

'Bobara' ovogodišnji prvak u svojoj klasi krstaša

Sve ono što je prije rata predstavljalo najvišu klasu dubrovačkog sporta u jugoslavenskim razmjerima bio je »Jug«. Poslije rata »Jug« je opet najveći dubrovački sportski adut, a u posljednje dvije godine opet dominira jugoslavenskim vaterpolom, pa čak i postaje evropski prvak, što je najviše dostignuće dubrovačkog sporta do danas.

Daleko skromniji doprinos, ali u jugoslavenskom jedriličarstvu ipak vrhunski, dubrovačkom sportu dao je krstaš »Bobara« JD »Orsan«, kako u poslijeratnim godinama, tako i najnovijom pobjedom na državnom prvenstvu 1981. godine u svojoj klasi krstaša.

»Bobara« je specifična jedrilica. Građena je 1936. godine u Varezze kraj Genove u brodogradilištu Baglietto koje je poznato brodogradilište za jahte i regatne brodove. Duga je 11,20, široka 2,12 m, gazi 195 a visina jarbola je 15 m.

Brod je naručen za švedskog kralja i za ono vrijeme je bio najmoderniji regatni brod klase R-6. Napravljen je po tada najnovijoj formi t.zv. »golubova prsa«. Zbog toga što je bio nešto brži od brodova te klase, švedski kralj ga nije preuzeo, pa ga je kupio tadašnji dubrovački brodovlasnik Božo Banac i poklonio jedriličarskom društvu »Argosy« (današnji »Orsan«). Tako je brod 1937. godine transportiran brodom u Split, a onda u Dubrovnik, gdje je zamijenio prvo ime »Maene« u »Bobara«, po istoimenom otočiću ispred Cavtata. U to vrijeme Split je već imao razvijeno jedriličarstvo pa je montaža jarbola i oprema vršena u Splitu. Tri čovjeka su tri dana odgonetali njezinu opremu, da bi mogli svaku stvar staviti na svoje pravo mjesto, jer tako modernog broda još nije bilo na Jadranu, pa nije bilo moguće iskustvo s klasičnim jedrilicama koristiti za tako moderan brod. Takav brod nije imao ni svrstanje u neku od klasa koje su se takmičile na domaćim regatama i jedno vrijeme je služila samo za rekreacijsko jedrenje. Njegov prvi kormilar bio je Toni Pitarević, jedan od pionira jedriličarskog sporta u Dubrovniku.

Za vrijeme rata »Bobara« je bila izvučena, pa tako rasušena i izrešetana mitraljeskim mecima iz aviona, čekala je s obnovom zemlje i svoju obnovu. Već 1946. i 1947. godine svojom vitkom linijom reže more Gruškom lukom i Koločepskim kanalom, da bi 1948. godine krenula na prvu Jadransku regatu od Splita do Zadra i natrag u klasi regatnih krstaša. Prvu regatnu posadu »Bobare« vodio je Toni Pitarević, a mornari su bili Ivo Mitrović — Pajo, Marinko Bonačić i Ivo Pitarević — Žižo. Kako

je u to doba naša obala bila još pod minskim poljima, navigacija je bila izuzetno teška. Po kartama s kojim su raspolagali i po ruti koju su prošli, sigurno je, da je u toj navigaciji Bobarina kolumba imala sreće, jer je mogla zakačiti koju minu preko minskih polja kojima je prošla. A koji su strah tek pretrpjeli tada mladi mornari Žižo i Marinko, to samo oni znaju, kad i danas s jezom o tome pričaju.

