



Prof. BORIS FRANUŠIĆ
Dubrovnik

Zbog čega polemika o „Bobazi“

Svako mjesto, svaki grad i svaka zemlja ima u sportu svoje ljubimce s kojima dijeli radost uspjeha i tugu poraza. Tako je i s našim Dubrovnikom. Ono što je dubrovčane proslavilo u sportu bio je PK »Jug« i stara ljubimica »Bobara«. »Jug« nije više ni u prvom vaterpolo razredu, a i »Bobara« bi davno bila u pepelu da nije bilo ljubavi i volje da se sačuva ono što je još uvijek najbolji brod kluba i grada!

Čitavu godinu živi »Orsan« za »Bobaru« i njene startove. Od malih »kadeta« do stariih isluženih »petica« i »stela« mladi jedriličari kuju zanat da bi dostigli najviše priznanje, a to je »Bobarom« poći na neku regatu. Poslije oni s ponosom pričaju gledajući u klupsku vitrinu: »U ovom peharu ima i moga znoja«.

Već tri puta »Bobara« pokušava osvojiti najdraži joj pehar, ali u tome ne uspijeva. O prvom pokušaju postoji već legenda u gradu. U drugom pokušaju čitav je grad ispratio

svoju ljubimicu, kada je prva startala ispred Crvenog ferala, da bi sutradan preko svoje radio stanice primio kao hladni tuš vijest o havariji i napuštanju regate.

Kada smo lani po treći put startali i konačno uspjeli prodrijeti tešku rutu, odlučio sam da kao član posade i učesnik regate napišem sve svoje utiske da ih čitaju ljudi našega grada i tako doznaju kako je jedrila i što je sve doživjela »Bobara«, taj posljednji adut dubrovačkog sporta u međunarodnoj konkurenciji.

Taj sam članak napisao po vlastitoj želji, i on predstavlja jednu iskrenu priču učesnika te regate. Možda je ta iskrenost netaktična za inž. Makjanića tj. Jedriličarski savez Hrvatske, ali »Bobara« (pa i ja) nije učestvovala u regati za Jedriličarski savez Hrvatske, već za svoje lično zadovoljstvo i na svoj vlastiti rizik. Zato me začuđuje kritika, a pogotovo njen ton na kojeg čovjek, koji je sve to doživio ne može ostati

ravnodušan. Zato ovaj moj odgovor na kritiku inž. Makjanića nije poticaj za polemiku, već jednostavna obrana istine bez obzira koga ona pogađa.

Ako moje sumnje u objavljenom članku nekoga i pogađaju, to u prvom redu mogu biti učesnici regate, a nikako članovi Regatnog odbora. U ime koga i s kojim pravom inž. Makjanić uzima sebi slobodu da kritizira stručnost, iskustvo, koncepciju i dijeli posade na početnike i one »koje znaju i brod i more«?

Da bi čitaocu bila jasnija slika kritičara i kritiziranog, mora se napomenuti da inž. Makjanić nije nikada kao aktivni jedrilničar sudjelovao na Transjadranskoj regati, a po njegovom mornarskom iskustvu nije zapažen između mnogih naših dobrih jedrilničara. Međutim, kao član Regatnog odbora i Izvršnog odbora Jedrilničarskog saveza Hrvatske (organizatora regate) on na grubo način želi ugušiti sumnju, da se naši pomorski susjedi ne bi našli uvrijeđeni, pogotovo kolege iz Regatnog odbora.

Ja sam lično prvi put učestvovao na Transjadranskoj regati, ali ne kao početnik, jer sam u »Orsanu« već 12 godina aktivni jedrilničar, a za debelo more vjerojatno znam više od inž. Makjanića, jer sam kao poručnik trgovačke mornarice četiri puta prešao Atlantik i prokrstaro Sjevernu Evropu, Mediteran, a pogotovo Jadran i probao svu veličinu Beaufortove ljestvice.

Nakon ovog objašnjenja predimo na kontradikcije teksta inž. Makjanića u koje on ili naivno ili tendenciozno upada, a nažalost i vrijeđa.

Prvo, njegova konstatacija o tome kako »svo svi s neskrivenom dozom optimizma očekivali start »Bobare« i »Podgorke« i uz njih vezivali naše nade u pobjedu«, očito govori da je moj prikaz optimizma bio realan i zdrav. Ako je inž. Makjanić dijelio sa svima taj optimizam, a bio svijestan prednosti talijanskih brodova, onda njegov optimizam kao »iskusnog jedrilničara sa debelom mora« nije bio dobronamjeran.

Sa sigurnošću mogu tvrditi da je inž. Makjanić bio član posade »Bobare« ili »Podgorke«, da bi s istim sumnjama startao i regatao, a pogotovo završio regatu. Tada bi vjerojatno drugačije pisao, a ne kao sada ex cathedra dijelio iskustvo i lekcije.

Ako je istina da se na nikakvim međunarodnim regatama ne plombiraju motori, zašto je onda Regatni odbor u Uputstvima za regatu na strani 2. unio stavku »Pečaćenje motora« u kojoj kaže kako neće pečatiti motore. Mislim da stavka nije bila napisana slučajno samo za »Bobaru« i »Podgorku«, jer je jedrilničarima poznato da i između talijanskih brodova ima sumnjičenja na korektnost jedrenja.

Lično nijesam razgovarao s kormilarom »Podgorke«, ali u Kopru su naš brod posjetili neki članovi posade ostalih brodova, a između njih i dvojica s »Podgorke« od kojih sam u razgovoru doznao da i oni idu na start s istim sumnjama kao i mi.

