

# Magyar versenyvitorlások az óceánon

Beszélgetés Fa Nándor szólóvitorlázóval, hajótervezővel és hajóépítővel

► Saját tervezésű és építésű vitorlásaival Fa Nándor öt alkalommal kerülte meg a Földet. 1993-ban első nem francia vitorlázóként az előkelő ötödik helyen végzett a világ legnebezegbb szólóvitorlázó-versenyén, a Vendée Globe-on, melyen kikötés és külső segítség nélkül kell megkerülni a Földet. Ugyanezen a versenyen 2017-ben Spirit of Hungary nevű 60 láb hosszú versenyvitorlásával 93 nap alatt, nyolcadikként teljesítette a távot. A legsikeresebb

magyar vitorlázó a nemzetközi mezőnyben is az egyetlen, aki mindig saját tervezésű és kivitelezésű hajókkal vágott neki a világ legkeményebb óceáni versenyének.

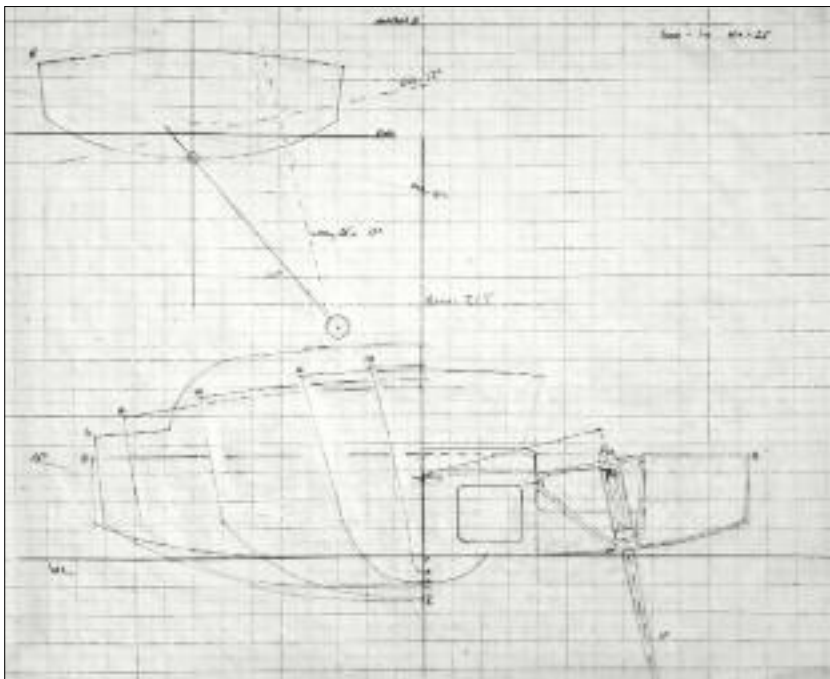
– Abhoz, hogy valaki vitorlázó lebessen, nem árt, ha rendelkezésére áll egy vitorlás. Amikor sikeres kajak-kenuként 27 évesen elhatározta, hogy vitorlázni szeretne, önnek ez nem volt meg. Így lett hajóépítő?

– Akkoriban volt a Kőfém agárdi klubházának a

**Fa Nándor a Spirit of Hungary vitorlás hajó fedélzetén / Nándor Fa aboard his sailboat Spirit of Hungary**



Fotó: Christophe Favreau



**Fa Nándor  
szabadkézi tervrajza /  
Freehand draft  
by Nándor Fa**

sarkában egy félig elrohadt finn dingi, ami már virágágyásnak jobb lett volna, mint hajónak, de én ebben az öreg, nehéz, korhadt hajócskában láttam az egyetlen esélyt, hogy vízre kerüljek. Két hónap alatt felújítottam, használhatóvá tettem. Rettenetesen élveztem a vitorlázásokat, amikor azonban elkezdtem vele versenyezni, eleinte mindig időn túl futottam, a zsűri már felszedte a horgonyt, de én még mindig kint voltam a pályán. Ez nem szegte kedvemet, és a következő télen a műhelyben élve, és 48 órát dolgozva építettem egy új fahajót, amivel azonnal ranglistára kerültem. A második évben már válogatott lettem ezzel a hajóval, amit aztán újabbak követtek.

