

FORBES

# ForbesLife

Sport & Hobby



Foto DIANA VIDRAȘCU



# A doua viață în yachting

În urmă cu câțiva ani, marea era doar o paranteză în carierele lor de avocați și arhitecți. După tsunami-ul crizei, nordul de pe busolă indică mai mult ca oricând înspre hobby. La Campionatul de Yachting Offshore de la Mangalia am descoperit o comunitate de oameni ai mării care fac bani pe uscat pentru a-și întreține pasiunea pentru apă. Și pe care nu i vezi decât dacă ai curajul să te îndepărtezi de mal.

DE DIANA FLORINA COSMIN

„D

eci o să stai tot weekendul pe un yacht, cu un cocteil cu umbreluță în față“. Aceasta a fost reacția-standard culeasă de la colegii din redacție în ziua în care i-am anunțat că voi reprezenta Forbes România la un campionat de yachting offshore. De înțeles. Particula „yacht“ într-o frază te duce automat cu gândul la miliardarii de pe Coasta de Azur, cei care își conduc ambarcațiunile de sute de mii de euro între Cap Ferrat și St.Tropez și, între două sticle de șampanie băute în cockpit din pahare de cristal, mai opresc, din când în când, pentru o baie în larg.

Ca în bancurile clasice cu Radio Erevan însă, „yachtul“ meu s-a dovedit a fi, de fapt, un velier, cocktailul o sticlă de apă de la gheață și verbul „a sta“ mai mult o figură de stil pentru voltele făcute la fiecare două-trei minute, sprijinită pe coate și genunchi, pentru ca

ghiul catargului să nu mă lovească în cap. Și, cu toate astea, o experiență pe care nu aș da-o la schimb pentru nicio margarita cu umbreluță.

După un workshop intensiv cu Ovidiu Drugan în ziua de dinaintea cursei, un fel de „crash course“ cum ar spune americanii, în care înveți totul dintr-o suflare, echipa de jurnaliști din care am făcut parte a câștigat Cupa Presei, într-o competiție premergătoare Campionatului de Yachting propriu-zis.

„Sper că vă este clar că VOI, jurnaliștii, ați câștigat“ încercam ulterior să-mi explice Victor și Iulia Fulcea, căpitanul și respectiv skipperul navei „Simina“, ambarcațiunea care ne-a fost repartizată, prin tragere la sorți, pentru regata presei. Deși conducerea propriu-zisă a navei a stat în sarcina celor doi și a celorlalți patru membri ai echipajului, în yachting procedura angajării unor profesioniști

care să concureze alături de tine este ceva obișnuit. „Poți avea o barcă foarte bună, dar nu și oamenii potriviți, așa că aduci super-profesioniști să te ajute, iar gloria este a întregii echipe, inclusiv a ta“, încerca să-mi explice Victor. Nu păream pe deplin convinsă, nici eu și nici ceilalți membri ai echipei, dar Victor avea toate argumentele de partea lui și părea foarte convingător. Mai ales că deja nu ne mai aflam pe o terasă la malul mării, cu un cocteil în față, ci în biroul său de arhitect din centrul Bucureștiului. În jumătatea sa serioasă de lume.

Chiar și acolo însă, printre cărți de arhitectură și machete, se mai ițea câte o „bobină“ de școte (sforile speciale prin care se manevrează colțul de jos al unei vele, pentru a o fixa într-o poziție potrivită față de vânt) care, pentru cineva care nu-i cunoaște bine pe Victor și Iulia, ar putea părea doar un element decorativ original. Cam



Foto: BOGDAN IURĂȘCU / BMW

cum era, în urmă cu doi-trei ani, și hobby-ul lor legat de yachting: un mod de a înfrumuseța weekendurile, dar nu mult mai mult. Nu din lipsă de interes, ci de timp. „Pasiunea era la fel de mare, dar aveam mai mult de lucru și stăteam amândoi cu laptopurile lângă barcă, dând e-mailuri către clienți“, își amintește Iulia.

