche intorno si muovono su traiettorie diverse, distribuiscono le strambate, prendono scelte che non coincidono più. Se inizi a strambare troppo presto, rischi di uscire da una zona che stava funzionando. Se aspetti troppo, arrivi lungo e non passi.

E quando questo tratto arriva **di notte**, come succede spesso, cambia tutto. Il vento non lo vedi sull'acqua. Navighi più di strumenti, di sensazioni. E allora guardi altro: il tracker, le barche davanti, dove rallentano, dove cambiano angolo, dove sembrano fermarsi.

Non è una risposta, ma è l'unico modo per leggere quello che non si vede.

È qui che la regata diventa davvero tua: non perché sei libero, ma perché non hai più riferimenti. Poi arriva il tratto in cui le scelte si pagano...

FORMICHE **Rischio e conservazione**

Le **Formiche di Grosseto** emergono basse sull'acqua, circondate da fondali che non perdonano, specie se hai preso velocità.

L'approccio si costruisce ore prima: scegliere come arrivare sulla layline, con l'angolo giusto e la



LA REGATA NON TI PUNISCE SUBITO. TI LASCIA IL TEMPO DI ACCORGERTI DI AVER SBAGLIATO.

vela che tiene meglio.

Se sbagli, è una scelta che paghi cara; se arrivi giusto, puoi ancora giocarti la regata.

Poi entri nel **Canale di Piombino**, dove il vento spesso c'è, la barca accelera ed è qui che la regata si stringe. È anche il punto in cui si fanno **gli errori più pesanti**: la tentazione è spingere di più, portare più tela, ritardare una riduzione, ma si rischia di perdere pulizia, ritmo, controllo.

All'inizio non te ne accorgi, la barca continua ad andare, il passo sembra buono. Poi qualcosa cambia:

l'angolo non tiene più, la velocità cala, l'assetto si sporca e quello che era un vantaggio si trasforma in un momento difficile da gestire.

CERBOLI e SPARVIERO Le ultime miglia

Punta Ala sembra lì, ma non arriva mai. Tra **Cerboli** e lo **Sparviero** non si inventa niente, le opzioni sono poche, spesso obbligate e la regata si chiude in un tratto che all'apparenza sembra breve, ma quando sei a bordo non lo è mai.

Sei stanco e le ore in mare si sentono nelle manovre, negli angoli, nei dettagli. È in questo momento che arrivano gli errori più banali: una scotta non controllata, una manovra meno precisa, un attimo di distrazione. È **un tratto tecnico, quasi un bastone** prima dell'arrivo, dove bastano pochi minuti per cambiare tutto. Allo

stesso tempo, è il momento in cui capisci che ce l'hai fatta, che **la regata è nelle tue mani**, se non la lasci andare.

Alla 151 Miglia non c'è una scelta che decide tutto. Ci sono passaggi in cui devi prendere posizione, senza sapere se è quella giusta. Perché il mare non ti dà conferme, ti lascia scegliere. E poi, più avanti, ti presenta il conto.

GLI ULTIMI ERRORI NON SONO DI STRATEGIA. SONO SCOTTE, ANGOLI, MANOVRE... E ARRIVANO QUANDO PENSI CHE SIA FINITA.





LA NOTTE

Quando la luce scompare, la regata cambia, le distanze si dilatano, gli strumenti sostituiscono lo sguardo. Nella notte la lucidità diventa responsabilità.

La notte non sospende la regata, la mette alla prova. Quando la costa scompare restano gli strumenti, il rumore dell'acqua sullo scafo, le luci delle altre barche, distanti e intermittenti. **La rotta non si vede più, si verifica.** Nell'Arcipelago Toscano il vento cambia spesso direzione e intensità. Le isole lo interrompono, lo deviano, lo rendono irregolare: non è una navigazione stabile, ma una sequenza di aggiustamenti. Ridurre o tenere.

Strambare o aspettare.

