

Wild Joe – A bowman

Beszélgetés Németh Áronnal

A hatvanlábás IRC versenyhajó fedélzetén a csapat az év számukra legfontosabb versenyére, a Máltáról induló és oda befutó, Sziciliát kerülő offshore regattára, a Rolex Middle Sea Race-re készül. Eddig két versenyen voltak. Most is kezdőnek számítanak a rutinos mezőnyben, de minden levitorlázott nappal közelebb kerülnek az ellenfelekhez. A Wild Joe legénységének legrutinósabb tagja a bowman, az orrfedélzeten dolgozó Németh Áron, aki a tengeri nagyhajózást Ausztráliában tanulta.

Szöveg: Ruják István Kép: Németh Áron, Ruják István

35 éves. Nem mondanám. Ugyanolyan lökött, mint tíz éve, húsz éve, amikor megismertem a MAHART SC-ben Siófokon. Ma is olyan, mint amikor ott 470-esezett Czetlivel (Czetl Gábor). Most az első komoly magyar tengeri versenyhajó, a Wild Joe legénységének egyik legjobbja. Nem egy polgári foglalkozás, az biztos, viszont a hangsúlyt tegyük a legjobbra.

Klubtársak voltunk, dolgoztam is vele, de belegondolva egyszerűen nem tudom, milyen az arca, ha életunt, pesszimista vagy nem érdekli a világ. Nem tudom, mert húsz év alatt soha nem láttam olyannak. Nem tudom elképzelni úgy, hogy – persze kötetlen dumálás közben – két mondaton belül egyszer ne vigyorodna el. Talán azt se, hogy ne nevetne. Láttam már dühösnek, láttam, ahogy haragszik valakire, de azt az arcát sem tudom könnyen felidézni, annyira nem jellemző.

Lökött, persze. Csípem az ilyen lökötteket! Akire a kockafejűek gyerekkorukban legyintenek, na, ebből sem lesz ember,

Klubtársak voltunk, dolgoztam is vele, de belegondolva egyszerűen nem tudom, milyen az arca, ha életunt, pesszimista vagy nem érdekli a világ. Nem tudom, mert húsz év alatt soha nem láttam olyannak. Nem tudom elképzelni úgy, hogy – persze kötetlen dumálás közben – két mondaton belül egyszer ne vigyorodna el.



komolytan. Akiről a gimnáziumban a tanári kar többsége úgy véli, hogy az életben nem viszi semmire. Csak hogy az a lökött véletlenül lényeglátó, ami kívülről, felületesen szemlélve nem látszik, és persze nem is megoldás mindenre. De a lökött link sokszor keményebb is belül, mint gondolnánk. A kettő együtt már nagy érték! Mindez akkor derül ki, ha már rákattant valamire és megtalálja a neki passzoló helyét. Mert ott, abban a legjobbak közé kerül, és úgy produkál, ahogy egy kockafejű az életben nem fog. A Middle Sea Race-re indulás előtt beszélgettem vele.

Mikor mentél ki Ausztráliába?

2002-ben. Bea – az én Beám, aki azóta is megvan – találta ki, hogy menjünk. Előtte itthon versenyeztem és nagyon sokat dolgoztam a hajósiparban. Elegem volt, és az első egy-két évben egy-egy délutáni kikötői hobbiversenyt leszámítva nem is vitorláztam.

Mit csináltál?

Angolt tanultam, meg próbáltam pénzt szerezni. Mosogattam meg borszölőt metszettem... Szakács is voltam! Az tök jó volt!

Milyen vízzel voltatok ott tartósan?

Kimentünk négy hónapra nyelvet tanulni, de szerencsésen fél éves vízumot kaptunk. Így volt még két hónapunk. Elmentünk farmra dolgozni meg szőlészetbe. Ott összejött annyi pénzünk, hogy befizettünk még egy iskolát. Akkor maradtunk még hat hónapot... Végül majdnem öt év lett belőle. Mosogatógyerekből szakács lettem Sydneyben egy elég komoly étteremben.

Miket tanultál meg készíteni?

Az egy seafood étterem, vagyis tengeri herkentyűket. Mosogattam, és amikor láttam, hogy zűrzavar van, akkor segítettem a tanuló szakácsnak. Látták, és egy idő után adtak egy dzsekit, hogy ne rohangálj koszos pólóban, és felvettek egy másik mosogatógyereket. Elkezdtek tanítgatni. Előbb a desszerteket csináltam, aztán halakat sütöttem. A fiatal főszakács éppen új csapatot rakott össze és nem nagyon érdekelte, hogy ki honnan jött és milyen papírja van. Nagyon élveztem, de egy idő után elegem lett, mert egy héten hat napot dolgoztam és csak egy volt szabad. Jól kerestem, mert kajára nem kellett költeni, elverni meg nem maradt időm.