După ce perioada de boom a construcțiilor, „pâinea și untul“ unui arhitect, a trecut, balanța a ajuns să se încline mai mult către hobby. „Scopul

## **■ Pentru optimizarea navelor nu există specialiști în România.**

VICTOR FULICEA, CĂPITAN „SIMINA“

principal acum este să avem o viață frumoasă, fără griji inutile“, sintetizează Iulia situația din prezent.

Tot pasiunea pentru yachting a fost cea care i-a adus împreună, deși fiecare își începuse separat aventurile sportive. Victor cochetase cu windsurfingul și era pasionat de Rally Raid (o formă de curse offroad), iar în 2007, proaspăt proprietar al unui catamaran de două persoane, căuta pe cineva care să-l inițieze în navigație. Pe principiul „când ești pregătit să înveți, apare și profesorul“, în acea perioadă s-a reîntâlnit cu Iulia, fostă colegă de la Facultatea de Arhitectură, care practica yachtingul de la vârsta de 12 ani.

De atunci, indiferent de programul aglomerat și de proiectele de arhitectură, viețile lor s-au învârtit, invariabil, în jurul bărcilor. „Poți să locuiești pe barcă, să ieși de plăcere în larg sau să stai acostat în port și să bei un pahar de vin“, explică Victor și Iulia, care le fac pe toate trei, plus concursurile periodice de profil. Plăcerea stă în proximitatea apei, o atracție suficient de mare pentru a-i face să renunțe chiar și la planurile pentru o casă în 2 Mai,



Echipa navei Simina: Victor Fulicea (Căpitan), Iulia Fulicea (Skipper), Alin Dumitru (Mastman), Marian Dumitru (Bowman), Paul Negoescu (Allrounder), Laurențiu Matache (Trimmer, Allrounder), Ștefan Munteanu (Pitman, Traveller), Andrei Pop (Second Pitman), Mihai Radu (Mainsail Trimmer), Mugur Bujor Roșca (Tactician), Andrei Teodorescu (Second Mastman) și Gheorge Turnea (Shore Team).

pentru a investi totul într-o „casă plutitoare“. Așa a apărut velierul „Simina“, botezat după Simina Mezincescu, bunica lui Victor și persoana care i-a sprijinit, moral și financiar, în pasiunea pentru yachting. „La 16 ani,

bunica mergea în curse de motocicletă cu băieții și îi bătea“, râde Victor, admirativ. Tot în acele vremuri, făcea și sărituri cu parașuta, pilota avioane și mergea la raliuri. „Ea mi-a finanțat și pasiunea pentru offroad“, zâmbește

Foto: DIANA VIDRAȘCU



## Top 5 prejudecăți despre yachting

### 1. Este un sport pentru miliardari.

O ambarcațiune de nivel confortabil ajunge la 50-60.000 de euro. Sub această valoare se situează doar navele second-hand sau cele de dimensiuni foarte mici. Totuși, crede Ovidiu Drugan, nu posesia unei nave este elementul esențial. Odată ce stăpânești tainele navigației, poți închiria o ambarcațiune împreună un grup de prieteni sau poți merge pe bărcile altor pasionați. „Velierele din România au foarte puțin echipaj iar oamenii sunt deschiși”, explică tot Ovidiu.

### 2. Întreținerea costă o avere.

Dacă te-ai decis să devii, totuși, proprietar, întreținerea unei ambarcațiuni de performanță medie se situează în jurul a 2.500 de euro pe an, din care chiria se ridică la 1.000 de euro și asigurarea la circa 800. Consumul unui velier este, de asemenea, extrem de redus: prețul unui „plin” pentru întregul sezon (toate lunile de vară) echivalează cu cel al combustibilului pentru două săptămâni de plimbare cu mașina. Ambarcațiunile cu motor sunt, în schimb, consumă mai mult.

### 3. Este un sport periculos.

„Fotbalul jucat pe terenuri amenajate e mai periculos decât yachtingul”, glumește Ovidiu

Drugan. „Am auzit de oameni cu picioare rupte, paralizii, în timp ce la yachting nu a avut nimeni nimic rupt în zece ani de când practic acest sport”. În plus, un echipaj și un skipper cu experiență reduc riscurile la zero.