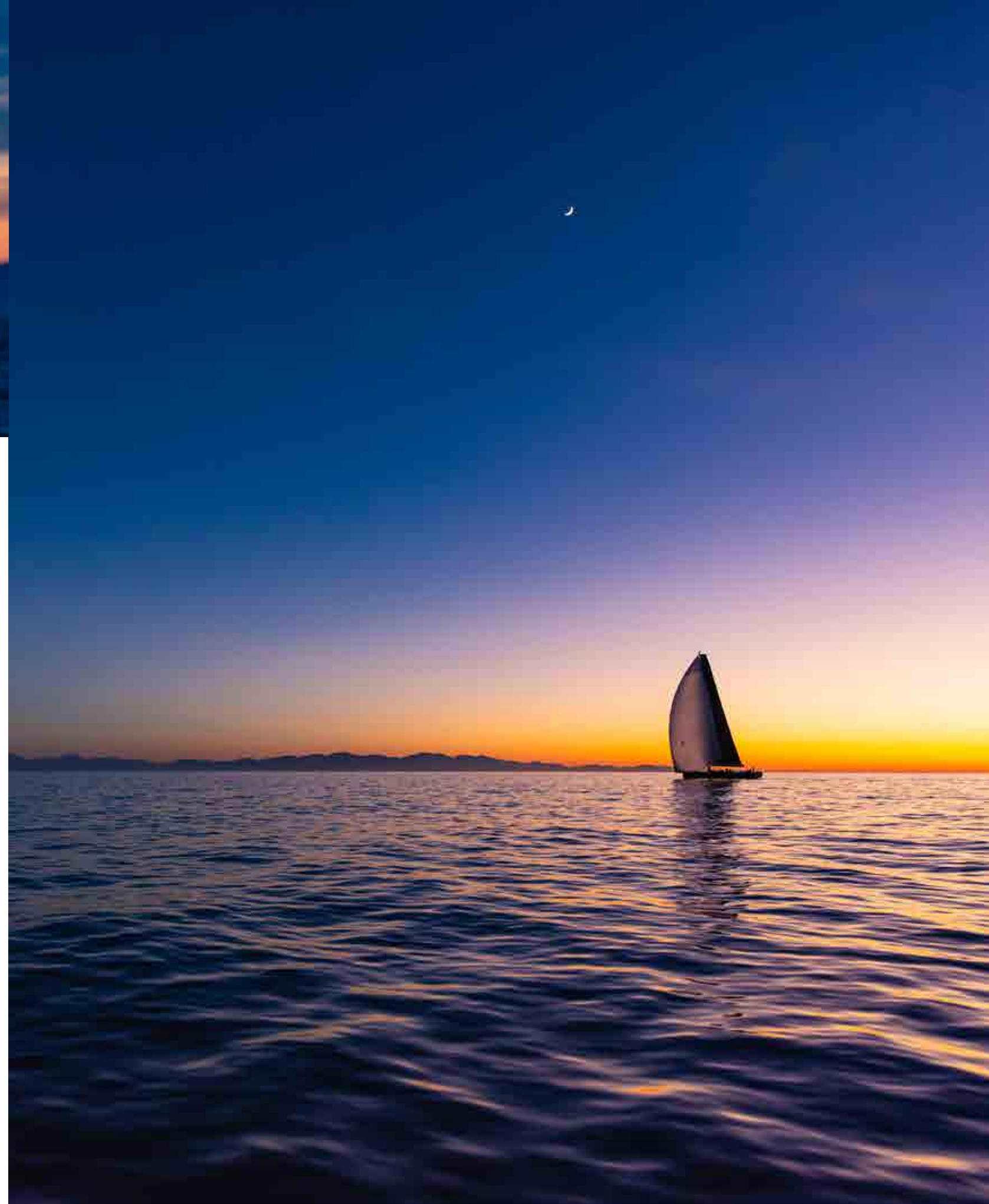
A bordo si parla meno, ma si rimane presenti. Nessuno è davvero fermo: c'è chi osserva, chi controlla, chi aspetta il proprio turno. Anche quando il vento cala e la barca rallenta, l'equipaggio resta attivo. **Non è pausa, è attesa.**

La guardia controlla strumenti e angoli, ci si alterna secondo turni brevi e rigorosi. Restare tutti svegli non è una soluzione: la lucidità si consuma e si paga dopo, quan-

do serve davvero.

La notte non concede distrazioni, esige **metodo e attenzione ai dettagli**: una scotta non perfettamente in tiro, un grado in più sull'angolo, una raffica letta in ritardo, una risposta diversa della barca che si percepisce dal modo in cui passa sull'onda. **Ogni scelta ha meno luce attorno, ma lo stesso peso.**

La notte non premia l'azzardo, ma chi resta preciso quando tutto è meno leggibile.



Benetti

CARING for BEAUTY
since 1873

EXPLORE THE HOUSE OF YACHTING
AT BENETTIYACHTS.IT

IL MOMENTO DELLA SCELTA

Quando il tempo si riduce e il margine si assottiglia, la differenza non la fa la scelta in sé, ma il modo in cui la si prende e la si gestisce.