Hogyan kerültél vissza a hajózásba?

Amikor befejeztem a szakácskodást, éppen tél lett. Felmentem hát északra, a trópusokra. Olyankor odaköltöznek a hajók is. Sétálgattam a mólón és felkerültem egyre.

Hogyan?

A Hamilton Island Ausztrália egyik legdrágább üdülőszigete (Bob Oatley, a Wild Oats hajók tulajdonosa nemrég megvette). Csak golfkocsikkal lehet közlekedni, és ha nem tetszel, akkor egyszerűen kirúgnak onnan. Békés, gyönyörű hely, de ha jönnek a vitorlázók, megindul az őrület. Megy a buli, golfkocsi a medencében... Szóval ott felkerültem egy Sydney 38-asra. Az olyasmi, mint a Farr 40-es, kicsit olcsóbb kivitelben.

Konkréten miként kerültél a csapatba?

Hát, sétálgattam a mólón és kérdezgettem a decken lévőket. Itt vagyok! Kell-e ember? Hívtak egy hatvanlábás Elliottra meg erre. Mondták, hogy jön egy ember a Northtől a nagyvitorlát trimmelni, de csak három napig ér rá és én beugranék-e helyette? Fölkerültem egy olyan profi csapathoz, hogy csak néztem, mi folyik ott! De csináltam a grószot és jól ment, így hát hívtak a következő hétre is. Aztán megismerkedtem egy-két új-zélandival, akik a Konica-Minoltát (Mini Maxi) vitték haza. Kérdeztem, hogy mehetnék-e velük? Ha van útleveled, jöhetsz! És így lassan belekerültem ebbe a világba.

Visszamentem Sydneybe. Ott élt Brad Perry barátom, aki egyébként most jön velünk a Wild Joe-n a Middle Sea Race-re. Korábban volt a Team Originnél meg a Telefonica Blue csapatban... Szóval az ő cégében versenyhajókat tartottunk karban. Néhány Farr 40-est meg Sydney 38-asokat, és felkészítettünk egy-két nagyobb hajót a Sydney-Hobarttra. Ezek a Farr 40-esek nincsenek alagagátólva. Tehát minden verseny előtt le kell daruzni, összerakni, köteleket befűzni, odavinni a verseny helyszínére. Ezért kaptam pénzt. Akkor a vitorlázással nem kerestem, csak a hajók körüli munkákkal. Ebben a két és fél évben tanultam a legtöbbet. A munkával, meg miután bekerültem egy új-zélandi Farr 40-es csapatba.

Mi volt a feladatod a hajón?

Én elől bowmanként üzemeltem. Megtanítottak a nagy hullámokban is dolgozni. Ottragadtam az orrban, azóta is az a helyem. Jobban szeretek ott lenni, mint hátul. Nem kell beleszólni a komoly döntésekbe, a nagy

Én már régen nem akarom gyorsan megváltoztatni a dolgokat. Nem lelkesedem feleslegesen, hogy így kéne meg úgy. Megtanultam, hogy előbb-utóbb úgyis úgy fognak menni a dolgok, ahogy kell, mert ez a tenger, és egyszerűen nem lehet másképp.



Akkor a vitorlázással nem kerestem, csak a hajók körüli munkákkal. Ebben a két és fél évben tanultam a legtöbbet.

A kezembe nyomtak egy másfél oldalas listát. Volt rá egy hetem. Eléggé megbíztak bennem! Csak egy nappal a verseny előtt érkeztek a hajóra. Le se ellenőrizték a munkámat, kifizettek, kaptam egy csapattrikót és elhúztak a Sydney–Hobartra!



okoskodásokba. Elöl keményen kell dolgozni, de aztán pihenhetsz. Nem kell folyamatosan koncentrálnod.

Voltál Sydney–Hobarton is?

Nem. Hívtak, de csak kisebb hajókra. Olyankor volt karácsony meg szilveszter. Mindig akkor jöttek ki Bea szülei meg a haverok. Úgy voltam vele, ha olyan hajóra hívnak, amivel menni kell, akkor ezt beáldozom, de kisebbekért nem érdemes. Viszont háromszor is én készítettem fel hajókat a Sydney–Hobartra. Egyszer a kikötőben találok egy gyerekkel, akivel korábban versenyeztem. Akkor jöttek fel éppen Melbourne-ből a Living Doll nevű billenthető kiles Cookson 50-essel. Mondták, de jó, hogy itt vagy, mert ők mennek vissza, és egy-két dolgot meg kéne csinálni a hajón. A kezembe nyomtak egy másfél oldalas listát. Volt rá egy hetem. Eléggé megbíztak bennem! Csak egy nappal a verseny előtt érkeztek a hajóra. Le se ellenőrizték a munkámat, kifizettek, kaptam egy csapattrikót és elhúztak a Sydney–Hobartra!

