

DÉNES D. ISTVÁN

Lapunk előző számában (2007/5.) két írásban is szó esett Fa Nándorról. Az egyikben hosszabban emlékeztünk arra, amikor Gál Józseffel együtt a Szent Jupát fedélzetén első magyarként megkerülték a földet. A másik említés egy rövidke mondat volt, amelyben arra emlékeztettük a magyar vitorlázókat, hogy bizony utoljára Nándi volt az, aki a világ vitorlázásának csúcseit vette célba egy személyes vállalkozásával a Vendée Globe-on.

A példa azt az állítást volt hivatott alátámasztani, mely szerint igencsak teljesítményhiányos a honi vitorlázás – miközben a sportág minden korábnál népszerűbb. Több telefon érkezett e tárgyban, a vélemények azt erősítették, hogy van alapja az állításnak, bár az okok megnevezésében már erősen eltértek. Vajon



Fotók: Nevin Média

A vállalás hiánya

Fa Nándor nagyhajózásról, teljesítményről, színvonalról

hogy látja a helyzetet az érintett, Fa Nándor, aki az utóbbi években alig szólalt meg a nyilvánosság előtt?

– Amióta – szerintem szabálytalan eljárás révén – kikerültem többedmagammal a Magyar Vitorlászövetség elnökségéből, csakugyan ritkán nyilvánítottam véleményt. Úgy gondoltam, ha a vitorlázóközösség nem helyesli azt, amit akkor és ott képviseltem, akkor semmi szükség a szócséplésre. Elfoglaltságom bőven akad, és a vállalkozásom irányítása mellett úgy vettem részt a magyar vitorlázásban, hogy életre hívtam két olyan versenyt, amely megítélésem szerint nagyobb teljesítmények elérésére ösztönzi a honi mezőnyt.

– A TBS Nagydíj és a Kenese-Keszthely verseny csakugyan egyre népszerűbb és azt támasztja alá, hogy egyre többen szeretnék keményebb próbákon is megmérteni magukat. De megtörted a hallgatást az Amerika Kupa után, amikor egy másik, vitorlázással foglalkozó lapban véleményt nyilvánítottál itthoni dolgainkról...

– Felépült bennem egy gondolatör az elmúlt években és egy valenciai szakmai vizitet követően úgy éreztem, hogy ki kell mondani végre: irdatlan távolságra vagyunk a világ elitjétől. Pedig lehetnének közelebb is.

– Nem túlzás ez az állítás?



Fa Nándor: Nálunk az erő a populárislással társul

– Megpróbálok elmagyarázni... Nos, kifejezetten jónak tartom, hogy a vitorlázás Magyarországon minden korábnál több embert érint meg. Nem így volt ez abban az időben, amikor először indultunk földkerülő útra a Szent Jupáttal. Elit sportnak tartották, kifejezetten a „tűrt” kategóriába tartozott.

– Te, meg Gál Józsi tettétek sokak számára a hétköznapokban is átélhető élménnyé a sportágot!

– Ez az állítás természetesen megtisztelő, és

magunk is úgy gondoljuk, hogy sokat tettünk a vitorlázás megismeréséért, befogadásáért. De most ne erről beszéljünk, hanem például arról, hogy nálunk ma a vitorlázásban tökéletesen összekeveredik a szabadidő eltöltésének egy igen kellemes formája és a teljesítménysportág a maga szigorú gazdasági és szakmai követelményeivel.

– Mit értesz ez alatt?

– Például azt, hogy a vitorlázásba tömegével kapcsolódtak be olyan emberek, akik azt szeretik hinni magukról, hogy profik – miközben fényévnyi távolságra vannak ettől az állapottól. Viszont jó ideje ők vannak abban a helyzetben, hogy anyagi lehetőségeik miatt erősen hatnak a folyamatokra. Nem vonom kétségbe, hogy imádják a vitorlázást, de szerintem akaratlanul is állították olyan evolúciós pályára a magyar vitorlázást, amelynek semmi köze a világban zajló eseményekhez. Létrejött egy belterjes kis világ idehaza, és sokan még ideológiát is gyártanak hozzá. Olyan hajóosztályok sorakoztak fel, amelyek sehohol nem jegyzettek, nincs nemzetközi háttérük, ennél fogva fejlődési lehetőségük sincs. Senkit nem izgat a magasabb színvonal, tökéletesen jól elvagyunk itthon. Olyan hajóosztályokban érünk el eredményeket, amelyek erősen kiürültek, leszállóágban vannak. Ezt egy ideig el

lehet adni sikernek, és eszem ágában sincs megbántani senkit, de ettől még a tények tények maradnak. A magyar nagyhajós vitorlázás szerintem zsákutcába került, mert túlságosan is spontán fejlődött. Nem akadt senki, aki irányt adott volna a fejlesztéseknek. Ha valaki beleszeretett az Assóba vagy a 8m OD-be, akkor vihareseben vett egyet és itthon jelentős mezőnyök alakultak ki. De senki sem volt, aki figyelmeztetett volna arra, hogy ez szakmai fekete lyuk...

– Kinek kellett volna szólania?