La vela è uno sport dalle mille variabili, a volte anche imprevedibili. È **capacità di reazione**, ma soprattutto di agire con lucidità nel momento giusto, cercando di scegliere in funzione della regata, con l'attenzione al presente e lo sguardo al futuro, a quello che potrebbe succedere nelle miglia successive. Con tutta **la pressione del momento** addosso e il fardello di avere tra le mani il destino di un equipaggio. E di un risultato. È lì che emergono **le differenze**. Non tanto nella decisione in sé, ma nel modo in cui viene affrontata.



Enrico Zennaro - Reagire all'errore

«In una regata come la 151 Miglia si commettono decine di micro-errori. Alla fine, **vince chi sbaglia meno**. Il punto è questo, non esiste la regata perfetta. Bisogna avere questa consapevolezza e partire con una **divisione chiara dei ruoli** all'interno dell'equipaggio, condividendo una **pre-strategia** con le persone che si occupano della tattica, cosa che aiuta ad avere una visione un po' più ampia rispetto al singolo».

Il momento sotto pressione non è quasi mai un singolo episodio, ma piuttosto una sequenza di situazioni in cui qualcosa non funziona come previsto, come una manovra poco pulita o una lettura del vento che cambia in pochi minuti.

«Magari perdi qualche metro, poi un altro, poi una lettura del campo troppo frettolosa. **Non è mai un unico errore grosso**, ma piuttosto una manovra non perfetta, un'onda presa male, una scelta che non paga subito. Il problema è che si accumulano e a quel punto non è più una questione tecnica, diventa mentale. In quei momenti è **facile perdere la concentrazione** e uscire mentalmente dalla regata. Inizi a pensarci, a riguardare quello che hai fatto, e intanto perdi ancora.» Per Zennaro, il vero discrimine non è la scelta giusta, ma la reazione.

«Una regata ti impone sempre delle decisioni non preventivate, con l'errore dietro l'angolo. Se ci pensi troppo, hai già perso. Perdi concentrazione e soprattutto perdi tempo, che è la cosa che non hai. **Ma** è lì che si vede **il gruppo vincente**, che rimane unito e riesce a tirare fuori il meglio proprio in queste situazioni.

La pressione non si elimina, si gestisce, insieme.

Non esiste la regata perfetta, l'errore succede sempre, anche agli equipaggi più preparati. La differenza è quanto tempo ci metti a rientrare in gara con la testa e a riprendere il giusto passo.»



dell'equipaggio non conti, ma perché in quei momenti non c'è tempo per ragionare o discutere. La decisione deve essere inequivocabile. Quando si sbaglia, le recriminazioni non portano a niente - anche perché tanto indietro non ci si può tornare - bisogna solo **ripartire concentrati**, cercando di fare le cose giuste al momento giusto. Per l'analisi degli errori c'è il debriefing, una volta rientrati a terra».

Il metodo serve proprio a questo. «Non a evitare l'errore, ma a fare in modo che non diventi un problema più grande».



Andrea Ballico

Friulano, classe 1963, vanta due campagne di Coppa America e una miriade di successi internazionali

Andrea Ballico - Il metodo

«In teoria, con gli strumenti che oggi abbiamo a disposizione, le decisioni dovresti prevederle, studiarle, anticiparle. Poi **in regata non succede mai così** e quindi l'importante è andare avanti, mantenere la calma a bordo, lasciar decidere chi ha la responsabilità del ruolo e soprattutto essere consapevoli che **la scelta potrebbe non essere quella più giusta**».

È una premessa chiara: la lucidità è di chi ha le idee chiare e una strategia condivisa, ma soprattutto l'intelligenza e la lungimiranza di rimettere tutto in discussione, quando la situazione lo impone.

«Con poco tempo e tante variabili devi far prevalere la logica, la tranquillità, la razionalità: ognuno deve fare il suo nel miglior modo possibile. Appena uno esce dal proprio ruolo, anche solo per un attimo, si perde coordinazione. E lì non è più un errore singolo, diventa un problema di squadra».

La chiarezza a bordo diventa fondamentale.

«Deve essere chiaro chi decide. Gli altri contribuiscono, danno informazioni, ma **la responsabilità è di uno solo**. Non perché il resto





Paolo Clemente

Romano, classe 1963, una lunga esperienza tra classi olimpiche e altura, è armatore di One Way con il fratello Fabrizio

Paolo Clemente - Il tempo della scelta

«L'importante è non perdere la lucidità, perché nelle regate lunghe le scelte non sempre danno risposte subito. A volte capisci se hai fatto la cosa giusta sei ore dopo. Nel frattempo, devi continuare a navigare su quella scelta, senza avere conferme. Ed è la cosa più difficile, perché **sei sempre in bilico tra insistere o cambiare**».