Csaknem öt év után jöttetek haza. Miért?

Minden pénzünket elutattuk. Dolgoztunk három-négy hónapig keményen, aztán meg utaztunk. Bejártuk egész Ausztráliát, voltunk Fidzsin meg Vietnámban, sokfelé a környéken... Aztán arra gondoltunk, hogy már kezdünk idősödni, kéne valamit kezdeni magunkkal. Jöjünk haza és nézzük meg, hol kéne tovább folytatni az életünket! Bea itthon terhes lett és egyértelmű volt, hogy Bendegúz itt szülessen meg... Már három és fél éves. De megkaptuk a letelepedési engedélyt, ezért visszamentünk Bendegúzzal két hónapra. Így neki is megvan az engedélye. Tehát van még két évünk, hogy visszamenjünk, és ha akarjuk, megkaphassuk az állampolgárságot.

Tervezed ezt?

Én tervezem, de ahogy telik-múlik az idő, egyre kevesebb esélyt látok rá.

Öregsze!

Nem lehet ezt ugyanúgy végigcsinálni egy gyerekekkel. Egyedül, ha nem volt pénzünk, kajánk, elmentünk havat lapátolni vagy bármit, amivel átvészeltük a pénztelen időszakot. De gyerekekkel ezt nem tehetjük meg. A kis akadályok így egyre nagyobbak tűnnek.

Vitorlázóként nem tudnál megélni?

De, biztosan. Ahol régen dolgoztam, ott volt egy hajójavító. Családi vállalkozás, de az öreg fia keményen alkoholistá volt. Ott éreztem, ha keményen hajtok, lehet, hogy rám hagyja a céget, úgy húsz év múlva. De azt a húsz évet végig kellett volna taposnom. Annyira nem vágytam rá!

És mint versenyző?

Hát, fel tudnék kerülni jó hajóra, de keresni nem lehetne vele annyit, amennyi egy családhoz kell.

Nehéz bekerülni egy America's Cup vagy egy Volvo Ocean Race csapatba?

Ausztráliában rengeteg iszonyúan tapasztalt vitorlázó van. Némelyik versenyben megtett három-négy föld körüli utat. Amikor a Konica-Minoltát vittük át Új-Zélandra, jött egy nagyobb szél. Mire én felvettem a dzsekimet, hogy most hidegebb lesz, addigra már ki volt cserélve a focok kisebbre. Amúgy semmi különleges! Nem okoskodnak, de ha kell, akkor a dolgukat pillanatok alatt elvégzik, tök mindegy, milyen idő van. Az biztos, hogy akik már ilyen komoly hajókon vitorláztak, nem idegbetegek. Nincs kapkodás! Minden megcsinálnak, még az is lehet, hogy lassabban, de tuti jó lesz.

Mit csináltál, miután hazajöttél?

Elkerültem egy chartercéghez Horvátországba, és két évig ott dolgoztam. Én feleltem azért, hogy a hajók rendben legyenek. Pénzt lehetett keresni, de örült egy munka volt. Főleg a versenyzőszemlélettel átkerülve a charterbe. Próbálok megcsinálni a hajót tutira, aztán egy hét múlva visszahozzák úgy, hogy szét van hányva



minden... Ezt hetente lenyelni nem könnyű!

Nehéz elviselni, hogy valaki nem bánik rendesen egy hajóval, igaz?

Főleg a magyarok! Rossz volt azt megélni, hogy a mieink a legrosszabb kuncsaftok. Sokan hazudoznak, elsumákolják a kárt, amit okoztak, ugyanakkor mindenért fejebb áll nekik. Persze nem mindenki ilyen, de túl sokan! Nem csodálom, ha ebből a horvátok általánosítanak.

Másoktól is hallottam ugyanezt. Már gondoltam rá, hogy össze kéne gyűjteni néhány sztorit a marhaságokról, amit a jó honfitársaink elkövetnek!

