



ITA 18170 - Exprivia Luduan Reloaded - Photo Antonella Battista/Taccola©

Armatore: Giovanni Sylos Labini – Circolo della Vela Bari

La mia storia di approccio alla vela è l'esempio pratico di come da una situazione negativa, possa sempre nascere qualcosa di buono.

Ho iniziato molto presto a giocare a pallanuoto, riuscendo ad arrivare, giovanissimo, fino alla Serie C. Ero piuttosto bravino e come tutti i mancini ero imprevedibile, avevo un'arma in più. Poi, intorno ai 14 anni, mi hanno sbagliato un elettrocardiogramma, dicendomi che era pericoloso che continuassi a giocare, e improvvisamente ho dovuto smettere, ovviamente a malincuore. Pensate come mi sono potuto sentire, la passione di un adolescente che dopo essersi radicata fino al midollo, viene strappata via da questioni più grandi della mia età, questioni incomprensibili quando hai 14 anni e la vita che ti esplode dentro. È uno shock da rinchiudersi dentro casa, con la testa sotto il cuscino.

Invece mi feci coraggio, presi la palla al balzo, e decisi che era l'occasione giusta per fare altro. Per tentare qualcosa di nuovo, ovviamente meno faticoso della pallanuoto. Ed è così che 40 anni fa, scopro la vela. Fu subito amore, misi da parte quel maledetto elettrocardiogramma e la delusione per aver mollato, per causa di forza maggiore, una strada lastricata di sudore e gioia. Iniziai ad andare in barca e per fortuna la cosa mi piacque subito molto. Ovviamente però affrontai la vela con la stessa filosofia applicata alla pallanuoto, dunque allenamenti duri e continui, tanto impegno e altrettanti sacrifici, che portarono subito anche i primi risultati. Al tempo, parliamo dei primi Anni '70, c'era la scuola di alta specializzazione della Fiv e dopo il Flying Junior passai al 470. A parte le regate, però, mi piaceva molto andare per mare nel vero senso del termine, per cui ero sempre in acqua. Poi, arrivato ai 18 anni, mi trovai davanti ad un bivio, se continuare a fare il velista

"professionista" o mantenerlo come un hobby. Anche perché una volta terminato il liceo, mi iscrissi a fisica, la mia passione, ma questo chiaramente significò abbandonare del tutto le derive. Andai avanti con qualche regata d'altura, anche importante, come una Quarter Ton Cup a Napoli, poi, prossimo alla tesi, mi resi conto che non avevo tempo neanche per respirare e misi la vela dentro un cassetto, chiuso a doppia mandata purtroppo. Passano gli anni, la vita va avanti a gonfie vele, ma le vele sono solo metaforiche. Dopo aver abbandonato il sogno di diventare oceanografo, una volta ottenuta la laurea, finisco ad occuparsi di sistemi spaziali, iniziando a lavorare presso l'Agenzia Spaziale Italiana a Roma. Niente più mare, quindi, visto che l'impegno è totale e pur essendo di base a Roma, i viaggi verso gli Stati Uniti, sono continui. Sono dieci lunghi anni di lavoro, senza tregua e senza vela, giusto qualche rara e veloce uscita a bordo di barche di amici. Poi, stanco di fare il dipendente pubblico, decido di lasciare il posto all'Asi e mi metto in proprio, fondando un'azienda battezzata Planetek Italia, che ovviamente si occupa di sistemi spaziali ed è uno degli attuali sponsor di Exprivia Luduan. Un'impresa che è andata piuttosto bene fin da subito e che mi ha consentito, nel 1998, di comprare la barca dei miei sogni per ricominciare un discorso interrotto anni prima.

La barca dei sogni si chiama Jadran ed è uno Swan 41, progetto di Sparkman & Stephens dalla bellezza straordinaria.

Con lei ho vissuto una serie di avventure notevoli. E ho rischiato anche di perderla: una volta, a Bari, si è incendiata una barca che era ormeggiata accanto a noi. Risultato: il ponte in teak di Jadran completamente carbonizzato. Con lei, poi, ho ripreso piano piano a fare le regate con gli amici, dai campionati invernali alle coppe locali, ovviamente in classe crociera. Poi nel 2006 l'ho venduta e adesso è in ottime mani fortunatamente. Dopo Jadran, arriva quindi il Morgan, un First 44.7 acquistato dall'armatore e ottimo amico Nicola De Gemmis. Quell'estate mi ero letto la biografia di Peter Blake, in cui si parlava del passaggio dai progetti di Sparkman & Stephens alle barche di Bruce Farr. E quelle pagine mi avevano ispirato. Così, una volta acquistato questo 44.7, abbiamo iniziato a correre in classe regata, sempre con lo stesso equipaggio di amici, ma senza ottenere grandi risultati.