Tako je počeo takmičarski vijek »Bobare«. Poslije »Bobaru« vodi Miše Račić, a zatim Aldo Petričić, koji je s njom 3 puta osvojio prvo mjesto na Jadranskoj regati. U posadi »Bobare« 1950. godine pojavljuje se Andro Knežević, koji će 1954. godine uzeti njeno kormilo i držati ga sve do danas i tko zna koliko još. Iste godine zbog novog svrstavanja brodova u klase, na regatama nisu mogli sudjelovati otvoreni brodovi, pa se »Bobara« morala preurediti tako da je napravljena kabina i nepropusni zdenac (cockpit), čime je postala zatvoreni brod i kao takva mogla sudjelovati na Jadranskim regatama. Tako preuređena »Bobara« je startala iz Pule prema Zadru, ali je već u noći zahvatila jaka bura pa je na uru po ponoći pukao jarbol. »Bobara« je nemoćna nošena morem i vjetrom prema otoku Istu mogla biti zauvijek izgubljena, ali velikim zalaganjem, spretnošću i znanjem, posada je uspjela zadržati pramac na vjetru do jutra, kada ih je prihvatio jedan minolovac JRM. To nije bio prvi put da je »Bobari« pukao jarbol, već peti po redu, što dokazuje da je brod zbilja bio pretežak, jer je na tako uski brod i visoki jarbol, 3 tone olova bilo previše u njegovoj kobilici. Zato se kod gradnje novog jarbola izmijenio sistem opute (takelaže), pa od tada jarbol više nije pukao, što ne znači da nije bilo nezgoda s njim. Već 1955. godine »Bobara« pobire sve nagrade u domaćoj konkurenciji. Na Brionskoj regati s havariranim jedrom ipak je prva na cilju, kao i na Jadranskoj od Pule do Herceg-Novog.

U Gradskoj luci za vrijeme plivačkih i vaterpolo utakmica te godine, poznata grupa navijača iz Gruža sa zidina pjeva jednu tada popularnu melodiju s tekstom: »Tu je jedro tu denovez — tu su spinakera dva. Sad pjevaju u šali, veliki i mali — Bobara je prva to se zna«, što publika dugo s pljeskom nagrađuje.

I tako iz godine u godinu Andro i »Bobara« haraju domaćim regatama. Ali nije samo Andro. S njim su uvijek 3-4 mladića kojima se ispunio san da s »jole«, »šljuke«, »petice« ili »zvijezde« stigne i do »Bobare« — Orsanovog plafona. Znali su se oni topiti kao 1956. godine kod Porera po jakom šiloku ili zahva-

ćeni morskomo pijavicom kod Velikog Vratnika, kada je otišao i flok i jedro u komadiće, kao i druge mnoge nevere prebroditi. Sve je to bilo nagrađeno pobjedom, ali se nekada moralo i odustati.

1962. godine održava se prva međunarodna regata poslije oslobođenja i to tzv. Transjadranska regata. Prva ruta je bila Split — Rimini — Trst u 2 etape. Uska i elegantna »Bobara« se pojavljuje na startu. Privlači pažnju svojom vitkom linijom, kao i svugdje gdje se pojavila, ali i sumnju za regatu na »debelom« moru. Te sumnje ne mogu pokolebati posadu punu volje, želje i nade da »Bobara« i to može. U početku izgleda da je »Bobara« i u toj konkurenciji s modernijim, novijim i daleko opremljenijim talijanskim brodovima nepobjediva, jer dok se nalazila 9 Nm pred Riminijem, najbliži joj konkurent bio je tek kod našeg otoka Premuda. Ali nevjeme je počelo, a »Bobara« se borila protiv svih nedaća i svih pravila. Talijanski ratni brod je 4 i po sata pratio »Bobaru« i 2 puta nudio tegalj koji je

Andro odbio vjerujući da će i brod i ljudi izdržati, a more popustiti. Međutim, kada su se oko pola noći opasno približili obali nije bilo druge nego vratiti se bliže ratnom brodu i prihvatiti njegovu treću ponudu za tegalj. Ta borba hrabre posade u maloj »Bobari« s tako velikim morem, njena volja, izdržljivost i vještina nije prošla nezapaženo jer su talijanske novine pisale o tom podvigu, a jedan je stručni list opisao taj događaj pod naslovom »Bobara heroj«. Sam zapovjednik pratećeg broda talijanske ratne mornarice pozvao je posadu »Bobare« na svoj brod, da on i njegova znatiželjna posada vide te hrabre mladiće. U drugoj etapi od Riminija do Trsta, kada se »Bobara« nalazila 30 Nm od Trsta, opet veliko nevjeme. Ovaj put poznata tršćanska bura puhala je brzinom od 100 km/sat, kao u sred zime, što do tada nije doživjela ni jedna posada svih krstaša sudionika. Od 16 brodova samo je 5 došlo u Trst a među njima »Bobara«, prva u svojoj klasi. Za taj dolazak na cilj nema riječi s kojima bi se sve moglo opisati što je posa-



Slika »Bobare« iz 1958. godine

da kroz tu noć proživjela i sama »Bobara« izdržala. Spomenut ću samo da je bio veliki prodor vode u brod, da su se bacale rakete za pomoć, ali u tim uraganima mora i vjetra nitko nije mogao vidjeti malu »Bobaru« ni radar pratećeg broda, ni avioni koji su ih tražili.

