

HOSSZÚ KÁVÉ

FA NÁNDOR
Újból nagy fába vágta a fejszét – a hamarosan elkészülő, saját építésű, karbontestű hajójával földkerülő vitorlásversenyekre indul



A küzdés maga

A Szent Jupáttal kerülte meg először a földet (1985–1987), legutóbb 1996-ban próbálta meg. Hamarosan olyan hajó kerül ki a kezei közül, amelyet a legendás Vendée Globe megnyerésére is képesnek tart. Noha Fa Nándor az elmúlt években főleg balatoni szőlőversenyek szervezője és indulója volt, a jelentős óceáni viadaloktól távol maradt, most, az ideális korban – saját bevallása szerint – jóval túl, szép reményekkel száll be a nagy tengeri játszma.

FOTÓ: BARIC IMRE

KOVÁCS GERGELY



■ Ez már elég hajószerű.

Azért van még vele dolog.

■ Mikor bocsátják vízre?

Júliusban érkezik meg a tengerhez, Szlovéniába. Ott még két hétig vizsgálja az IMOCA, az egytestű vitorlásokat tömörítő világszervezet, aztán irány a tenger!

■ Ez egy meglévő típus fejlesztése vagy teljesen eredeti tervezés?

Abszolút saját tervezés. Régóta bennem van az összes részlete, filozófiája, aztán a megvalósításba bevontam Déry Attila barátomat, hogy segítsen a digitalizálásban, a számításokban. A múltkor láttam itt a műhelyben egy ismeretlent, kérdeztem a fiúktól, hogy ki ő, mondták, hogy egy francia hajótervező, Michel Desjoyeux embere, valamiért erre járt.

■ Kápolnásnyéken...

Igen. Mondtam: welcome.

■ Őszinte volt az istenhózzád?

Őszinte. Tudom, hogy a konkurenciától jött, sokat láthat, de a hajó legnagyobb tika egy tervező szemével is láthatatlan.

■ Azért mesélne a hajóról?

Hatvanlábás, a projekt neve Spirit of Hungary. A hajóépítés eszméletlenül nagyot lépett előre az elmúlt két évtizedben. Én akkoriban olyan üvegszálból építettem hajót, amelyből a buszmegállókat készítettek, és azt hittem, hogy jó. Most is meg, mai szemmel persze inkább megmosolyogni való az a technika. Az újabb szabályok azt a szemléletet tükrözik, hogy olcsóbban lehessen hajót építeni, az elhivatott, innovatív hajóépítőket hozták ezzel helyzetbe, azt nemigen lehet megcsinálni, hogy pénzzel helyettesíték mindent. Ennek persze én örülök.

■ Mennyibe kerül a hajó?

Értékekről beszéljünk, ne pénzről!

■ Ha korlátlan mennyiségű pénze lenne, jobb hajót tudna építeni?

Ez jó kérdés... Azt hiszem, nem. Ebben minden olyan, vagy olyan lesz, amilyennek elképzeltem. A terveken sokat változtattunk építés közben, hiába a 3D-s tervezőprogram, csak a kormányhoz állva látszik, hogy valami nem tökéletes helyen van. Rengeteg ilyen finomság akad, használat közben sok mindentől kiderül, hogy így vagy úgy változtatni kell rajta. Szóval 2016-ban a Vendée Globe-on majd ez a hajó indul, de sok-sok igazítás után.

■ Elkanyarodtunk bemutatná a hajót?

A test falát két karbonréteg, köztük hab adja. Ezekben a rétegekben speciális karbonszálak futnak, könnyű, mégis rendkívül erős szendvics. Az az előírás, hogy akkor sem süllyedhet el a hajó, ha teljesen megtelik vízzel. A miénk tizenegy tonna súllyal sem süllyedne el, de a hajó a kilenc tonnát sem fogja elérni. Az árbóc 27.4 méter hosszú a fedélzet síkjától számítva, a vízszinttől kis híján harminc. Valamivel kevesebb mint háromszáz négyzetméter vitorla lesz rajta, hátszélben hatszáz.

■ Milyen sebességre lesz képes?

Harcincöt csomóra, úgy hatvanöt kilométer per órára.

■ A Szent Jupátnak mi volt a vége?

Nagy szélben, hullámon lefelé kilenc csomó. A két hajó semmilyen szempontból sem összemérhető.

■ Biztos benne, hogy a hajó úgy megy majd, ahogy eltervezte?

Igen. Az első Vendée Globe-ra épített hajóm nem teljesen olyan lett, amilyen-

nek elképzeltem, az iránytartásával olykor gondok voltak. De tanultam belőle, amikor a négy évvel későbbi Budapesttel a Mexikói-öbölben harminc csomóval repesztettünk, elengedett kormányval is nyílegyenesen hasított.

■ Győzelemre esélyes?

Igen, legalább olyan jó, mint a legjobb franciák hajója.

■ Korábban is mondott már hasonlót

Vendée Globe előtt.

Ez igaz. Am arra nem számíthattam, hogy a két főszponzorom közül az egyik végül kiszáll, így jókora kompromisszumokkal és későn készül el a hajó, ezt meg a meglévő szponzor miatt sem hangsúlyozhatom. A verseny előtt két héttel tettük vízre először... 1996-ban sem azzal nem lehetett kalkulálni, hogy a daru leejti a hajót, és megsérül a tőkesúlya, sem azzal, hogy egy tanker letarol. A hajót illetően nincsenek kételyeim, de fogalmam sincs, hogy jóval túl az ideális koron mennyire lesznek versenyképes a fiatal profikkal.

■ Másfél évtizedet jószerevével kihagyott.

