



Roden 1955. godine u Rijeci, mladost proveo u Šibeniku, studentske dane u Zagrebu, a najveći dio života u Splitu. Profesor je na Fakultetu elektrotehnike, strojarstva i brodogradnje Sveučilišta u Splitu. Primjena Internet tehnologija jedno je od područja njegovog stručnog i znanstvenog rada. U posljednjih nekoliko godina vodio cijeli niz složenih Internet projekata u suradnji s tvrtkom *Visi Media*. Amaterski jedri od studentskih dana. "Zanat" ispekao na svom prvom krstašu *Stag 24*, izbrusio jedreći u vodama oko Velike Britanije i cijeli život nastavio nadograđivati kad god mu se za to pruži prilika. Danas pretežno na brodu *UFO 27*.

## Darko Stipaničev

# MAZOHIZAM

(ili kako sam zaključio da off-shore jedrenje  
na engleskom brodu nije za mene)

Većina stvari u životu se dogodi slučajno, pa sam tako i ja pukim slučajem došao u priliku jedriti u vodama južne Engleske, po kanalu koji se s jedne strane zove La Manche, a s druge English Channel. I to ne jedriti bilo kako, već regatno na rasnom Oysteru 63 imena *Flourishing*. Iskustvo je bilo zanimljivo a konačni rezultat je taj što sam se definitivno uvjerio u mazohizam off-jedrenja i zaključio da ja u tome ne nalazim previše užitka. Regatno off-shore jedrenje je ipak za nekoga drugog, a da je meni draže lutanje po arhipelazima toplog Mediterana, zaustavljanje u malim mjestima koja turizam još nije progutao, sklanjanje od nevremena, a ne jedrenje u oluju ...

A sve je počelo upravo u jednom takvom malom jadranskom mjestu koji te davne 1987. još nije bio zagađen turizmom, marinama, murinzima i plutačama. Ploveći tadašnjom jedrilicom, 7.20 metara dugim minitonrom tipa *Stag 24* imena *Mana*, vodama zadarskog arhipelaga jedne sam se večeri našao u mjestu Ugljan na otoku Ugljanu. Uvukao se između ribarskih brodova, ali u to se vrijeme u malim mjestima moglo lako pronaći privezište. Predvečer je u luku uplovio čarter brod dužine 12 metara, s engleskom zastavom. Vrtio se na ulazu, ulazeći i izlazeći. Bojao se pristati očito nesiguran u dubine uz obalu. Shvativši o čemu se radi usmjerio sam ga prema mjestu za koje sam procijenio da ima dovoljno dubine, pomogao uhvatiti konope i vratio se na svoj brod. Nedugo nakon toga, eto ti tipičnog Engleza s maramom oko vrata i bocom vina u ruci. Pravi gentleman. I razgovor je krenuo. U to sam doba već znao da sljedeće 1988. godine u rujnu idem na godinu dana postdoktorske specijalizacije u London. Uspostavilo se da Hopkins, kako se engleski gentleman zvao, u Engleskoj ima brod *Oyster 63* u regatnoj izvedbi i da cijelu godinu sudjeluje na regatama oko Engleske, uključujući i *Fastnet regatu* na kojoj je u kategoriji serijskih brodova imao dobre rezultate. Izmjenili smo adrese uz obećanje da će se javiti po dolasku u Englesku.

# JEDRENJA

Godina je brzo pošla i ja sam se našao u Engleskoj, međutim dok sam se snašao prošla je jesenska regatna sezona, a Hopkinsu sam se tek javio oko Božića i proveo božićne blagdane u njegovoju kući. Osoba je vrlo zanimljiva, poslovni čovjek koji se bavi prodajom starog metalra, pa se i naselio i tvrtku osnovao u središnjem dijelu Engleske, između Londona koji mu je izvor starog željeza i velikih čeličana sjevernije. *Flourishing* mu je po redu peti brod, ali je svakom davao različita imena, pa zato *Flourishing* nema uz ime nikakav broj. Na krmi je viorio zastavu *RORC*-a Royal Ocean racing Cluba, usudio bih se kazati jednog od najpoznatijih engleskih jedriličarskih klubova, organizatora *Commodor Cupa*, *Admiralskog Cupa*, *Fastnet regate* itd. Ono što je kod *RORC*-a u to vrijeme bilo zanimljivo je to da se niste mogli jednostavno upisati u ovaj



jedriličarski klub, već ste trebali imati preporuku člana kluba da ste s njim projedrili najmanje 500 milja, i tek tada bi vam dozvolili da platite skupu članarinu i hvalite se da ste član *RORC*-a. Nakon proljetne regatne sezone sa *Flourishingom* imao sam taman dovoljno milja za upis u *RORC*, ali 300 funti upisnine nisam imao, s obzirom da je to bilo malo manje od moje dvomjesečne stipendije koja je bila dostatna za pristojni život u Londonu.