### 4. În România nu ai ce să vezi pe mare.

„Este parțial adevărat”, explică Iulia Fulicea. România nu are insule sau peisaje paradisiace precum Grecia sau Italia, însă o velieră reprezintă o oază de libertate. „Măcar te depărtezi de manelele de pe plajă și faci o baie în larg, unde apa e curată, fără alge”.

### 5. Bărcile cu motor sunt mai sigure decât velierele.

Contrar a ceea ce vede din afară, lucrurile stau mai degrabă invers. Odată ce cunoști bine manevrele unei nave cu vele, totul devine simplu și intră în reflex. La cea cu motor, în schimb, „dacă rămâne fără benzină sau se strică motorul, ești naufragiat”, explică Ovidiu. Comparația clasică este cea dintre elicopter și avion: dacă s-a oprit motorul, elicopterul se prăbușește, fără putință de scăpare. Nava cu vele, în schimb, este echivalentul avionului: îți mai dă o a doua șansă.

el. Deși nu a experimentat yachtingul la nivel competițional, le-a înțeles pe deplin înflăcărea pentru acest domeniu, adesea trecut cu vederea în România.

Odată văzut în postura de proprietar de navă, lipsa specialiștilor în domeniu l-a dus pe Victor în postura de a-și face realiza singur anumite ajustări pentru ca „Simina” să fie

suficient de competitivă și pentru întreceri pe apă. Prima sarcină: ușurarea ei de toată supragreutatea care ar fi putut încurca. „Optimizarea navelor este o nișă pentru care nu există specialiști în România”, explică Victor, care s-a apucat de citit cărți pe această temă și l-a contactat chiar și pe proiectantul cocii bărcii (scheletul și învelișul exterior al ambarcațiunii),

Humphrey Yacht Design din Marea Britanie. În cele din urmă, „Simina” a slăbit cu aproape o tonă, iar ultima îmbunătățire a inclus eliminarea unor cabluri electrice în plus, care cântăreau nu mai puțin de 50 de kilograme. „Cât un om”, punctează Iulia. Un om în plus sau în minus poate face diferența între câștigarea și pierderea unei regate. Exact logica după care apare și necesitatea voltelor făcute pe coate și genunchi în timpul competiției noastre: când se face manevra de întoarcere în vânt și barca se înclină pe o anumită parte, tot echipajul trebuie să se mute pe

## Acum am devenit yachtman de profesie și arhitect doar în timpul liber.

VIDIU DRUGAN, PROFESOR DE YACHTING

partea cealaltă, cu mâinile și picioarele atârând în afară, pentru a ușura ambarcațiunea de orice kilogram în plus. Într-o competiție strânsă, fiecare nod contează!

Navigatorii de pe veliere au o relație complicată cu vântul. Atunci când bate din spate (de la pupa) poate fi cel mai bun aliat. Când bate din față, totul devine o geometrie laborioasă de așezare a velelor în unghiul optim astfel încât să apară portanța: fenomenul prin care barca se mișcă chiar și cu vântul bătând în sens contrar. La regata desfășurată în luna mai între Mangalia și Nisipurile de Aur, echipajul de pe „Simina” a trăit pe propria piele vitregia vânturilor: deși parcursese trei sferturi din drum în trei ore și jumătate, vântul a căzut cu totul și au ajuns să facă încă opt ore până la destinație. După care vântul a revenit în forță și, chiar dacă ajunseseră primii în port, Iulia, Victor și restul echipei au sfârșit pe ultimele locuri din cauza formulei de handicap.