Questo cambia completamente il modo di stare in regata.

«Ogni scelta pesa, ma non sempre lo capisci immediatamente. Il punto è **essere pronti a cambiare idea** mentre navighi. Se ti fermi a quello che succede in quel momento, spesso sbagli. Devi guardare un po' più avanti, anche se non hai tutte le risposte. A bordo si cercano di elaborare tutte le informazioni possibili con strumenti, dati e previsioni che ormai rasentano la perfezione, ma poi ci sono **gli esseri umani**, la loro esperienza, la capacità di capire che magari in quel momento hai un vantaggio che più avanti può rivelarsi un boomerang». È qui che entra la gestione del tempo.

«Devi avere **una visione più a lungo termine**, non fermarti a quello che succede sul momento, ma provare a prevederne l'evoluzione. Non sempre ci riesci, ma è quello che fa la differenza. Sono proprio questi i momenti clou di una regata, le situazioni in cui è fondamentale restare lucidi e oggettivi, senza farsi prendere dai dubbi o dal panico perché **il dubbio rallenta più dell'errore**. E in regata, quando rallenti, il campo non ti aspetta».



LA MERAVIGLIA DEL BOSCO LA MAGIA DEL SAPORE L'INCANTO DEL PALATO

Dall'incontro tra Savini Tartufi ed Enoteca Pinchiorri, nasce una linea che celebra il diamante del bosco in una nuova forma di esperienza.


SAVINI TARTUFI

esplora un mondo esclusivo:
signature.savinitartufi.it



ENOTECA PINCHIORRI

VOCABOLARIO DI BORDO

PRENDERE LATO

Non è scegliere una direzione.
È il momento in cui smetti di aspettare e accetti di separarti dagli altri.

STRAMBATA

Non è il cambio mura.
È decidere che la regata si gioca da un'altra parte, anche se non è detto che sia quella giusta.

PASSO

Non è la velocità.
È riuscire a mantenerla senza forzare, anche quando la regata si allunga.

RIDURRE

Non è rallentare.
È decidere fin dove puoi spingere senza compromettere tutto il resto.

ANGOLO

Non lo guardi soltanto.
Lo senti: finché la barca scorre è giusto, quando smette di tenere devi muoverti.

LAYLINE

Non è una linea sul GPS.
È arrivarci nel modo giusto, o arrivarci già fuori.

ROUTING

Non è quello che hai studiato prima.
È quello che devi rimettere in discussione mentre navighi.

EQUIPAGGIO

Non è semplicemente stare insieme.
È continuare a funzionare quando le cose iniziano a complicarsi.

Cetilar[®] NUTRITION

* FEED
YOUR
PERFORMANCE



* **LA PERFORMANCE
È SCIENZA**

Scopri la selezione "Official Nutrition Partner
Giro d'Italia" di Cetilar[®] Nutrition nei negozi
specializzati e su cetilar.com

PHARMANUTRA



LA RICERCA DEL LIMITE

In barca il problema non è spingere. È sapere fin dove puoi farlo e quando invece devi fermarti. Perché la differenza non la fa una singola scelta, ma come gestisci la regata.

Furio Benussi è una delle figure più autorevoli della vela offshore italiana. Navigatore di grande esperienza e profondo conoscitore della 151 Miglia – Trofeo Cetilar, che ha vinto ben quattro volte in tempo reale con il suo 100' **Arca SGR**, porta in mare **una visione lucida del comando**: meno legata alla prestazione, più alla capacità di leggere il limite e assumersi la responsabilità delle proprie scelte.



Quando capisci che una scelta non va portata avanti, anche se sulla carta sembrava giusta?

«Il punto non è spingere sempre. Quello viene naturale, soprattutto quando la barca va e senti che puoi guadagnare.

Il problema è capire quando smettere.

Perché la barca la puoi portare oltre, ma poi la paghi e quando succede, spesso è troppo tardi per rimediare.

Non è una decisione che arriva all'improvviso, è qualcosa che senti mentre navighi: l'assetto che non è più pulito, la barca che risponde con difficoltà, una velocità che non torna. Lì devi avere la lucidità di fermarti, anche se fino a quel momento sembrava la scelta giusta».