Egyik csapat már indulás előtt iszonyatosan berúgott a mólón. A skipper is megívott vagy két üveg pálinkát. A vécéig nem tudott volna eljutni, de közölték, hogy ők most elindulnak. Mondtam, hogy ne menjenek! De én mit szólok bele, hogy képzelem! Ez Murteren volt, ahol nem lehet minden sziget között átmenni. Megmutattam, hová ne menjenek. Elindultak, hát látjuk, hogy már mennek is a félméteres víz felé! Azonnal rohantunk az irodába kikeresni a telefonszámot. Elértük őket, talán öt méternyire a sekély víztől visszafordultak. Kimentek a jó irányba, de aztán már nem láttuk őket, és zátonyra is vitték a hajót az első adandó helyen...

Tavaly bekerültél Józsa Marci csapatába, és akkor is ott voltál vele a Middle Sea Race-en.

Igen, a Balatonra épült Diego lett átalakítva, és azzal mentünk Spirit of Pleasure néven. A hajó még megvan az Adrián, eladó.

Wild Joe-val mikor találkoztál először?

A hajót ismertem Ausztráliából, de először januárban léptem a fedélzetére, amikor még otthon volt. Négyen kiutaztunk, ausztrál sráccal bevitorláztuk, és indultunk vele egy kis versenyen. Sokat tanultunk tőlük, felfogásban is.

Mit értesz ezen?

Nagyon fegyelmizettek. Ahogy a nagykönyvben meg van írva. Extrát nem hoznak, de amit kell, azt nullás szélből a hetven csomóig megcsinálják. Ehhez még jöhet egy ember, aki megmondja, hogy

Nagyon fegyelmizettek. Ahogy a nagykönyvben meg van írva. Extrát nem hoznak, de amit kell, azt nullás szélből a hetven csomóig megcsinálják. Ehhez még jöhet egy ember, aki megmondja, hogy mikor forduljunk, és kész a csapat.

A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem pályázatát hirdették

**a balatonfüredi Hotel UNI
(üdülő és vitorlázókikötő) bérbeadására,**

20 évre, a bérleti szerződés megkötésétől kezdődően
2031. március 31-ig terjedő időtartamra. A pályázati felhívás megtekinthető a www.bme.hu honlapon, a pályázati felhívások menüpontban.



Nyilván a többiek úgy felkészültebbek, hogy jobban bírnak egy egész hetet maximális odafigyeléssel. Nekik ez az életük, hogy edzeni járnak. Férlálomban is megcsinálják a dolgukat. Mi még lehet, hogy két napig jók vagyunk, a harmadikon meg alig találjuk a hajó elejét...

mikor forduljunk, és kész a csapat. Nálunk Magyarországon az a baj, hogy mindenki valami kis extrával, trükkkel akarja megoldani a dolgokat. Csak éppen a munka helyett! Sok tehetséges vitorlázó van, de nagyon hiányzik belőlük a fegyelem és az alázat.

Itthon egy csapat képes otthagyni a hajót, amikor befutottak a kikötőbe, ahogy lerántották a vitorlákat, és minden szanaszét marad. Amikor kinn voltunk Ausztráliában először vitorlázni a Wild Joe-val és jöttek velünk a helyi menők a Wild Oats-ról, az tanulságos volt. A kikötőbe érve először is elpakoltak. Vitorlákat, köteleket, mindent. Körülbelül húsz perc munka volt a tíz embernek. Aztán megkérdezték, hogy kell-e még valamit csinálni a hajón és holnap mikor találkozunk. Akkor mindenki kapott egy sört, tíz percig még ott viccelődtek, majd elmentek, és reggel a megbeszélte időben érkeztek, versenyre készen.

A Wild Joe-val már voltatok két versenyen színmagyar legénységgel. Hogy láttad? A többi hajón az egészen profikon kívül vannak nálatok gyakorlatlanabb, hebehurgyább csapatok?

Nekem úgy tűnt, hogy nincsenek. Ez most nem azt jelenti, hogy mi messze vagyunk. Jó úton járunk, csak éppen azt végig kell járni! Csapatvezetésben és a vizen sincs olyan gyakorlatunk, mint nekik. Attól még jók vagyunk! Keló (Kelemen Tamás kormányos) éppen most vitorlázott egy TP 52-esen Spanyolországban, és úgy látta, hogy az a csapat semmivel sem jobb nálunk. Nyilván a többiek úgy felkészültebbek, hogy jobban bírnak egy egész hetet maximális odafigyeléssel. Nekik ez az életük, hogy edzeni járnak. Férlálomban is megcsinálják a dolgukat. Mi még lehet, hogy két napig jók vagyunk, a harmadikon meg alig találjuk a hajó elejét...

Mennyire hasonlít egy ilyen Mini Maxi versenyen a parti hangulat ahhoz, amit mi megszokhattunk az olimpiai kishajós eseményeken?

