



Uskrsnuće Primavere

ČUVARICE USPOMENA



Prema tadašnjim pravilima površina jedara za pasaru od pet metara ograničena je na 30 kvadrata

PIŠE KREŠIMIR ĐAKULOVIĆ
SNIMIO MATIJA DJANJEŠIĆ/CROPIX

DOBAR DIO REKONSTRUKCIJE TEMELJI SE NA STARIM FOTOGRAFIJAMA TE JEDNOSTAVNO NIJE MOGUĆE VRATITI U ŽIVOT VEĆINU SITNICA KOJE SU ZNAČILE NAJBOLJE PERFORMANSE, ALI REKONSTRUIRANA PASARA NEKOME TKO JE ČITAV ŽIVOT JEDRIO NA PLASTIČNIM ILI KARBONSKIM JEDRILICAMA, POPUT AUTORA OVOGA TEKSTA, DJELUJE KAO IZVORNI KONCENTRAT DAVNE POVIJESTI. A PRILIKA DA SE S NJOME JEDRI KAO PUTOVANJE U PROŠLOST

Sportsko jedrenje rada se iz dokolice i prestiža. Koliko se to puta dogodilo tijekom povijesti plovljenja na jedra nemoć je ustanoviti jer je jedrenje jedna od najstarijih vještina, koju su svi oni koji su opstali živeći uz more usvajali tijekom minulih tisućljeća. Vrlo vjerojatno je mnogo regata, pa čak i jedrilica namijenjenih samo natjecanju na jedra, nepovratno izgubljeno iz kolektivnog sjećanja čovječanstva, kao i većina povijesnih događaja. Nama preostaju samo bljeskovi prošlosti iz kojih možemo rekonstruirati pradena događanja.

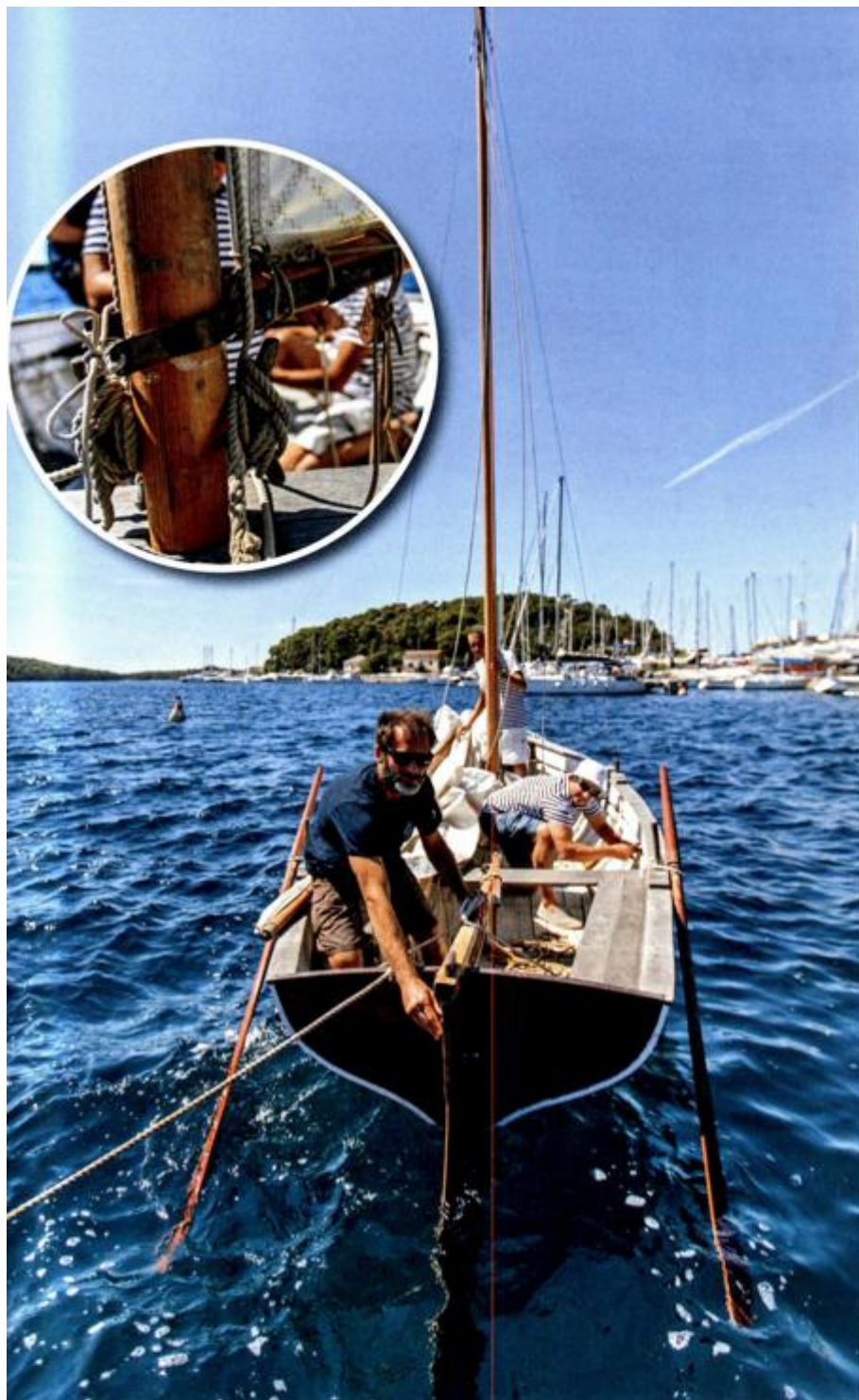
Tome svjedoči i recentna povijest regatnog jedrenja na istočnoj obali Jadrana. Moćna pomorska središta obilježena su sposobnim pomorcima koji su sve do