– *Amikor 1985-ben Gál Józseffel földkerülő útra indult a Szent Júpát fedélzetén, a kaland, ami a túrabajó építésével kezdődött, már évek óta tartott. Hogyan sikerült olyan hajót építeni, ami kibírta az óceánt egy ilyen hosszú úton?*

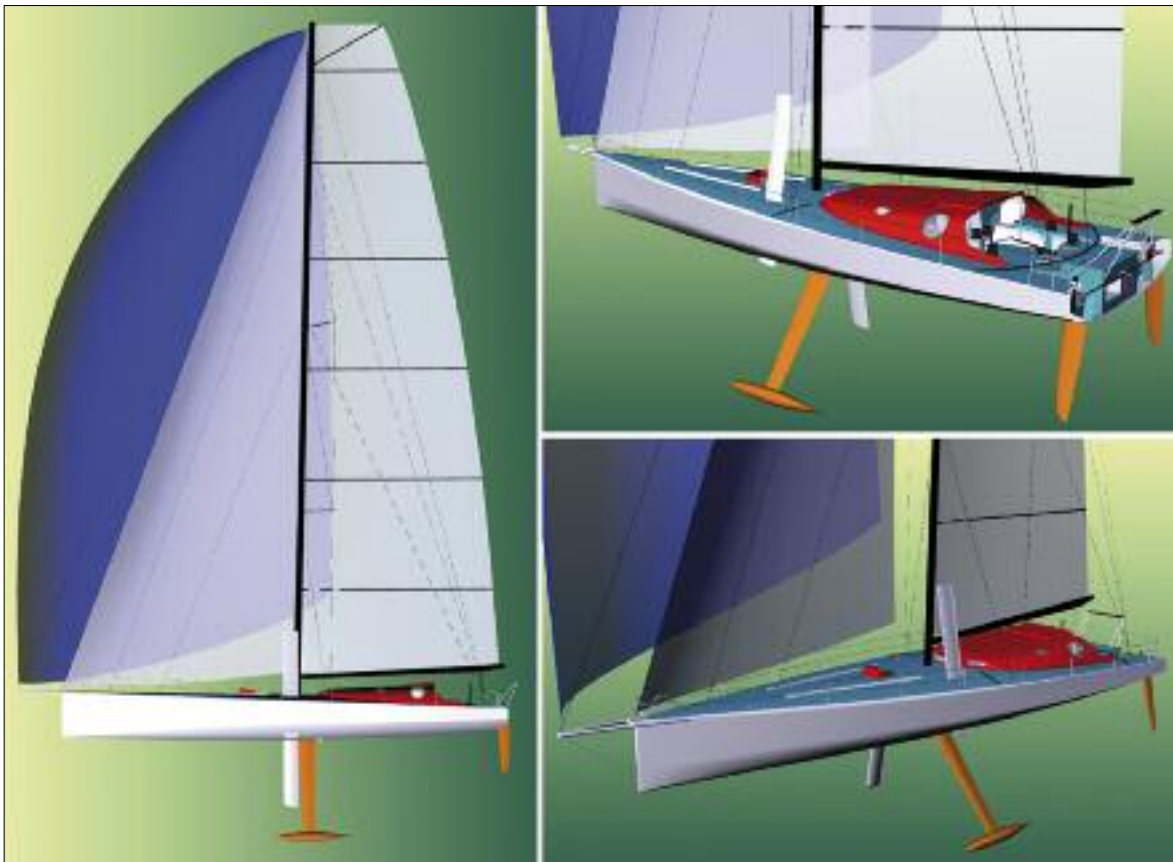
– Mivel nem tudtuk pontosan, hogy minek mennyire kéne erősnek lennie, mindent túlerősítettünk. Ennek ellenére a hajó nem lett túl nehéz, jól vitorlázott,

mert a hajógyári kivitelezéssel szemben mi nagyobb árbócot és vitorlázatot tettünk rá. Eleinte érdeklődtünk a füredi hajógyár konstruktöreitől, de hamar kiderült, hogy nem tudják, mit beszélnek. Németországban kérdeztem olyanokat is, akik kishajóval tengeren vitorláztak, de vagy nem tudtak, vagy nem akartak érdemi válaszokat adni. Így végül saját számításaink és megérzéseink alapján hoztunk döntéseket, amelyeket végül az idő és a teljesítmény igazolt. A *Szent Júpát* méretéhez, formájához képest egy gyors, biztonságos, erős kis pingponglabda volt, ami minden kibírt az óceánon.

