

Csörlő helyett lappal a sikerért

D'Albini Andrással, a Wild Joe navigátorával Visy László beszélgetett



A Porthole oldalain is írtunk már a Wild Joe-ról, erről a magyar legénységgel hajózó hatvanlábos versenyvitorlásról. Hazai vitorlázók ennek a hajónak a fedélzetén szembesültek először azokkal a korszerű hidraulikus és elektronikus rendszerekkel, amelyek ma a vitorlászás élvonalához tartoznak. Speciális tudást igényel a navigációs rendszerek működtetése – ehhez úgy tűnik, Józsa Mártonnak, a csapat vezetőjének sikerült megtalálni a megfelelő embert.

D'Albini András három évet végzett matematika szakon az ELTE-n, majd váltott, és végül térképészként diplomázott. És nem utolsósorban gyerekkora óta vitorlázik, 470-esben a válogatottságig vitte, többszörös magyar bajnok.

Az itthoni felkészülés után, a Rolex Cup előtt 16 napon volt arra, hogy élesben is gyakoroljam a munkát

Vajon elsősorban vitorlázónak, vagy számítógépes szakembernek kell lennie egy tengeri versenyhajó navigátorának?

Mindkettőnek, sőt még ha meteorológus az ember, az sem árt...

Hogy kerültél a Wild Joe fedélzetére?

Annak idején Kelemen Tamás edző irányításával készülünk a pekingi olimpiára. Azóta, ha öt valahová hívják, általában Goszleth Marcell olimpikon vitorlázó és én is részt veszünk a csapatban. Mi hárman tényleg szavak nélkül is

megértjük egymást a vízen, ezért elég jól lehet ránk csapatot építeni. A végzettségem miatt pedig eléggé egyértelmű volt, hogy én leszek a navigátor.

Hogy tanult meg ezt a „szakmát”?

Először tájékozódtam, milyen hardverek és szoftverek működnek a fedélzetén. A programok demóverzióit letöltöttem a saját gépemre, és rengeteget gyakoroltam. Szerencsére, ha kérdésem volt, megkereshettem Tom Addist, aki vállalta, hogy bármikor segít. Jó néhány e-mailt váltottunk, elképesztő volt, hogy bármikor írtam neki, éjjel és nappal is 15 percen belül válaszolt. Tom a Telefonica navigátora volt a legutóbbi Volvo Ocean Race-en, és ha jól tudom, most a Pumára szerződött. Matematika szakot végzett, profi programozó. Két egymástól független szoftvert fut egyébként a hajón, az Expedition és a Deckman. Az itthoni felkészülés után, a Rolex Cup előtt 16 napon volt arra, hogy élesben is begyakoroljam a munkát.

Milyen rendszerek működnek a fedélzetén?

Ki van építve egy teljes B&G műszerrendszer, innen jönnek a szél-, sebesség-, GPS- és egyéb adatok. Ehhez kapcsolódik egy katonai kivitelű vízálló laptop, hozzá külön billentyűzet és monitor. Van még egy vízálló érintésképernyős toughbook, amivel a fedélzetén dolgozom. Ez utóbbi wifi segítségével kapcsolódik a kajútban dolgozó géphez. 3G, műholdas internet, műholdas telefon és rádió segít a külső kapcsolattartásban.

Mi a dolgod rajt előtt és a versenyen?

Először is a versenyutasításban megadott pontokat – a lehetséges bóják helyét – rögzítem, és kiszámolom az ezekhez rendelhető lehetséges pályákat. Például van tíz pont és ezekből összerakható mondjuk 27 pálya. A rajt előtt tíz perccel közlik rádión a szélirány függvényében meghatározott pályát. Ezt már csak elő kell hívnom a memóriából, rögzítenem kell a rendezőségi hajó és a leebója pontos helyét – és innentől információkkal kell ellátnom a taktikust illetve a kormányost. Azonnal meg kell tudnom mondani például, hogy adott sebességünkkel, illetve az adott szélnél a hajó felgyorsítása után a maximális sebességgel mennyi idő alatt érünk el a rajtvonal kiválasztott pontjára. A kormányos mögött, a takti

kus mellett ülök, ötlembe a toughbookkal – persze nemcsak a display nézem, hanem a környezetet, a versenysituációkat is. Ha közeledünk a kreuzbójához, meg tudom mondani, mikor kell ráfordulnunk, és mindezt korrigálni tudom egy esetleges várható szélforduló mértékével is. Ilyenkor adom meg azt is, hogy a következő szakaszon hány fokról fúj majd a szél, és ehhez egy táblázatból pontosan javaslatot tudok adni, hogy melyik bőszeles vitorlát kell felhúzni.

A leebójához közeledve én mondom meg, mikor kell elkezdenni például a spinnaker leszedését – húszszomsós sebességnél viszonylag nehéz lenne műszerek nélkül megbecsülni, hogy mikor van épp másfél perc hátra a bójáig.

Te foglalkozol a meteorológiával is?

Igen, általában megpróbálók több előrejelzési térképet letölteni, ezeket összehozom a pályarajzzal, aztán átlagolok valamit... Ez azért ilyen kis területen továbbra is inkább intuíció, mint egzakt tudomány.

Nem veszi el a vitorlásversenyhez kreatív, művészi oldalát a kijelző folyamatos bámulása, a gép utasításaihoz való ragaszkodás?

Nem. Ezek a rendszerek csak pontosabbá teszik a döntéseinket. A kreativitás ugyanúgy megmarad a közelharcknál, a rajt előtt vagy már a pályán az egyes hajók elleni küzdelemben. A gépeknek továbbá semmi köze a technikai felkészültséghez, a manőverek begyakorlottságához – ezek ugyanúgy el tudnak dönteni egy-egy versenyt.

Mit lehet vajon hasznosítani ezekből a tapasztalatokból a Balatonon?

Mivel itt általában nincs meg előre a bóják pontos helye, kicsit kevesebbet. De például a Kékszalagon remekül használhatók ezek a programok. Ami viszont idehaza is fontos, az a szabályozott kommunikáció és a pontos feladatmegosztás. Ez utóbbi különösen ott igényel pontos tervezést, ahol egy-egy feladat végrehajtásához több embert kell mozgatni. Ilyen eset pedig egyre gyakrabban előfordul a nagyobb balatoni vitorlásokon is.