Vitorláztam azért, nemcsak a Balatonon, olykor a tengeren is, és ezt amúgy sem lehet elfelejteni. Mentálisan erős vagyok, tudok és merek sokáig nagyon gyorsan menni. Van, aki visszavesz, talán ő maga sincs tudatában, de nem a maximumom megy, mert elfárad, elbátortalanodik, nekem ezzel nincs gondom. A tapasztalatom megvan, de nem vagyok fiatal.

■ A következő, 2016-os Vendée Globe-ig tart a projekt, az a főverseny?

Igen. Az első a novemberi Transat Jacques Vabre kétszemélyes transzatlanti verseny lesz. A gyors és kiváló képességű Gosseth Marcellel indulok, rá több évvel ezelőtt figyeltem fel. Jövőre a Barcelona-Barce-

lona kétszemélyes, kikötés nélküli földkerülő versenyen indul a Spirit of Hungary. Lesznek még versenyek, de a legfontosabb az egyszemélyes, kikötés és külső segítség nélküli földkerülés, a Vendée Globe.

■ Mire lehet jó ott?

A kilencvenes években megfogadtam, hogy száz nap alatt megcsinálom a versenyt, de annyit fejlődtek a hajók, hogy az ma nevétséges cél lenne, hiszen nyolcvannyolcvanöt nap alatt beérnek a legjobbak. Nekem is ez a célom.

■ Amikor szólózik, mennyit tud aludni egyhuzamban?

Húsz percet, ebből napi négy-öt óra jön ki.

■ Csak?!

Annyit látunk előre a radaron biztonsággal. Akad, aki fél órát is alszik, szerintem az sok. Nálam a száz-százöt nap környékén jött el a holtpon. Ilyenkor minden mindegy állapotba kerül az ember, csak ül, tudja, hogy mondjuk állítani kellene a

vitorlákon, de azt mondja, hogy minek, és ül tovább. Egy-két napig tartott, más szél jött, ez kihozott ebből az állapotból.

■ Mennyi idő alatt regenerálódik a földkerülés után?

Fél év kell, hogy újra tetterre kész legyek.

■ Már nagyon hiányzott a tenger?

Elégedetten, boldogan éltem az elmúlt években is. Szeretek a családommal lenni, a vállalkozásomat is örömmel irányítottam, eleinte hajóépítéssel foglalkoztam, aztán kikötőkkel, részben teraszokkal. Ha nincs módod rá, hogy a tengeren légy, jobban teszed, ha nem is ábrándozol róla – én sem tettem. Ettől még bennem volt, hogy egyszer megépítem ezt a hajót, és amikor az amerikai székelyű Zoltec megkeresett az ajánlatával, belevágtam. Nekem az alkotás és a küzdelem a lételemem, nagy élmény lesz újra óceánon lenni, sokszor persze nehéz, keserves, de szükségem van erre a kihívásra.

■ Első ránézésre nagyon aktív, irányító tevékenységnek tetszet a magányos földkerülő vitorlázás, mégis úgy képelem, hogy bár a rátermettségével, akaratával küzd a hajós, az a lehető leggyorsabban célba érjen, az a passzív állapot adhatja az élmény fundamentumát, hogy irtózatossá erők hatásának teszi ki magát az ember.

Egyetértek. Az ilyen versenyre konkrétan nem lehet felkészülni, az adja meg az alapot hozzá, hogy egész életemben sportoltam, meg persze a sok hajós tapasztalat. Tévúton jár, aki meg akarja erősökölni a természet erőit, de nem csak azt, a hajóját is. Ha például tudom, hogy egy pontra gyorsabban eljuthatok, ha egyenesen megyek, de az akkora terhelést ró a hajómra, ami később visszaüthet, akkor a kevésbé igénybe vevő utat választom. Harmóniában kell lenni az óceánnal, az időjárással, idomulni kell a körülményekhez.

■ Gyerekként kenuzva az olimpiai bajnoki cím volt az álma?

Igen, de olimpiai, világbajnokokat kellett volna ehhez legyőzőm itthon. Huszonnyolc évesen inkább vitorlázni kezdtem.

■ Az olimpiai bajnokságig azokban az évtizedekben jól bejártott csatornák vezettek, az olimpiai sportokon és a labdarúgáson túli világból talán csak a Szent Jupát és Schirilla György lett népszerű.

Így volt, és ez szokatlan volt az embereknek. Ugyanakkor akarva-akaratlanul a szabadság élményét adtuk.

■ Ezeket a teljesítményeket akkor nehezen teheték helyükre. Apjok, beért a Szent Jupát! És hanyadikok lettek?

Tényleg lehetett ilyen, de mivel ez új volt, nem is csoda. Az újságírók és az állam sem igen tudták, hogy miként viszonyuljanak hozzánk. Egyszer behívták Gál Józsit és engem a Fehér Házba, gratuláltak az elvtársak, azt sem tudtuk kik, és ennyi. De szinte mindenki pozitívan állt hozzánk.

■ Honnan jött a földkerülés ötlete?

Ez hosszú, messzire vinne. Az ügyintézés nagyon másképp ment, mint manapság. Jártuk a hivatalokat, de mindenki máshová küldött. Végül bementünk az OTSH akkori elnökhelyetteséhez, Schmitt Pálhoz. Csillogó szemmel hallgatta a tervünket, azt mondta, srácok, ez klassz, megoldjuk! Talán húsz percet beszélgettünk, akkor, ott egy hónapig érvényes kiutazási engedélyt intézett el, valószínűleg tudta, hogy szabályosan nem lehet ezt megoldani, de ebből sem neki, sem nekünk nem lehet bajunk. Két év múlva jöttünk haza, és tényleg nem kérték számon ezt a kis kését.