Foto: ARHIVA PERSONALĂ

Ovidiu Drugan

civilă, de avocat, se întoarce la sfârșitul sezonului și Ovidiu Drugan, profesorul nostru de yachting, care ne-a făcut, pentru o seară, să ne simțim din nou ca la școală. Mai precis ca niște elevi neinițiați care trebuie scoși la tablă pentru a desena pozițiile marinarilor la babord sau tribord și a seta cum trebuie unghiul velelor în funcție de direcția vântului. În cazul lui Ovidiu, pasiunea pentru yachting este o combinație între moștenirea de familie și fascinația pentru Jules Verne. După ce, în copilărie, tatăl său l-a luat pe barcă pentru a-i demonstra pe viu cum se simte vântul într-o velă, cartea „Doi ani de vacanță“ i-a pecetluit nou-descoperita pasiune. Povestea grupului de copii din Noua Zeelandă care se trezesc singuri în largul mării, pe un velier, l-a făcut să-și dorească să fie și el un mic „Bryant“, personajul central al cărții.

După revoluție, când familia Drugan a cumpărat o barcă second-hand pe care a renovat-o în cel mai mic detaliu, Ovidiu a început să participe la concursuri și să ia premii. În paralel, și-a luat licența de avocat, iar cele 12 ore de practică pe zi au preluat, treptat, controlul vieții sale. Timp de yachting avea doar în weekend, dar își făcea cu sârg norma de „virusat“ cu microbul navigației, împreună cu alți prieteni avocați. „Ajusesem să spun, în glumă, că sunt yachtman de profesie și avocat în timpul liber“, își amintește el. Gluma s-a dovedit, în timp, o adevărată profecție, pentru că venirea crizei i-a dat peste cap planurile, la fel ca și în cazul familiei Fulicea.

„Se spune că un avocat este la fel de bogat precum clienții lui“, afirmă Ovidiu. Faptul că în primele trei luni de criză cei mai mulți dintre clienții lui și-au pierdut 80% din business-uri vorbește de la sine despre marea provocare pe care i-a lansat-o criza. Un alt fel de mers împotriva vântului, care a impus o reconsiderare de strategie la 90 de grade. Și, ca într-o vîltă care înclină barca de pe o parte pe alta,

Nefiind identice, bărcile care participă la regatele din România au fiecare un coeficient prestabilit, în funcție de care li se judecă performanța: chiar dacă ai ajuns primul la finish, te poți trezi pe ultimul loc pentru că o bărcuță de două ori mai mică a ajuns într-un interval de timp mult mai bun, ținând cont de specificațiile ei tehnice. Ceea ce mă duce cu gândul la faptul că, mai mult decât a concura cu ceilalți, fiecare concurează, de fapt, cu el însuși și cu propriile performanțe.

Un test de rezistență personală pe care l-a făcut indirect și Iulia, anul trecut, când la două luni după naștere a participat la o cursă cu bărci mici („dinghy“), avându-l drept coechipier

pe Victor, care, la momentul respectiv, nu avea habar de această disciplină. A învățat însă totul în două săptămâni. „E mult mai greu pe o barcă mică“, își amintește el. „Pe o barcă de 12 metri faci doi metri ca să dai drumul la o școtă, pe o bărcuță din-asta dacă te miști puțin se înclină și se răstoarnă“.

Indiferent dacă se află pe „Simina“ sau pe o bărcuță cât o coajă de nucă, în preajma mării Victor și Iulia sunt alți oameni: se îmbracă altfel, se poartă altfel și se simt altfel. E jumătatea lor de viață fără alte griji decât unghiul din care bate vântul. „Când se termină vacanța, lăsăm neoprenul și școtele și ne întoarcem la viețile noastre de zi cu zi“, punctează Iulia. La viața lui

Ovidiu a schimbat centrul de greutate al lumii lui. S-a relocat la Constanța din mai până în noiembrie, lunile de yachting, urmând ca avocatului să-i rămână celelalte cinci luni din an, plus câteva weekenduri: „Acum chiar sunt yachtman de profesie și avocat în timpul liber“. Gluma a devenit realitate. Se află, însă, la jumătatea drumului către scenariul ideal, pe care l-a auzit din poveștile altor yachtmeni: există un băiat care, de 15 ani încoace, lucrează ca ajutor de skipper pe o ambarcațiune din Sardinia, iar cealaltă jumătate din an o petrece ca monitor de ski în Elveția. „Asta da viață“, râde Ovidiu, cu o ușoară invidie.