*Flourishing* je bio regatni brod u dvojnom vlasništvu. Regatni po tome što je imao veći jarbol s pataracima, i ono što je posebno zanimljivo, ne kormilarsko kolo, već kormilarsko rudo. Brod od 20 metara s klasičnim kormilom. Po tome me podsjećao na *Snežanu* ili *Divnu*, brodove tadašnje Jugo mornarice, na kojima sam proveo svoj vojni rok. U dvojnom vlasništvu je bio zbog toga što je održavanje bilo dosta skupo pa je kupio s prijateljem s kojim se poklopio na način da je Hopkins volio off-shore regate, a prijatelj priobalane trokut ili štap regate. Jedriličarska sezona *RORC*-a je počinjala krajem ožujka i trajala do konca listopada a odvijala se obično tako da bi jedan tjedan bila off-shore regata, a drugi trokut ili štap u vodama oko otoka Wight, blizu grada Cowes, jedriličarske meke Engleske. Tako su se njih dva našli, jedan je jedrio preko kanala i na ostalim dugim regatama, a drugi je volio uzbuđenja kratkih utrka u kojima je start najvažniji. Brod je bio smješten u marinu na rijeci Hamble, blizu grada Portsmoutha, pomorskog centra Engleske. Marine su bile načikane duž cijelog ušća rijeke, a gužva je bila tolika da je većina brodova bila na suhom vezu, uključujući i *Flourishing*. Brod od 63 stope (oko 20 metara) stalno je bio na putu voda – kopno, na način da bi Hopkins u četvrtak javio da će u petak isploviti, na primjer u 14 sati, i njega bi brod čekao u moru na operativnom mulu u 14 sati. Po povratku s regate mi bismo se u nedjelju navečer vratili kućama, a zaposlenici marine bi brod u ponedjeljak ujutro vratili na svoje mjesto. I što je najzanimljivije sve je dobro funkcionalo, ne samo za *Flourishing* već i za desetine drugih brodova koji su stalno bili na putu iz vode na kopno i natrag.

Moja jedriličarska sezona na *Flourishingu* je počela koncem travnja 1989. regatom *Cervantes Trophy Race* na ruti Coves – Le Havre, prvi put, pa odmah ravn preko kanala,



stotinjak Nm direktne linije. Start svih off-shore regata je obično bio u petak popodne, jedriло bi se petak noć, subota, eventualno subota noć. Poseban ritual na svim regatama koje su završavale u Francuskoj bio je doručak u francuskom yacht klubu koji je bio suorganizator regate. O postojanju tog rituala ni-

sam znao pa se dogodilo da se na ritualnom doručku pojavit neprimjeren odjeven. Hopkins mi je zaboravio napomenuti da je sastavni dio jedriličarske odjeće obavezno blejzer. Svi članovi posade *Flourishinga* su ga donijeli i odložili u posebni ormar na brodu, naravno, osim mene. A uz blejzer je išla i bijela košulja i klubska kravata, ona tipično engleska s kosim crtama i znakom kluba. Svrha donošenja te odjeće na brod je ritualni doručak u Francuskoj. Bez obzira koliko iscrpljeni bili, svi bi se ujutro istuširali, obukli bijelu košulju i blejzer, stavili kravatu i pojavili se u zakazano vrijeme u yacht klubu na doručku, popričali o vremenu, vratili se na brod i najkrćim putem natrag prema Engleskoj. Drugi put sam ga i ja donio, ustvari, ovaj me običaj prisilio da ga kupim, ali ima nešto u tome. Rituali i obične stvari čine nekako drugačijim.