Transjadranska regata je teška regata, jer najmanje 3 dana i noći treba neprekidno jedriti. Sada već stara »Bobara« morala se renovirati da se ne dogodi da negdje potone. Tako je 1963. godine po drugi put obnovljena u Splitu, (prvi put 1957. g) kada su joj izmijenjena rebra i oplata. Iako brod nije za tako naporne regate, jer se na njemu ne može za vrijeme regate kuhati, spavati i živjeti, a za nevremena ni suh biti, Andro je bio uporan i pojavljivao se s »Bobarom« na startu Transjadranskih regata sve dok nije pobijedio.

Nezaboravan je bio ispraćaj »Bobare« na startu iz Dubrovnika prema Anconi 1964. godine kada je puna Porporela skandirala: »Bobara« — »Bobara«. A »Bobara« je kao i uvijek prva startala i vodila trku, ali u visini početka otoka Mljeta pukao je jedan okov na jarbola i »Bobara« se morala vratiti u svoju lučicu još istu večer. Bio je to šok ne samo za posadu i klub, već cijeli sportski Dubrovnik. Ali sve te nedaće samo su inatile Andra i posadu, koji su svaki put s većim iskustvom išli na start, da bi sve te napore krunili pobjedom u 1969. godini na ruti Trst — Tremeiti — Split, osvajajući I mjesto u svojoj klasi i ujedno bili najbrži brod cijele regate. Osim Andra u toj regati su bili: Mario Knežević, Mladen Andrić, Pero Domaćin, Buco Sambrailo i Stijepo Osijan. Ti mladići donijeli su klubu najvredniji pokal.

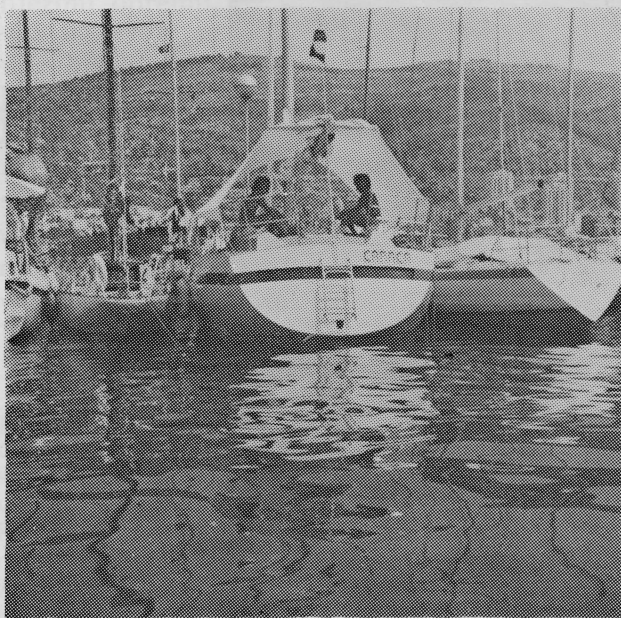
Od tada »Bobara« nije više išla na Transjadransku regatu, jer se zbog prelaska iz tzv.



klase RORC¹ u klasu IOR² nije mogla nositi s novim modernijim i bolje opremljenim krstašima. Naime, u novom razvrstavanju klasa krstaša po IOR-u »Bobara« se našla u nepovoljnom položaju, jer je morala davati više korigiranog vremena po 1 Nm.

Nakon par godina ukinuta je Transjadranska regata, a »Bobarino« ime upisano je na vrijednom pokalu za najbrži brod. Taj pokal nalazi se u vitrinama Y. C. »Adriaco« u Trstu. Tako je »Bobara« jedina od svih jugoslavenskih brodova do danas, upisana u pobjednike jedne velike međunarodne regate.