– *Amikor az Alba Regia nevű, első 60 lábás versenyvitorlásával 1990-ben megérkezett Newportba, egy újságíró megkérdezte, hogy miként kerülhet oda valaki egy tenger nélküli országból, a vassüggöny mögül, saját építésű high-tech vitorlással. Azt válaszolta, hogy előző életében Nagy Péter cár hajótervezője és -építője volt, és még emlékszik a szakma titkaira. Ezt sokan el is hitték. Végül is hogyan csinálta?*

– Amikor a BOC Challenge földkerülő szőlővitorlázó-versenyre készültem, az egyetlen járható út az volt, ha építék magamnak egy hajót. Zsigerből tudtam, hogy mit szeretnék, rendkívül innovatív voltam, így elmentem tanulni Sydney-be, a világ akkori leg-sikeresebb tervezőirodájába Ben Lexcenhez. Tőle azt az útravalót kaptam, hogy ha van vízióm, akkor bízzak magamban, és csináljam, amit elképzeltem. Hazajöttem, és megterveztem az *Alba Regiát*, vettem tonnára olyan üveget és gyantát, amiből akkoriban a füredi hajógyárban buszmegállókat építettek, és Székesfehérváron egy sötét műhelyben, némi külső segítséggel megépítettem a hajót. Olyan jól sikerült, hogy túl van négy földkerülőn, és még mindig vitorláznak vele Sydney-ben. Más kérdés, hogy az olcsó anyagok mindig megbosszulják magukat, folyton tört-szakadt valami a hajón. Gyors és többnyire barátságos hajó volt, bár egy formahibából eredően, akkor még nem értettem, miért, a déli óceánokon, erős hátszélben nem volt megfelelően iránystabil.

– *Az Alba Regia után még két 60 lábás versenyvitorlást tervezett és épített. A karbonszálat, amiből a Spirit of Hungary készült, az Alba Regia idején még kis mennyiségben sem vehette meg, mivel COCOM-listás volt, azaz*



**A Spirit of Hungary  
3D látványterve /  
3D design  
of the sailboat  
Spirit of Hungary**  
digitális rajz,  
hajóhossz: 60 láb  
(18,28 m),  
hajómagasság  
a vízvonaltól: 29 m,  
vitorlázat: 600 m<sup>2</sup>

szerepelt a *Coordinating Committee for Multilateral Export Controls* tiltólistáján. A pályája során mennyit változtak a vitorlásépítési technológiák és az alapanyagok?

– A mostani karbonszál annyiban emlékeztet a régre, hogy az is fekete volt, meg ez is, a technológiák meg végképp nagyon megváltoztak. Ma már az a nedves laminálás, hogy fogtunk egy vödör epoxigyantát és hengerrel föl kentük, nem létezik. Manapság tervezetten kerül bele egy szerkezetbe az összes szál, tudjuk, hogy milyen irányban milyen erők terhelik az adott pontot, hol vannak a törési vonalak, az erőgyűjtő pontok, sarkok, mit hogy kell megmértezni ahhoz, hogy elvezessük az erőket, s mindezt túlméretezés nélkül tesszük meg.

– *Becske Ödön* a Kishajók szerkesztése és építése cí-

mű könyvében azt írja, hogy hajótervezéskor olyan különleges eszközökre is szükség van, mint például egyenes szálú körtefából készült hajlékony rajzlécek és görbevonalzó, melyeket ólomból vagy öntöttvasból készült úgynevezett delfinekkel kell rögzíteni a rajzpapíron. Ön is használ ilyeneket, vagy milyen egyéb eszközök jellemzőek a hajótervező-mesterségre, és hogyan változott ez az évek során?