Furio Benussi

Triestino doc, classe 1968, appassionato di 151 Miglia come pochi, Benussi è lo skipper del Maxi Arca SGR

C'è un momento in cui il mare ti impone di rallentare, anche se vorresti continuare a spingere?

«Sì chiaramente, il mare non lo controlli. Puoi pensare di avere tutto sotto controllo, poi cambia qualcosa e ti rimette al tuo posto.

Ad un certo punto non si tratta più di andare più forte, ma di portare la barca e l'equipaggio fino in fondo. E quella è una linea che devi saper riconoscere. Perché finché spingi stai ancora cercando qualcosa, quando inizi a gestire stai proteggendo quello che hai costruito».



**IL MARE NON LO
CONTROLLI.
PUOI PENSARE DI
AVERE TUTTO SOTTO
CONTROLLO,
POI CAMBIA
QUALCOSA
E TI RIMETTE
AL TUO POSTO.**

Cosa significa davvero essere responsabile di una barca e di un equipaggio in una regata come la 151 Miglia?

«Quando sei lì, la responsabilità è solo tua. Puoi ascoltare tutti ed è giusto farlo, perché a bordo ci sono competenze diverse, ma alla fine la decisione non è condivisa davvero. Qualcuno deve prendersela, la responsabilità. Non è solo una questione tecnica: è capire cosa puoi chiedere alla barca e alle persone che hai a bordo. E soprattutto capire quando è il momento di fermarti».

Come si gestisce una scelta che non ha funzionato, quando non puoi tornare indietro?

«Gli errori succedono sempre a tutti, anche ai migliori, il problema non è quello. È cosa fai dopo. Perché se ti fermi lì, se inizi a pensarci troppo, perdi il passo ed è difficile recuperare. Devi andare

avanti, rimettere insieme la situazione e continuare a navigare.

La regata non si ferma per darti il tempo di sistemare le cose, devi farlo mentre vai».

Alla fine della 151 Miglia, cosa resta davvero?

«Non ti ricordi se hai fatto una scelta giusta o sbagliata.

Quello magari lo capisci dopo, a mente fredda. Però ti ricordi come hai gestito la regata, come e cosa hai deciso, come hai reagito quando le cose non erano chiare, come hai portato la barca fino alla fine. È quello che resta, al di là del risultato».

**IL PUNTO NON È
SPINGERE SEMPRE.
IL PUNTO È CAPIRE
QUANDO SMETTERE.
PERCHÉ LA BARCA LA
PUOI PORTARE
OLTRE, MA POI
LA PAGHI.**



BUSTI
DAL 1955
formaggi di famiglia



Maledettamente toscani.

caseificiobusti.it



CHI ARRIVA

Non è solo un traguardo. È il punto in cui tutto torna: dalle scelte fatte, a quelle rimandate o a quelle sbagliate.

Alla 151 Miglia l'arrivo non solo chiude la regata, la rende memorabile.

Punta Ala appare prima come una linea, poi come un riferimento stabile. Dopo ore di navigazione, decisioni e aggiustamenti continui, l'arrivo entra nel campo visivo, anche se non è ancora il momento di rilassarsi.

Le **ultime miglia** si navigano con attenzione, non perché ci sia ancora da inventare qualcosa, ma perché non si può perdere quello che si è costruito. L'equipaggio è stanco, i movimenti sono più lenti, ma ogni gesto richiede precisione. Le manovre si fanno senza parlare troppo, si guarda l'ango-

lo, si controlla la velocità, si tiene la rotta.

Poi, finalmente, il traguardo. Non è un'esplosione immediata. È un momento sospeso, quasi silenzioso. Si mollano le scotte, si rallenta, qualcuno si siede. Si incrociano gli sguardi, si capisce che **è finita davvero.**

All'arrivo la banchina è piena, ma non è rumorosa. C'è movimento, persone, barche che entrano e si sistemano, ma il tono resta basso. **Si parla poco, si osserva, si aspetta.**

C'è chi scende, lascia il tracker e



ALLA FINE VINCE CHI FA MENO ERRORI, NON CHI NON NE FA.

scappa, come se la regata fosse già chiusa. E chi resta, rimane a bordo, o si ferma a terra, senza fretta. Guarda gli altri arrivare, segue le classifiche che si aggiornano, prova a capire come è andata davvero. **È lì che la regata continua, in un modo diverso.**