Međutim, u domaćoj konkurenciji još uvijek je nepobjediva, jer se moderniji i po razvrstanju suvremeniji brodovi kod nas pojavljuju tek polovinom sedamdesetih godina. I s njima se »Bobara« uspješno nosi. Svake godine se pojavljuje po koji novi plastični brod na startu neke domaće regate. Stara, uska i niska »Bobara« djeluje staromodno prema performansama svojih super modernih konkurenata. Na tim brodovima jedri se uz pomoć suvremenije tehnike »u rukavicama« i s osjetljivim, preciznim aparaturama kuta upada i jačine vjetra, s punim komforom širokog i visokog broda. Na »Bobari« se jedri po starom tj. uz pomoć »mostraventa« (vjetrokaza u obliku obješene tanke vrpce za oznaku smjera vjetra), sve »na ruke« i u šumi isprepletenih konopa. Na krmu su to škote (uzde) od velikog i malog floka (prečke), spinakera (balona za vjetar u krmu), koje sve moraju prolaziti kroz 1 koloturnik na svakom boku, (već prema tome što se koristi), pa škote od jedra, tanguna (motke za spinaker), tarcarule (kratice — konop za skraćanje jedra), konopi pataracina (zapatuk — dijela opute što pojačava bučno držanje jarbola po krmu). Uz jarbol i na pramcu su konopi za dizanje i spuštanje jedra, flokova i spinakera, zatim tanguna, te parangineti (konop s koloturnicima za natezanje) na dno flokova. Zato posada mora biti dobro izvježbana da bi se u toj gužvi snašla i uvijek brzo i na vrijeme, a po mogućnosti prije od konkurenta, izvršila dobru manovru, bez obzira na dan ili noć, mirno ili nemirno more. Za nemirnog mora niska »Bobara« zna djelomično biti trupom pod morem, a osim po



»Bobara«, snimljena krmom uz jedan od konkurentskih brodova

pramcu, val se često ukrca i preko krme, pa je bez obzira na kabanice, posada u takvim prilikama mokra i prisiljena na crpljenje mora iz zdenca ili unutrašnjosti. Sve te nadaće, koji novi konkurentski brodovi nemaju, posade »Bobare«, koju vodi »nesalomljivi« Andro, uspješno savladavaju svojom spretnošću i neustrašivom voljom za što boljim plasmanom.

No vrijeme čini svoje i »Bobari« se prvo plastificira paluba da ne pušta odozgo. JD »Orsan« se trudi da je još koju godinu održi regatno sposobnom, iako ona više nije neprikosnoveni u svojoj klasi. Tako se i drveni jarbol zamjenjuje aluminijskim, a ove godine se dobavljaju i nova jedra. Tako opremljena »Bobara« uspješno počinje ovogodišnju sezonu 1. svibnja u regati za prvenstvo Dalmacije na ruti Split — Starigrad — Split, gdje u jakoj konkurenciji osvaja I mjesto. Na drugoj regati za isto prvenstvo od 2. do 5. srpnja nije startala iako je krenula na tu regatu, jer se na putu za Split, po jakom maestralu, počela otvarati oplata, pa je nastao veći prodor vode u brod. Morao se cementirati otvor i vratiti se u »Orsanovu« lučicu, gdje je izvršen popravak. Tako okrpljena »Bobara« krenula je na Jadransku regatu u Rab. Dvije etape Jadranske regate buduće se za državno prven-

stvo, koje se zaključuje s još jednom regatom u trokutu.

U prvoj etapi od Prvić Luke (80 Nm) 27. srpnja »Bobara« stiže prva, ali zbog korigiranog vremena zauzima II mjesto između 7 krstaša svoje klase. Druga etapa jedrila se do Korčule (80 Nm) 29. srpnja u kojoj »Bobara« zauzima po korigiranom vremenu opet II mjesto, pa joj je to bio i plasman na Jadranskoj regati. Jedreći treću etapu u trokutu između Korčule, Mljeta i Pelješca »Bobara« zauzima ponovo II mjesto, što joj u konačnom plasmanu donosi mjesto ukupnog pobjednika u svojoj klasi. Tako je »Bobara« u svojoj 46. godini osvojila i laskavu titulu državnog prvaka. (Državna prvenstva za krstaše održavaju se tek unazad nekoliko godina).

Eto tako je Dubrovnik uz svog slavnog »Juga« dobio u ovoj godini još jednog državnog prvaka na moru. Taj uspjeh je u sjeni velikih »Jugovih« pobjeda, ali sportskom i pomorskom Dubrovniku isto vrijedan i drag.

- ¹ Royal Ocean Racing Club
- ² International Ocean Racing

BORIS FRANUŠIĆ



Posada »Bobare« koja je osvojila ovogodišnje državno prvenstvo. S lijeva: Hrvoje Mostahinić, Andro Knežević, Boris Franušić, Tonči Daničić i Ivica Milić