– Amikor az *Alba Regiát* terveztem, még csináltunk ilyen padlasmunkát hosszú, egyenletes, hajlékony, acélos edzettségű alumíniumléccel, ugyanúgy lesúlyozva, de betonkockákkal. A metszeteket kellett kirajzolni olyan felületre, mint a milliméter-pauszpapír, csak deciméterben. Azóta már mindent számítógéppel végzünk, amivel az első egy-két hét munka sokkal több, mint hagyományosan, de ez tízszeresen megté-

rül számításokban, modellezésben, alakításban. Szoktam papíron gondolkozni, de amint kialakul a jó elképzelés, megy minden a számítógépbe. A legfontosabb dolog azonban, ami nélkül nem létezik hajótervezés, az egy vízió, ami megszületik 3D-ben az ember fejében. Ez után elkezdem hónapokig tanulmányozni az IMOCA (International Monohull Open Class Association – B. F.) hajóosztály ISO- (International Organization for Standardization – B. F.) és ISAF- (International Sailing Federation – B. F.) szabványokra történő hivatkozásokkal teli szabálykönyvét, amibe valahogy bele kell faragni a víziót. Ezt a folyamatot az IMOCA felmérői ellenőrzik. Ha elfogadták a 3D-ben, digitálisan benyújtott terveket, akkor megkezdhetem az építést. Amikor elkészültem, a felmérő brigád elvégez egy fotószkennelést a kész hajótestről. Ezt azután rávetítik az eredeti tervre, amelyhez képest sehol sem lehet 15 milliméternél nagyobb eltérés.

– Az építésszek manapság bekalkulálják, hogy lehet föld-

rengés. Egy versenyhajón viszont szinte folyton az van, plusz ütközhet az ember bálnával, és mindenféle rejtélyes tárggyal, ami úszik az óceánokon. Hogyan lehet ezeket figyelembe venni a tervezéskor?

– Az ISO és az ISAF szabályrendszere a biztonságról szól, meghatározza, hogy minek mennyire kell tengerállónak lennie, beleértve olyan veszélyeket is, mint a bálna és a jég. De a mai versenyképes IMOCA hajók egyik ilyen szabálynak sem felelnek meg, hihetetlenül sérülékeny tojáshejak, olyan is volt, amelyik magától a hullámzástól összetört. Az IMOCA-felmérők a francia hajóknak ezt elnézik, míg az én hajómat „megfúrhatják”, de az megfelelt a kritériumoknak, 21 tonna/négyzetméter víznyomásra terveztük. A biztonság relatív, azt, hogy milyen terhelés vár a hajóra az óceánon, nekünk, tervezőknek kell tudni, és esetemben tervezőként és szkipperként vállalom a felelősséget.

– Amikor házat építünk, a ház van az emberért, min-



**A Spirit of Hungary  
3D látványterve /  
3D design  
of the sailboat  
Spirit of Hungary  
digitális rajz**

Fotó: www.spiritofhungary.hu

den az ember kényelmét szolgálja. Egy földkerülő versenyhajón még mellékhelyiség sincs. Ezeknél a hajóknál tebát az ember van a hajóért, vagy a hajó van az ember teljesítményéért?

– Minden a teljesítményért van, hajó, ember egyaránt. Ezért is nőnek ilyen mértékben a teljesítmények. Az első Golden Globe Race-en, 1968-ban még 312 nap alatt teljesítették a földkerülő távot, ma ugyanezt 74 nap alatt lehetett megtenni, és a közeljövőben 50 nap is elég lesz hozzá. Hatalmas mértékben nő az a precizitás, amivel a hajót ciklonról ciklonra haladva a neki megfelelő optimális időjárási viszonyok között tudjuk megvitorlázni. A profi szkippernek egyre inkább bármilyen kockázatot bevállalnak a teljesítményért.

– Az egész több, mint a részeinek az összessége. Van a kész hajónak személyisége? Mennyiben más a kapcsolata ugyanazzal a hajóval tervezőként, építőként és vitorlázóként?