Nakon *Servantes Trophy* slijedila je druga regata preko kanala Cowes – St. Helier, ovaj put 130 Nm. Posebnost ove regate je bila u tome što nam se pokvario motor neposredno prije isplavljanja iz rijeke Hamble, pa smo isplovili na jedra i po povratku uplovili uz pomoć gumenjaka marine. I nitko se nije uzrujavao! Nitko se nije uzrujavao niti kada se neposredno nakon starta zacrnilo nebo na sjeverozapadu i žestoka oluja sručila na brodove. Vjetar izuzetno jak, teško mi je kazati koliko, ali najupečatljivije od svega je bilo to da su skoro svi brodovi, s obzirom da je vjetar puhalo iz krmenog kvadranta digli olujne ctar-cut špinakere. Osjećaj kada se po takvom vjetru naruše debeli olujni spinaker i podigne brod koji pojuri dodatnom brzinom je nevjerojatan, a pogotovo kada brod nije tvoj pa te nije strah hoće li to puknuti. I tako smo mi jurili u noć a iza nas su pucali gromovi. Par sati nakon toga oluja se smirila, zapuhao je konstantni vjetar, ali je bilo strašno zima. Nikada se toliko nisam smrznuo. Na sebi sam imao gaće od pidžame, dva para dugih hlača i kišno odijelo, i opet mi je bilo hladno.

Treća regata je bio *Morgan Cup*, ovaj put ne preko kanala, već uz južnu obalu Engleske. 60 milja na jednu stranu, pa 60 milja na drugu stranu, a okretište je bio platforma – svjetionik u sred mora. Tada sam prvi put uživo vidoj pravu englesku maglu na moru, gdje stvarno ne vidiš par stotina metara ispred sebe, a svjetionici muču kao krave.

Slijedila je meni najdraža regata, nešto kao naša *Mrdija* ili *Barcolana* – *JP Morgan Fleming Round the Island Race* – regata oko otoka Wight. Na regati je sudjelovalo 1800 brodova, zabilježeno je nebrojeno sudara, od kojih je sudar jedrilice i hidroglisera bio i ozbiljan, pa je posada evakuirana s jedrilice.



I na kraju najduža od svih *Cowes-Dinard-St Malo Race*, preko 160 Nm. U sjećanju mi je po laganom vjetru, skoro jadranskim uvjetima.

Posebnost jedrenja u vodama između Engleske i Francuske su vrlo jake struje. Na jednoj od regata par milja pred ciljem sve je ispuhalo, ali da stvar bude gora okrenula se i struja koja nas je nosila od cilja. Da bi se to spriječilo, mi smo se usidrili na cca 40 m dubine i čekali promjenu struje koja nas je lagano dogurala do linije cilja.

Zanimljiv je bio i moj razgovor s Hopkinsom koji najbolje karakterizira njihovo poimanje jedrenja kao gentlemenskog sporta, za razliku od nekih poimanja u našim prilikama, kada su ljudi zbog pobjede spremni sve učiniti. Radilo se o tome da smo trebali negdje u kanalu pronaći plutaču xyz i ostaviti je po desnom boku. I našli smo je u mrklom mraku, a oko nas nije bio niti jedan brod. Moje je pitanje bilo kako organizator provjerava da su svi okrenuli oko plutače, a Hopkins mi je odgovorio, zašto bi provjeravao, pa ne jedre ljudi zbog organizatora, već zbog sebe i zato što ih to veseli jedriti, pa zašto bi varali sebe. Nagrada za pobjedu je ionako samo plehani tanjur i, naravno, zadovoljstvo što si pobijedio, ali ako varaš, varaš u biti samog sebe i nemaš to zadovoljstvo. Kada bi bar tako svi sportaši shvačali sport!

Na *Flourishingu* je u to doba bio Decca navigacijski sustav pa plutaču nije bilo teško naći. Hopkins mi je pričao o situaciji prije Decce kada su radili zbrojnevnu navigaciju uzimajući u obzir i morske struje i naravno najčešće pogrijesili, pa zbog toga satima tražili plutaču kako bi je ostavili po desnom boku. Možete misliti što bi bilo kod nas? Tko bi sve u mraku satima tražio plutaču uz spoznaju da ga nitko ne kontrolira?