Per quello, c'è da aspettare la barca successiva, che arriva tre anni fa, dopo una veloce visita al Salone Nautico di Genova. La fiera ligure è il teatro dell'incontro, decisivo, con un Grand Soleil 46, barca perfetta sia per le regate che per le crociere, con cui, nel 2010, inizia un fitto programma di regate. E siamo arrivati quasi al presente. Exprivia Luduan mi è piaciuta fin da subito e sono molto soddisfatto di averla tra le mani. Il primo anno di regate avevamo l'obiettivo di conoscerla e far crescere l'equipaggio storico, poi abbiamo spinto sull'acceleratore, raggiungendo ottimi risultati tra cui un secondo posto all'Invernale di Bari e un primo alla Brindisi-Corfù in classe 1, la più tosta. In questo sforzo qualche pezzo dell'equipaggio vecchio si è perso e io nel frattempo ho iniziato il mio rapporto con Daniele De Tullio e Fabrizio Lisco della neonata North Sails Bari. È stato un vero e proprio cambio di marcia, perché sono passato da una gestione amatoriale della barca, a una decisamente più professionistica. Adesso in barca ci sono membri dell'equipaggio storico e ragazzi nuovi, bisogna considerare che nel 2010, in tutto, sono girate circa 25 persone, anche perché abbiamo fatto delle scelte diverse a seconda della regata. Un cambiamento totale rispetto al passato anche per quanto riguarda gli investimenti. Ad esempio abbiamo investito molto sul software. Dal 2010, è arrivato come sponsor Exprivia, una grossa società di software quotata in borsa che ha creduto nel nostro progetto. Quindi è iniziato uno sviluppo, a partire dall'invernale, sulla barca, le vele, e i numeri in generale. Un lavoro enorme, che ha portato i suoi frutti, visto che abbiamo iniziato a vincere parecchie regate a cui abbiamo partecipato, fino al successo, splendido, al campionato Italiano d'altura di Porto San Rocco a Trieste nel 2011.

Ormai il dado era tratto, il team Luduan aveva conquistato un importante titolo nazionale, e già lavoravamo a settembre al programma 2012. Avevamo imparato molto della barca, studiato i dati raccolti nelle regate, capito dove il mezzo poteva essere migliorato. A quel punto iniziammo a parlare di modifiche alla barca con il cantiere, che guardava con molto interesse alla nostra barca che aveva dopo molti anni riportato un titolo in classe crociera con una barca di serie.

Considerazioni tecnico economiche, portarono me e il team manager Fabrizio Lisco a

propendere per una nuova barca, sempre di serie, ma migliorata in particolari quali la cura della laminazione, il piano di coperta, le appendici, l'ottimizzazione del rating.

Tutto questo ha portato alla realizzazione in pochi mesi di Luduan Reloaded.

Il nome nasce dalla fortunata serie cinematografica di MATRIX, e il termine Reloaded (alla lettera ricaricata), sottolinea al tempo stesso continuità e innovazione nel progetto Luduan. Luduan Reloaded scende a mare nel mese di aprile del 2010, nella magica cornice della 3 Golfi. Subito la barca dimostra di avere un grande potenziale, abbiamo pochi mesi per metterla in condizioni di regata da protagonisti al Campionato Europeo di Punta Ala nel mese di Luglio. Ma il team è ormai maturo in tutti i suoi reparti, con lo straordinario contributo di North Sails, di un progettista come Maurizio Cossutti per le appendici e l'ottimizzazione IMS, Future Fibers per il rigging e il prezioso bagaglio di registrazioni sulla nuova barca, il mezzo viene rapidamente portato a livello delle prestazioni ambiziose di progetto.

Arriviamo così all'appuntamento del campionato Europeo e la barca inizia subito ad andare bene, dopo le prime regate siamo secondi dietro ad un imprevedibile TP52, Aniene prima classe, avendo messo dietro barche come il GP42 con alla tattica Francesco De Angelis. Le regate continuano con buoni piazzamenti e alla fine siamo terzi overall, ma vinciamo il titolo in classe A di timoniere armatore.

Ormai tutti conoscono l'ideogramma di Luduan, che campeggia al centro del container di 40 piedi che ormai viaggia con noi sui campi di regata. Il tempo di respirare ed è il momento del Campionato d'Italia. Questa volta nella scomoda posizione di essere la barca da battere nella nostra classe. In questi casi l'ansia da prestazione può giocare brutti scherzi. Ma le cose si mettono bene, in una giornata l'abilissimo comitato di regata riesce a disputare 3 prove, Luduan Reloaded scandisce 3 secondi posti assoluti. Ma all'arrivo una doccia fredda, nella terza regata abbiamo incassato una bandiera nera, una valanga di punti che ci porta al quinto posto in classifica. Non sono un grande scrittore e quindi forse non sono in grado di descrivere i diversi stati di umore attraversati dal team. Rabbia, frustrazione, ma poi grazie anche alla esperienza maturata dal Team, ne rimane uno solo: la determinazione a vincere. Siamo entrati in acqua in una delle giornate più dure del campionato, con più di 20 nodi e 2 metri di onda e abbiamo inanellato un 2 e un 3 assoluti, grazie anche a un Daniele De Tullio impeccabile nella tattica. Risalita la classifica, primi in classe A crociera, e 3 assoluti, per il secondo anno di fila Campioni d'Italia, per due volte il nostro nome inciso nel trofeo De Zerbi.

Soddisfatti siamo tornati a casa, e mentre stavamo preparando il programma 2013 vengo raggiunto da una telefonata del presidente dell'UVAI, mi dice, caro Sylos complimenti sei l'Armatore dell'Anno in classe A. Non posso descrivere la mia soddisfazione, ma per quanto questo titolo premi l'armatore, questo titolo lo dedico al Team, a tutto il fantastico collettivo di persone e aziende che mi hanno consentito di conseguirlo.

Giovanni Sylos Labini – CV Bari