prošloga stoljeća nužno bili i dobri jedrilicari, kao i uspješnim škverovima koji su gradili brodove ne samo za lokalnu sredinu, nego i za sve one koji su imali potrebe i mogućnosti posjedovati dobar brod.

Kraj trgovačkih jedrenjaka

O škverovima Maloga Lošinja zna se podosta, njihovi jedrenjaci plovili su čitavim svijetom, obarali vremenske rekorde u prevaljenim miljama te su ih tijekom 18. i 19. stoljeća tražili najbogatiji brodovlasnici diljem svijeta.

Krajem 19. stoljeća brodovi na mehanički pogon uzrokuju propast jedrenjaka, u Lošnju se više ne grade brodovi za dugu plovidbu, nego samo za obalnu, kao i luksuzne jahte te one namijenjene spor-



Nastojalo se sačuvati izvornost svakoga dijela

OSOBNNA KARTA

Dužina trupa	5 M
Dužina s kosnikom (baštunom)	6 M
Širina	2,15 M
Glavno jedro	16 M ²
Flok	6,5 M ²
Težina bez balasta	300 KG
Graditelj	ZDRAVKO ŠKRABONJA
Cijena	NEPROCJENJIVO



Uz poduprto jedro sličnost s optimistom je u obliku i tvrdoći kormila

tu. Propast jedrenja kao vještine kojom se svijetom prevozi teret u Malom Lošinj u početkom 20. stoljeća nije značila zaborav, nego upravo suprotno, uskrsnuće jedrenja kao sportske discipline.

Slobodno možemo zaključiti da je lošinjska pasara jedna od kolijevki iz kojih se rodilo moderno sportsko jedrenje. Poveznice s modernim olimpijskim klasama i tehnikama jedrenja, te povrh svega vrhunski rezultati na međunarodnim natjecanjima koje su postizali jedriličari iz Malog Lošinja, koji su svoje prve jedriličarske milje jedrili upravo u pasari, zorno svjedoče o vrelu znanja koje parni brodovi nisu mogli ugasiti.

Brojna lošinjska brodogradilišta gradila su svoj prestiž upravo izgradnjom pa-

sara koje su pobjeđivale na regatama, a nekadašnji masovni interes lošinjske javnosti za rezultate možemo usporediti s današnjim interesom za nogometom. Još su živa sjećanja velikoga rivalstva između brodogradilišta **Martinolić** i njihove pasare *Mimosa* te *Primavera*, koju je izgradio brodograditelj **Otavio Picinić**, ali još i mnogih ostalih za čiji bi spomen bila potrebna čitava knjiga.

Uvod za olimpijske klase

Mario Fafangel, rođeni Rabljanin odrastao u Malom Lošinj, bio je izrazito dominantan kormilar u klasi star tijekom sredine prošloga stoljeća na natjecanjima diljem istočne obale Jadrana. Nekada se u toj klasi jedrilo tako da bi posade mije-

njale jedrilice pa bi svatko imao jednake izgleda za dobar rezultat. Mario je redovito pobjeđivao sve plovove, čak i s dokazano najsporijom jedrilicom. A svoje početke brušenja regatnih vještina Mario duguje lošinjskoj pasari *Mimosa* i velikom rivalstvu s **Marinom Picinićem** i njegovom *Primaverom*.