O mojoj »izmišljenoj tvrdnji« kako je u Transjadranskoj regati 1964. godine uhvaćen lanjski pobjednik kako vozi motorom, mogli bi dati odgovor članovi posade »Vesne«, koji su taj brod i otkrili kako vozi motorom i to javno svakome pričali. Kad bi to i bilo izmišljeno, ipak ne može biti jasno zašto kormilar tog broda nije potpisao izvještaj o fair jedrenju.

Pored svega ovog znači da smo po inž. Makjaniću mi koji sumnjamo morali ostati kod kuće. Pitanje je koliko bi naših brodova onda sudjelovalo u regati kada bi se ta idealna želja inž. Makjanića i ostvarila. Kao primjer navest ću sumnju posade »Vesne« na korektnost jedrenja »Chiar di Luna«.

O toku regate ne želim ponavljati što sam već u napadnutom članku napisao, a sama skica regate iznesena od inž. Makjanića samo slikovito potkrijepljuje moje sumnje.

Žao mi je što inž. Makjanić iz mog članka izvlači pogrešne zaključke. Tu u prvom redu mislim na motor u »Bobari«, s kojim je povezana i naša taktika regatañja. Ne, ona nije stvarana »ad hoc«, već poučeni gorkim iskustvom ranijih Transjadranskih regata i čestih havarija, nijesmo se uz slabu opremu bez motora mogli držati daleko od obale, već smo jedreći uz obalu uvijek gledali gdje bi se u slučaju nesreće mogao naći najsigurniji zaklon, jer pratnju danima nijesmo vidjeli, niti smo imali sredstava za komuniciranje. Eto to su uzroci naše taktike, naše dulje rute i trebalo je biti mokar, neispavan, gladan i s pojasom za spasavanje na sebi, da se ta taktika smatra opravdanom, a ne iz fotelje pratećeg broda ili iz pomorske karte nakon regate dijeliti kritike.

Zato sam članak zaključio obračavajući se »Bobari«, pitajući se da li je ona brod za ovakve regate. A ako se već želi upuštati u njih, onda se ne može ravnopravno regatati bez motora. Samo ne motora da bi s njim donijela najdraži pehar u klupsku vitrinu, jer o etiku sportskog morala dubrovački jedrilničari se nijesu nikad ogriješili. Napisao sam motor zato, da se za takve regate »Bobara« može bez straha odalečiti od obale i držati se najpovoljnije rute koju vjetar dopušta, bez straha što bi radili ako dođe do havarije.

Ja ne tvrdim da su konkurenti »Bobare« vozili motorom, ali su se bez straha mogli hvatati u koštac s debelim morem, a neisključujem mogućnost da se u toj nekontroliranoj širini netko poslužio i motorom.

Moja je dakle želja da i »Bobara« ima ugrađeni motor, ali da se ipak plombiraju motori za vrijeme regate, koji bi se u slučaju potrebe zbog više sile mogli upotrebiti. Kad bi se tako startalo ne bi bilo sumnje poput moje, a naš bi zajednički optimizam bio realniji i veći.

Sve što sam u članku iznio doznao sam ili doživio u regati i poslije nje. Od mornara sa »Cygna Nera« sam baš doznao da su oni s »hura« pozdravili »Podgorkino« (a ne »Bobarino«) jedrenje pod talijansku obalu, na kojoj nije bilo vjetra, što je znala posada tog broda isto kao i naš brod pratnje, koji je pratio tad još vodeću poziciju »Podgorke«, a spinaker se raspao kasnije, kad je regata za »Podgorku« već bila izgubljena.

Čudna je i žalosna tvrdnja inž. Makjanića kako je na obje rute »bilo povoljnih meteoroloških prilika samo ih je trebalo iskoristiti«. Po tome znači da smo pogriješili u odabiranju rute i u samom korištenju vjetra.

Odabiranje rute diktirao nam je vjetar, a o njegovom korištenju inž. Makjanić nije kompetentan davati lekcije jednom Andru Kneževiću, koji je bezbroj puta dokazao da je odličan i iskusan jedrilničar. U tekstu se on poziva i na izjavu Kneževića da nas je brod pobjednik stizao »zahvaljujući većoj brzini zbog ogromnog gjenoveza«. Međutim, Knežević tvrdi sada kao i onda da mu je bilo sumljivo kako nas taj brod stiže »jedreći samo punim gjenovezom, dok mu jedro tresce«. Da li je ovakvu izjavu inž. Makjanić preinačio, ili je namjerno nije citirao potpuno?

Na koncu, moram spomenuti i zapisnik sjednice Izvršnog odbora Jedrilničarskog saveza Hrvatske od 23. IX 1965. u kojem se pod tačkom 2. dnevnog reda »Predstojeći zadaci« (!?) osuđuje moj članak i zadužuje inž. Makjanić za odgovor. Tu doslovno piše: »Bobara je uistinu jedrila uz obalu Italije uz nepovoljnije uvjete i u struji . . . Uza sve to Bobara je napravila 40 Nm više od prvog broda u svojoj klasi, a kasnila je samo 3 sata, po čemu se daje zaključiti da je čak i brža bila, jer u tri sata nije mogla prevaliti cca 40 Nm.«

Pored svega toga inž. Makjanić tvrdi da smo imali povoljne uvjete, a zaključak da smo bili brži od pobjednika nije inž. Makjaniću dokaz da smo dobro iskoristili vjetar na našoj ruti.

Zbog čega se »Bobara« uopće našla na udaru kritike Jedrilničarskog saveza Hrvatske, kad ona nije predstavljala Jedrilničarski savez Hrvatske nego »Orsan«, a moj članak opet ne predstavlja ni »Orsan« već samo jednog člana tog društva, koji se usudio iznijeti istinu, koja je godinama javna tajna među jedrilničarima.



Start jedrilica Transjadranske regate