Nekem nagyon tetszik. A mólóra ugyanúgy ki vannak pakolva a vitorlák, egymás cuccait kerülgetjük, megy a jópofáskodás. Segítenek, ha kell. Persze Szardínián mi kilógtunk kicsit, mert mi ott kentük a vajjas kenyeret is. Az tény, hogy még a legnagyobb luxuskabinos Wallykon is csak egy ember aludt a hajón, aki vigyázott rá.

Milyen eredményt lehet elérni Wild Joe-val? Vannak korlátai!

Hát persze, hogy vannak! Offshore-ban még nem tudjuk, hol a helyünk, az majd most fog kiderülni Máltán. Joe nyolc éves, de még mindig jó hajó. Persze az IRC-számításba nem nagyon látok bele. A hajóépítők tudománya, hogy miként használják ki a lehetőségeket. Az újabb hajók nyilván jobban. Minimális dolgokon múlik a szorzó. Az előírás is változik. Amikor a Wild Joe épült, az első billenthető tőkesúlyos IRC hajó volt, és akkoriban ezt a szabály még nem büntette. Meg is nyert mindent a hajó!

A Giraglia Cupon még motoros csörlővel kezeltétek a grószot. Szó volt róla, hogy beszereltek a meglévő manuális „kávédarálót”, és az kedvezményt jelent.

Beszereltük, bár ez összesen hat századot javít a szorzón. De például volt egy súlymérésünk, amire ráfaragtunk. Kicsereeltük az aksikat újakra, és ezek hatvan kilóval könnyebbek lettek. Az eredeti papíron viszont van egy hajósúly és a tőrészhatár kétszáz kiló. Mi pedig így 209 kilóval lettünk könnyebbek a bejegyzett súlynál. Ezért Szardínián a Mini Maxi Yacht Világbajnokságon kaptunk egy rosszabb szorzót.

És ilyenkor nem lehet korrigálni és új mérést kérni?

Nem lehet. Az a szerencsénk, hogy ezt nem fogadták el hivatalos IRC-mérésnek, így azon a versenyen ugyan hátrányba kerültünk, de megmaradt a régi papírunk. Máltán már ismét az számít.

Nagy különbség, hogy ez a hajó már hatvanlábos és nem mondjuk negyven?

Egy Farr 40-es még sokban hasonlít egy kishajóhoz, a manőverek egyszerűbbek és világosak. Itt viszont már gyakran improvizálni kell. Mondjuk az adott kötéllel szokásosan használt csörlő valamiért éppen nem szabad, meg kell oldani a helyzetet...

Az ember azt hinné, hogy egy ilyen nagy hajón még precízebben kidolgozott, hogy ki mit csinál!

Precízebben megvan és igyekezünk is betartani, de annyiféle vitorla van, annyiféle helyzet, hogy sokszor nem úgy működik valami, ahogy százszor megcsináltad. Olyan sokféle manőver van, hogy még nem tudja mindig mindenki pontosan a dolgát. Sokat begyakoroltunk, de van, amit csak egyszer-kétszer csináltunk. Az offshore-menet meg pláne extra. Ott órségekre bontva hajózunk. Ki kell tapasztalni, hogy mondjuk egy focckseréhez vagy ballonmanőverhez mekkora szélben hány ember szükséges.

Hasznos a sikeres versenyzői múlt?

Egy ilyen hajón nem kell, hogy mindenki olimpiai bajnok legyen. Abból egy is elég oda. A többiek legyenek jó katonák és tegyék a dolgukat! Rengeteg posztra a legegyszerűbb gyerekek a legjobbak, akik teszik a dolgukat, és biztosan nem húzzák le a csapatot. Viszont jó, ha olimpiai osztályban versenyzett, mert megszokott egy mentalitást. Megszakad azért, hogy gyorsítsa a hajót, fontos neki, hogy akár két másodpercet csípjunk le a menetidőből. Ez a vérében van. Annak, aki lazább helyen vitorlázott, nehezebb felvenni ezt a tempót.

Haladunk az úton, de nem lehet átugrani a lépcsőfokokat. Végig kell menni, csak így van fejlődés.

Én már régen nem akarom gyorsan megváltoztatni a dolgokat. Nem lelkesedem feleslegesen, hogy így kéne meg úgy. Megtanultam, hogy előbb-utóbb úgyis úgy fognak menni a dolgok, ahogy kell, mert ez a tenger, és egyszerűen nem mehet másképp.



Olvassa iPhone-on is!

Már letölthető az AppStore-ból



Ingyenes
iPhone App



Hírek



Rendelés



Címlaptár



Galéria



Videók