Razinu na kojoj se nalazilo lošinjsko kolektivno jedriličarsko znanje možda još najbolje na međunarodnoj razini potvrđuje Fafangelov vršnjak **Agostino Straulino**. Obojica su rođena 1914. godine i odrasli su u Malom Lošinj, koji je tada spadao pod Austro-Ugarsku. Jedrili su u svojoj mladosti pod Kraljevinom Italijom. Početkom Drugoga svjetskoga rata Agostino služi vojni rok u talijanskoj mornari-



Vedran Kabalin, predsjednik Jedriličarskog kluba Jugo



Steno Vidulić tumači nam neuobičajeni grop za moderne jedrilice – jegulju



Svaki manevar se odrađuje na mišiće



Sanjin Krstčić (na pramcu), vlasnik mehaničarske radionice, često jedri sa svojim zaposlenicima

ci i naposljetku ostaje živjeti u Italiji, dok Mario ostaje u Malom Lošinj, koji krajem rata postaje dio Jugoslavije.

Mario Fafangel i **Karlo Bašić**, nastupajući u klasi zvijezda, ponovno susreću Straulina i **Nicolu Rodea** na regatnom polju tijekom Olimpijade u Helsinkiju 1952. godine nastupajući za različite države. A u klasi 5.5 za Italiju jedri i **Dario Salata**. Petero olimpijaca jedriličara iz Maloga Lošinja te se godine nalazilo na Olimpijskim igrama, što samo po sebi dovoljno govori o razini jedriličarske kulture koja se brusila na lošinjским pasarama na kojima su svi navedeni regatavali u svojoj mladosti.

Admiralova ostavština

Mario i Karlo na toj su Olimpijadi shvatili da nemaju nikakve šanse jer je njihova jedrilica, koju su mukotrpno obnavljali prije nastupa, tehnološki zaostala, dok su Agostino i Nicolo jedrili na najmodernijoj jedrilici izgrađenoj u SAD-u te su osvojili zlatnu medalju, a na sljedećoj Olimpijadi bili su brončani, uz još mnoge titule na svjetskim ili europskim prvenstvima, osvojivši više od dvadeset uglavnom zlatnih medalja. Agostino je postao admiral u talijanskoj mornarici, zadivljujuće je upravljao velikim školskim jedrenjacima te se i danas smatra

najtrofejnijim i najboljim talijanskim jedriličarem.

Mali Lošinj i danas je najrazvijeniji i najveći grad od svih mjesta koja se nalaze na mnogim jadranskim otocima. Jedriličarski entuzijasti okupljeni oko Jedriličarskog kluba Jugo vratili su tijekom 2015. godine lošinjku pasaru iz povijesti i baštinenja u život. Na krilima njihove ljubavi prema jedrenju, danas pasaru mogu proučavati ne samo povjesničari kao davno prohujalu pojavu koja se nalazi u knjigama i muzejima, nego i moderni jedriličari kao neposredno životno iskustvo sportskoga jedrenja koje je stasalo početkom prošloga stoljeća.

Zdravko Škrabonja izgradio je pasaru u nerezinskom škveru uz financijsku potporu Ministarstva kulture i lošinskoga Muzeja. Lošinjka plovidba preuzela je brigu oko veza i održavanja.

Gradnja po sjećanju

Unatoč hvalevrijednom pothvatu, svi Lošinjani uključeni u aktivnosti s pasarom vrlo su samokritični. Pri prvom susretu s pasarom zatekao sam **Mladena Kuljanića** kako priprema podvodni dio za porinuće i naše skorašnje jedrenje. Odmah govori o tome kako nije izgrađena na razini na kojoj su nekada bile barke koje su tesali i gradili stari kalafati. Ta priča se

nastavlja sa svima ostalima uključenima u projekt, kao da vlada borba da se pasara opremi što izvornije, a svako odstupanje izaziva grizodušje. Iako se radi o relativno recentnoj povijesti, sačuvano je malo podataka te praktički samo jedan tehnički nacrt. **Denis Saganić** je odradio dobar dio rekonstrukcije promatrajući stare fotografije. Izradio je nacrt za jedrilje kao i većinu brončanih okova i dijelova snasti. Pronašao je i izvorni nacrt koji mu je ustupila **Arlen Abramić**.

Ali rekonstruirana pasara nekome tko je čitav život jedrio na plastičnim ili karbonskim jedrilicama, poput autora ovoga teksta, djeluje kao izvorni koncentrat davne povijesti, a prilika da se s njome jedri kao putovanje u prošlost.