Si ricostruiscono i passaggi, si torna su una scelta, su una manovra, su un momento in cui qualcosa è

cambiato, per rimettere in ordine quello che è successo. Intanto le classifiche scorrono, si aspettano, si commentano. C'è chi controlla ogni aggiornamento, chi preferisce non guardare. L'arrivo non è uguale per tutti, e nemmeno il risultato lo è. **Quello che resta non è solo la posizione.** È la consapevolezza di aver gestito una sequenza di decisioni, alcune lucide, altre meno, prese quando serviva prenderle. È aver portato la barca fino in fondo, insieme. Con gli errori, le correzioni, le intuizioni. Per qualcuno è conferma. Per altri è un limite che si chiarisce. In ogni caso,

qualcosa cambia: non nel risultato, ma nel modo in cui si guarda la regata dopo. E quando ti fermi davvero, quando scendi, quando il rumore si abbassa, capisci che non è finita lì. Perché quello che hai fatto resta. **E ti senti già pronto per ripartire.**

NON TI RICORDI SE HAI FATTO UNA SCELTA GIUSTA O SBAGLIATA. TI RICORDI COME HAI GESTITO LA REGATA.

SCOPRI IL NUOVO MARINA DI LIVORNO

Feels like yachting
should feel

815 posti barca, fino a 80 metri
Situato nel cuore di Livorno, vicino ai principali cantieri
Esplora l'Arcipelago Toscano e la Corsica



D-MARIN.COM



D-MARIN



DMARINMARINAS

D Marin

ALBO D'ORO 2010-2025

YEAR	LINE HONOURS	IRC	IRC OVER 60	ORC				
2025	ARCA SGR Furio Benussi 15:31:57	FIRST 44.7 MATADOR Milanino Emilio	CIPPA LIPPA X Guido Paolo Gamucci	LUCIFERO Giovanni Lombardi	2017	PENDRAGON Nicola Paoleschi 21:57:45	TEVERE REMO MON ILE Gianrocco Catalano	LISA Giovanni Di Vincenzo
2024	ARCA SGR Furio Benussi 16:18:19	CAY345 GOOSE Ice Yacht	ATALANTA II Puri Negri Carlo Alessandro	CHESTRESS 3 Ghislanzoni Giancarlo	2016	PENDRAGON Nicola Paoleschi 17:55:36	MY SONG Pier Luigi Loro Piana	CIPPA LIPPA 8 Guido Paolo Gamucci
2023	BLACK JACK Hargburg Peter 23:13:40	NO REGRET Egidi Felice	DURLINDANA 3 Gianni Giancarlo	TESTACUORERACE Ciciriello Riccardo	2015	SUPERNIKKA Roberto Lacorte 26:38:48	CANTANKEROUS Marco Tognella	CIPPA LIPPA 8 Guido Paolo Gamucci
2022	ARCA SGR Furio Benussi 18:40:45	LUNATIKA Guido Barone	ARCA SGR Furio Benussi	KEONDA III Giovanni Melioli	2014	PENDRAGON Nicola Paoleschi 17:55:36	B2 Michele Galli	MANDOLINO Martino Orombelli
2021	ARCA SGR Furio Benussi 15:42:09	SOLANO Feryn Pascal	TWIN SOUL B Luciano Gandini	FANTAGHIRÓ Simonelli Carlandrea	2013*	SAGAMORE MAXI Nicola Paoleschi 15:37:39	AURORA Paolo Bonomo Roberto Bruno	PROSPETTICA Giacomo Gonzi
2019	RAMBLER88 George David 13:50:43	ROSSKO Timofey Zhibankov	VERA Miguel Galuccio	SCRICCA Leonardo Servi	2012	SAGAMORE MAXI Nicola Paoleschi 21:55:33	CAPRICCI RICCI Gianluigi Dubbini	.G Gabriele Guerzoni
2018	PENDRAGON Nicola Paoleschi 15:30:45	TEVERE REMO MON ILE Gianrocco Catalano	FANTAGHIRÒ Carlandrea Simonelli		2011	OUR DREAM Claudio Uberti 16:25:23	XENIA Alessandro Pfanner	OUR DREAM Claudio Uberti
					2010	SAGAMORE MAXI Nicola Paoleschi 16:39:26	SAGAMORE MAXI Nicola Paoleschi	.G Gabriele Guerzoni

TITLE SPONSOR

Cetilar®

insieme a

Benetti

MILLEMETRI

BEPI TOSOLINI

SAVINI TARTUFI

Racing Spirit

BUSTI



O Marina



con il patrocinio di



SEGUICI E RESTA AGGIORNATO

151miglia.it





151miglia.it | info@151miglia.it