– Van személyiségük és ez már tervezéskor eldől. Szoros szimbiózisban élek a hajóval, lányomnak tekintem mindegyiket. De érdekes módon, amikor elvégezte a dolgát, könnyedén elengedem. Azért is, mert egy hajót nem lehet elsőre jól megcsinálni. Nem az a cél, hogy a vitorlázó rossz megoldásokkal éljen együtt, hanem az, hogy olyan hajót építsek, ami engem a maximális teljesítményre segít. A *Spirit of Hungary*-t háromszor szétvágtam, fűrtük, faragtuk, mintha újat csináltunk volna. Ahogy rájöttem, hogy az adott megoldás rossz, és megszületett bennem a vízió, hogy



Fotó: Fa Nándor

**A Spirit of Hungary  
építése / The sailboat  
Spirit of Hungary under  
construction**



Fotó: Fa Nándor

**A Spirit of Hungary  
vízre tétele /  
Launch of the sailboat  
Spirit of Hungary**

miként lenne jó, abban a pillanatban már zavart az, ami volt. Egy hajó soha nincs kész.

– *Az emberiség a legősibb idők óta foglalkozik hajóépítéssel. Mit szól ahhoz, hogy nemrégiben Francesco Tiboni olasz tengerkutató régész arra a következtetésre jutott, hogy a trójai faló valójában nem ló volt, hanem egy hajó?*

– Nyilván hízeleg a hajósllekemnek, bár nagyon beitta magát a kultúránkba az, hogy ez egy ló volt. Akár

még igaz is lehet, sokkal közelebb állt ahhoz a harcmodorhoz a hajó, mint a ló, ugyanakkor könnyebben képzelem el, hogy egy lovat bevisznek Trójába, mint hogy görögökön behúzzanak egy hajót. Nekem a mondakör szépségén nem változtat semmit, hogy ló volt, vagy hajó, akár sündisznó is lehetett volna, mert a történet nem erről szól. Homérosz az egyetemes emberről írt, hogy milyen rugókra jár, és hogy adott



esetben milyen borzalmasan egyszerű elpusztíthatni vele a saját maga által épített kultúrát.

– *Az ipari formatervezés dolga széppé varázsolni azt, ami hasznos. A versenyvitorlások tervezésekor a formai megoldások a funkcionális igényektől függenek, ezek a hajók mégis gyönyörűek. Ez azért van, mert egy vitorlás természeténél fogva sosem lehet csúnya, vagy valami más titka?*

– Abban a pillanatban, hogy egy hajó bizonyítja a tudását, megszépül, ez pszichológia. Pár éve még nem tudtuk volna elképzelni, hogy ennyire szögletesek válnak a hajók, vagy ennyire krumpliorrúvá. Hajóban nem létezik abszolút szépség. Egy csillivilli hajót, ami ezer mérfölddel kullog a többi mögött, a kutya nem fog megnézni, hiába szép.

– *Megújító szemlélete már Magyarországon is egyre több követőre talál. 2001-ben alapította meg a Balaton-*

*kerülő szőlővitorlázó-versenyt, ami minden ősszel visszatér, ugyanúgy, mint a Keszthely–Kenese Szőlő. Milyen szerephez jut ezekben a versenyekben a hajóépítés?*

– Egyre nagyobb szerephez. Az volt a célom, hogy innovatívan tereljek a szőlővitorlázás irányába versenyzőket. Az egész az innovációról szól, nem a pénz dominál, hanem a tudás. Olyan komplex ismeretekkel kell rendelkezni, amiknek köszönhetően a vitorlázó meg tudja alkotni, amire szüksége van. Az IMOCA hajóosztály szintjén itthon még nincs kinek átadnom a tudásomat, de a nyolcméteres open class kategóriában vannak olyan fiatalok, akik már átvették a szemléletemet. Nekik egy IMOCA hajó nem lesz akkora lépés, mint egy túrahajóból kijövő embernek. Szerintem jó úton haladunk.

BERTHA FRANCISKA  
író, újságíró

**A Spirit of Hungary  
verseny közben /  
The sailboat  
Spirit of Hungary  
during race**