Škota nema stoper, a slična snast kao u optimistu podsjeća na jedriličarsko djetinjstvo. Djeca na optimistu, razmjerno svojoj veličini i snazi, moraju držati škotu s puno većom silom nego što je to slučaj s jedriličarima u većim klasama, od lasera pa sve do 470 ili 49-er. Da, škota u optimistu je puno tvrđa od svih modernih klasa. Slično je s lošinjском pasarom, velika lantina na ogromnom jedru pruža veliki otpor onome tko trima. To je posljedica poduprtog jedra, dok ostale klase imaju bermudsko jedro, koje većinu sila prenosi na jarbol, snast pasare je tipa Marconi



Pomicanje posade prema krmi olakšava upravljanje

pa se, kao i kod optimista, veći dio sile s jedra prenosi na škotu.

Trimanje na mišiće

Najbolje je da se na trimu škote nalazi upravo kormilar jer on može trenutačno reagirati prilikom udara vjetra. Reakcije moraju biti brze i vrlo slične onima na modernim i puno lakšim jedrilicama. Ako se zakasni, posljedice su istovjetne, slijedi prevrtanje. Zanimljivo je da ni škotina od floka nema stoper, te je uhvaćena direktno bez prijenosa pa posada mora biti poprilično snažna i izdržljiva.

Timun je poprilično tvrd, potrebna je čvrsta i odlučna ruka, a pasara očekivano reagira tromije od standarda današnjih laganih jedrilica. Unatoč tome, može se kormilariti vrlo precizno, finocja promjene kursa je slična modernim krstašima. U manovrama pasara zahtijeva dosta pažnje i anticipacije ispravnoga kursa i brzine. Naime, znatno je teže završiti uspješan okret u vjetar od onoga na što su navikli današnji jedriličari. Osobito je na slabijem vjetru potrebno dobro ubrzati, a nakon prolaska pramcem u vjetar nužno je zadržati flok na privjetrinskoj strani da bi prova što prije došla u kurs na suprotnim uzdama. Ako se flok ne zadrži na privjetrinskoj strani, pasara se bespomoćno zaustavlja pram-

cem u vjetar. Na viradama se očigledno nekada mnogo gubilo ako kormilarenje i trimanje nije bilo izvrsno uvježbano.

Jedrenje u vjetar najveći je užitak na pasari. Sve ono što budi najljepše osjećaje regatnih jedrilica sažeto je upravo u ovome kursu. Pasara može postići iznimno veliki kut jedrenja u vjetar unatoč tome što nema klasični centarbot, nego samo nešto dublju kobilicu.

Valjanje po valovima

Pasara je dizajnirana za regatavanje unutar lošinjskog zaljeva, pa su posljedni performanse uvjetovale trup koji ne trpi valove, što su entuzijasti Jedriličarskoga kluba Jugo iskusili kad su s pasarom jedrili na nešto otvorenijem moru s više valova. Po morskoj površini s minimalnim ili omanjim valovima koje stigne razviti vjetar u lošinjskoj uvali, pasaru se može lako kontrolirati uobičajenom pozornošću pri kormilarenju, koju traže sve jedrilice po nešto jačem vjetru, odnosno njegovim udarima.

Valjanje, osobito pri jedrenju u krmu, uzrokovano prolaskom omanje motorne brodice u neposrednoj blizini, zorno je dočaralo kako bi ta kontrola po valovitom moru postala nesigurna. Odnosno, jedrenje gotovo ravno u krmu bilo bi ne samo sporo i neugodno, nego i nemoguće. Dodu-

še, pomicanjem težine posade ekstremno prema krmi pasaru je znatno lakše kontrolirati, moguće je da su stari meštiri čak i s dizajnom za lišo more znali uz dosta iskustva i treninga sasvim normalno kontrolirati pasaru i po malo jačem moru.

Momci iz JK Jugo prvo su zajedrili s pasarom bez utega koji se postavljaju ispod pajola. Kažu da rezultati baš i nisu bili sjajni, te su shvatili da tolika površina jedara nužno traži veću težinu. Nakon što su izradili utege i poradili na uzdužnom rasporedu težina, pasara je postala znatno ugodnija i sigurnija za jedrenje. Ali dodaju kako se nekada jedrilo s pomičnim utezima. Postojalo je više kategorija pasara; dužine šest metara, zatvorena, odnosno s palubom, dužine pet i četiri metra, otvorena, te tri metra, također otvorena. Rekonstruirana *Primavera* spada u najpopularniju kategoriju otvorene pasare dužine pet metara. Na njoj se jedrilo s tri člana posade, dok su dvojica kormilarila i trimala jedra, treći član bio je zadužen za pomicanje utega na privjetrinsku stranu.

Jedreći na lošinjskoj pasari, može se neposredno iskusiti kako su temeljna jedriličarska znanja i vještine stvorena i nošena na ramenima prethodnih generacija nama danas predana da bismo ih nadopunili koliko možemo i predali sljedećim naraštajima.