Etapele nu pot fi sărite însă, iar traseul său de yachtman a bifat, până acum, toate etapele firești de dezvoltare a virusului: de la bărcuțe mici la case plutitoare și de la expediții pe lac la aventuri pe mare. Perfect logic, pentru că, pe măsură ce pasiunea se transformă într-un stil de viață, ambarcațiunea nu mai reprezintă doar un mijloc de a ajunge din punctul A în punctul B. Totul ajunge să se centreze în jurul bărcii: „Împletești expediția cu viața și ajungi să

trăiești pe barcă, să călătorești cu ea, să fie parte din tine“.

Partea frumoasă în yachting este că poți să trăiești toate aceste senzații și fără un certificat de proprietate în buzunar. Ba chiar, surprinzător, ai șanse mai mari să o faci fără o ambarcațiune proprietate perso-

prețioasă. Până să ajungă să reediteze povestea băiatului pe jumătate skipper, pe jumătate monitor de ski, Ovidiu are planuri mari pentru ambele lumi din care face parte. În yachting, și-a luat în serios rolul de „virusator“ și a pus bazele unei școli de profil, SetSail, bazându-se pe propria sa experiență

## PENTRU REGATE DE NIVELUL ȘI PERFORMANȚELE CELOR DIN AFARĂ AR FI NECESARE MĂCAR ZECE BĂRCI IDENTICE.

nală. „Obiectul nu este să fii proprietar de barcă, ci să navighezi cât mai des“ explică Ovidiu. Neașteptat, puțini

dintre cei care își cumpără o ambarcațiune o valorifică la fel de mult ca pe „Simina“ lui Victor și a Iuliei sau pe „Indira“, lui Ovidiu. Cei

mai mulți ajung să stea cu ea la mal, să bea o bere cu prietenii în cockpit din când în când și apoi să plece înapoi spre casă. Plăcerea adevărată, de a petrece cât mai mult timp pe apă, o experimentează mult mai des cei cu statut de musafir pe bărcile altora, pentru că pentru ei fiecare secundă de navigație este

din școlile de navigație de modă veche. „Profesorii noștri erau căpitani de cursă lungă care ne vorbeau de ancore de două tone“, își amintește el. „Simțeam nevoia cuiva care să vorbească și despre ceea ce ne interesa pe noi, ca proprietari de bărci mai mici, de agrement“. Pentru a educa mai mult comunitatea yachtmenilor, unul dintre țelurile sale pe termen mediu este cel de a crește calitatea concursurilor de navigație și a elimina situații precum cea trăită de Victor și Iulia la regata din luna mai, când coeficiențele de handicap au făcut și au desfăcut câștigurile.

Pentru regate în adevăratul sens al cuvântului, ar trebui să fie măcar zece bărci de un anumit tip. „La noi, este ca și cum ai aduna trotinete, biciclete și motociclete la un loc, pe singurul considerent că toate au roți“, lansează el o comparație plastică. „Se fixează handicapurile și dacă bicicleta ajunge la zece ore după mașină, considerăm că totul e okay“.

Chiar și așa, românii sunt un popor competitiv din fire, iar regatele reușesc să le zgândărească întocmai acest orgoliu: „Suntem în stare să tragem de trotineta noastră cât putem, doar-doar vom ajunge înaintea motocicletei“, râde Ovidiu.

Tocmai de aceea, câteva bărci identice, indiferent de performanța lor tehnică, ar face diferența. Există



### Toate vecele sus

Deși termenul „yacht“ este folosit în mass-media cu predilecție pentru a desemna ambarcațiunile de lux ale bogaților lumii, sportul numit Yachting se referă la toată suita de nave de diverse dimensiuni și performanțe care servesc navigației în scop recreațional.

Pe lângă experiența în conducerea unei nave, echipajul unei bărci trebuie să aibă și cunoștințe de meteorologie, sisteme mecanice și electrice,

radio, prim-ajutor precum și situații de urgență pe mare. Pe lângă activitățile de agrement, pasionații de yachting mai pot desfășura și chartering (închiriere de bărci), pot ține cursuri de navigație sau pot participa la diferite concursuri de profil.