– Nyilván a szakszövetség felelőssége lett volna, de ezt nem tették, mert jó ideig a szövetség nem tartotta igazán fontosnak a nagyhajózást túl azon, hogy a tagsági díjon keresztül érdekkörébe vonta. És ebben szerepe van a magyar sport és benne a vitorlázás olimpiacentrikusságának is, hiszen a sportág státuszát hivatalosan az olimpiai szereplés adja meg. (Korábban az állam adta a finanszírozást, így adta hozzá az olimpiacentrikus elvárásokat is. Ebből mára csak az elvárások maradtak meg.)

A fentiek változatlanága azért sem érthető, mert amikor az ISAF nyitott az egyetemes vitorlázás felé, pontosan a nagyhajós versenyt vitorlázás globális és robbanásszerű fejlődése miatt – úgy a '90-es évek elején –, az MVSZ-nek „hivatalból” követnie kellett volna a nyitást. Akkoriban Paul Henderson ISAF-elnök itt járt hazánkban, talán '95-ben – magam is többször találkoztam vele az IMOCA elnökeként –, és világossá tette a feladatokat a nemzeti szakszövetségek számára. Az akkori MVSZ vezetői úgy gondolhatták, ez inkább a tengeri kultúrák feladata és mire felébredtek, ha felébredtek, már itt vagyunk a jelenben.

– Aztán egyszer csak fontos lett a nagyhajózás, mert kiderült, hogy csak ebbe vonhatók be nagyobb anyagi lehetőségekkel bíró szponzorok. Erre figyel a média, lásd Kékszalag.

– Számomra már régen különvált a magas szintű élsport és az az üzleti-politikai érdek, amely az olimpiát mozgatja. Nem vagyok egyedül azzal az állítással, hogy célt tévesztett a sport. És az egész olimpiai mozgalom! Ma a teljesítménysportágak mindegyikében ott van a dopping, amely tönkreteszi az embert és kényszerpályára állít mindenkit. A vitorlázásban ez szerencsére nincs így, és azt sem vitatom, hogy a sportág alapja a kishajós vitorlázás. Az olimpia ebből a szempontból nekem egy kiválasztási, felkészülési rendszert jelent és nem többet. Fontos szerepe van az

utánpótlás-nevelés motiválásában, de ma már egyáltalán nem az olimpia határozza meg a világ vitorlázásának fejlődését. Természetesen a legjobb kormányosok között nagy számban találunk olimpián eredményes vitorlázókat, de lassan úgy fest, hogy ezzel csak a belépőjeget váltották meg az elitklubba. Ahol vagyunk: néhány eredményesebb kormányossal próbálnak profivá fényezni egy charterflottát és több száz örömvitorlázót...



J24

Ahová tartanunk kellene: profi csapatok versenyhajókra integráljanak egy-egy kormányost a kishajós világból, csak a kishajóban kifejlődő képességeik miatt.

Külföldön azt látom, hogy az erő az erővel, illetve minőséggel áll össze, ám itthon meg leginkább a populárislással. Azt látom, hogy – médiatámogatással körítve – elurulta a magyar vitorlázást a bulizás, az a jó verseny, amelyik után jó a fogadás, masszöröket biztosít a ten-

gerpartra a szponzor. Miközben szépreményű és tehetséges vitorlázóknak filléres anyagi gondjai vannak, addig százmilliók mennek bele olyan versenyekbe, amelyek szakmailag értéktelenek. Nincsenek prioritások, fontossági sorrendek. Nem veszünk részt számottevő tengeri versenyeken. Több évig itt állt például kihasználatlanul egy Mini Transat-hajó, amelylyel lehetett volna indulni. Végül egy horvát srác kölcsönkérte, és az öreg jószággal beért a 21. helyen! Ez szenzáció, innentől őt már jegyzik. De indultak ott a környező országokból mások is. Pár éve megcéloltuk a VOR-t, de rá kellett jönnöm, hogy ez itthon senkit sem motivál igazán.

– Mit kellene tehát tenni?

– Mindenképpen külön kell kezelni a teljesítményvitorlázást a szabadidő-vitorlázástól. A szabadidő-vitorlázás megállíthatatlan fejlődése fontos nekünk is, de nem mosható egybe az előbbivel. Fontos a klasszikus hajóosztályok támogatása és megbecsülése – ez főleg a vitorlázóközösség feladata. A világon mindenhol erősen figyelnek erre, mert a sportági és, nem túlzás, a nemzeti tudat részét képezik. A vitorlázás tradicionális sport, a tradíciókra és az alapokra szükségünk van a jövő érdekében. Teljesítmény oldalon abba az irányba kell motíválni a szereplőket, hogy néhány tőkesúlyos

osztályból kiléphessünk nemzetközi vizekre. Ilyen lehet elsősorban a Melges 24, de a J24 és talán a Farr 40 is. Ezeken túl intenzíven bekapcsolódnunk a nemzetközi párosversenyezés világába. Szóló oldalon el kellene indulnia valakinek a Transaton, a Figarón és folyamánként előbb-utóbb a 60-as nyitott osztályban is. Mert kellene a vállalások, hogy igazi eredmények szülessenek, melyek majd igazi kihívást, motívációt jelentenek az utánpótlásnak is.