Na regatama je sudjelovalo i po nekoliko stotina brodova, svih dužina i tipova. Posebno je bilo zanimljivo masovno prisustvo monotypova od 27 i 31 stopu koji su se u svrhu propagiranja jedrenja radili u neprofitnom brodogradilištu. Radilo se o tome da je netko zaljubljen u jedrenje osnovao tvrtku koja je proizvodila dva tipa broda, pokrivala sve troškove, ali nije uključivala zaradu. Normalno da su radnici dobivali plaću, normalno da su plaćani svi troškovi proizvodnje, ali bez troškova prodaje, marketinga i profita, brodovi su bili i 40-ak posto jeftiniji od sličnih komercijalnih proizvoda. Uz to su bili i monotypovi, pa se u regati stvarno vidjelo tko bolje jedri, a ne tko ima više para za bolja jedra. Vrlo poučno, iako nisam siguran da se ideja zadržala do danas. U međuvremenu je kapitalizam u svojoj liberalnoj formi toliko eskalirao da se ovakve ideje i projekti teško održavaju. Nešto slično su Amerikanci pokrenuli prošle godine, ali za minije, brodove tipa *Open 6.5* s idejom da ih se što više napravi u Americi.

Sva posada na *Flourishingu*, a Hopkins mi je kazao da je tako i na većini drugih brodova, je



bila u biti amaterska, što znači da ih Hopkins nije plaćao, već su dapače i oni sudjelovali u pokrivanju svih troškova regate. Ideja je sljedeća: Hopkins ima brod, svi jedre zbog užitka, i već je dovoljno da je Hopkins dao brod i omogućio drugima da jedre, pa nema smisla na njegov teret navaliti i sve troškove regate. U popisu mogućih članova posade bilo je dvadesetak osoba različitog profila, muških i ženskih, od profesionalne tajnice *RORC-a* koja je do svoje 35 godine radila prebacujući brodove po svijetu, pa je u tome nekoliko puta projedriла svijet, do mehaničara iz Brighton-a, koji je jednostavni volio jedriti. Od njih dvadesetak uvijek je bilo lako složiti posadu koju je činilo obično desetak ljudi.

Pitate se sigurno gdje je onaj mazohizam s početka teksta? Do sada je sve super, nema zamjerke. Nakon regate za St. Malo trebao sam sudjelovati i na *Fastenetu*, 608 milja jedrenja, ali sam se zahvalio i izvukao da bih rado sudjelovao, ali da se trebam spremati za povratak kući. A u stvari sam zaključio da je tri dana jedrenja maksimalno koliko mogu izdržati, a *Fastenet* je trebao biti skoro cijeli tjedan. I onako bi se nakon vikenda oporavljao isto toliko dana, a pitanje je bi li se poslije *Fasteneta* uopće oporavio. Oporavio od čega? Osim druge regate, kada je vjetar bilo dosta, na više-manje svim ostalim regatama vremenski su uvjeti bili izdržljivi. Ono što je bilo neizdržljivo je engleska hrana na brodu. Osim francuskog doručka sve je ostalo bio pravi mazohizam, hranidbeni horor, od kojeg sam se trebao oporavljati. Zamislite da ste gladni i jedva čekate neki obrok, i onda zadužen za hranjenje kaže: - It's a lunch time, we have nice apple and kidney pie.

Prevedemo li, ručak se sastojao u pećnici podgrijane gotove industrijske pite od jabuka i bubrega! Ne možete niti zamisliti kakvog je to okusa. Ili, drugi put *curry chicken legs*, industrijski kokošji bataci u nejestivom curry umaku, također podgrijani u pećnici. Nakon dva puta sam došao pameti i nosio sa sobom kekse i čokolade, ali i sam miris bi bio dovoljan da me prođe volja za svim. I tko bi onda izdržao tjedan dana na piti od jabuka i bubrega? Drugi razlog, ne manje mazohistički, bila je konverzacija. Zamislite mediteranca koji voli

razgovarati kako 6 – 7 sati sjedi na bandi broda, s jedne strane jedan Englez (ili Englezica), s druge strane drugi. I onda počneš neku konverzaciju, a jedini odgovor je Yes it is! Ili - No, it is not. Kreneš drugom temom, a opet isto. I onda kao i oni bleneš u daljinu i pitaš se je li tebi to treba, sjetiš se Jadrana, topline i spize, vina i maslinovog ulja. Možda je nekome to o.k. ali meni sigurno nije ... i nakon toga, iako sam se s Hopkinsom još neko vrijeme dopisivao, nije mi više palo na pamet jedriti na engleskom regatnom brodu. Na francuskom možda i bih, ali na engleskom sigurno ne.