Dincolo de titlurile și trofeelee care se află în joc, aceste evenimente competiționale reprezintă cele mai bune moduri de a strânge laolaltă oamenii pasionați de domeniul navigației. „Este echivalentul networkingului din afaceri“, explică Ovidiu Dragan.

proiecte în acest sens și, chiar dacă până acum nu s-au concretizat, avocatul-profesor-yachtman nu renunță.

Deși comunitatea yachtmenilor din România se află încă la început, modul cum este dispusă – pe cercuri concentrice – favorizează expansiunea. Totul pornește de la un nucleu dur format din oameni care se află tot timpul la mare și au ca activitate principală navigația.

De la miez pornește primul cerc interior: oamenii asemeni Iuliei, lui Victor și lui Ovidiu, pasionați de mare, dar care au cariere paralele și se împart între București și litoral. Al doilea și al treilea cerc: oamenii cu microbul yachtingului, dar care nu au mai mult de două săptămâni pe an de petrecut cu familia și prietenii pe barcă și, respectiv, iubitorii tuturor sporturilor de apă, care gustă, inevitabil, și din plăcerile yachtingului.

Ultimul cerc, cel din care se pot recruta cel mai ușor noi adepți ai yachtingului, este format din oameni care au noțiuni de bază despre ceea ce presupune acest sport și care simpatizează cu oamenii care îl practică. Este categoria – din care, mărturisesc, fac și eu parte – a celor care dau like-uri la poze din regate și comentează cu înflăcărare în legătură cu rezultatele de la concursurile altora. „Aceștia sunt oamenii care pot fi salvați de la soarta crudă și pot ajunge să li se arate lumina“, glumește din nou Ovidiu și îmi dau seama că, dincolo de haz, acum vorbește profesorul de navigație, nu avocatul. Care, după câteva momente de tăcere, decide totuși să îmi facă un „upgrade“ într-o categorie superioară. Cercul meu, al amatorilor pasionați, nu este chiar cel de pe urmă. Mai există unul, și mai mare, cel al „nedescoperiților“. Cei care stau pe plajă, întinși pe șezlong cu un cocteil cu umbreluță în mână, și, în timp ce se întorc de pe o parte pe cealaltă, mai aruncă din când în când câte o privire fugitivă spre linia orizontului. Și se întreabă toată viața ce se află, de fapt, acolo. **12**



Foto: BOGDAN IURĂȘCU/BMW

## Campionatul de Yachting Offshore

A doua ediție a Regatei Nautic Life Beneteau, organizată de către Nautic Life și Yacht Club România, în cadrul Campionatului BMW de Yachting Offshore, a înregistrat un record ca număr de participanți pentru o regată locală: 22 de echipaje, dintre care 18 din România și 4 din Bulgaria.

În avanpremiera regatei a avut loc și prima Cupă BMW a Presei la Yachting Offshore, o inițiativă BMW România și Yacht Club România, cu sprijinul Nautic Life. Trei echipaje de jurnaliști au participat pe trei yachturi din clasa racing: Simina, Indigo și Life. Pe primul loc s-a impus echipajul de pe yachtul Simina

(skipper Iulia Fulicea), urmat de Life și Indigo. Printre jurnaliștii premiați de pe „Simina“ s-a aflat autoarea acestui articol, care a participat din partea Forbes România. Premierea a avut loc la Maritimo Bar Lounge din Mangalia iar trofeele au fost înmânate jurnaliștilor de către Marco Schulz, Director General BMW Group România.

În cadrul regatei Nautic Life Beneteau, nava Simina a fost câștigătoarea la clasa IRC Racing, dar și învingătoarea la nivel general, dat fiind că și-a adjudecat și prima etapă, cea internațională – BMW Black Sea International Regatta.



Echipajul navei „Simina”: câștigătorii regatei Nautic Life Beneteau.

Foto: DIANA VIDRAȘCU