

Szöveg: Ruják István

D'Albini András

A Navigátor

A RANGOS ROLEX TENGERI VERSENYEKEN 2010-BEN MEGJELENT **WILD JOE CSAPATA SOK SZEMPONTBÓL UNIKUM.** NEM CSUPÁN AZÉRT, MERT EKKORA – HATVANLÁBAS – VERSENYHAJÓVAL KOMOLYAN KÉSZÜLŐ ÉS NAGY VERSENYEKEN RENDSZERESEN SZEREPLŐ MAGYAR VITORLÁZÓKKAL KORÁBBAN MÉG NEM TALÁLKOZHATTUNK. ENNÉL FONTOSABB, HOGY EGYES CSAPATTAGOK ÁLTAL **A HAJÓN ELLÁTOTT BIZONYOS FELADATOK IS SZINTE ISMERETLENEK A MAGYAR VITORLÁZÁSBAN.** LEGALÁBBIS ILYEN MAGAS SZÍNVONALON. ERRE TALÁN A LEGJOBB PÉLDA A NAVIGÁTOR, D'ALBINI ANDRÁS.



A csapatokkal futott jelentősebb nyílt tengeri (offshore) vitorlásversenyeken vagy az America's Cupon a hajókon a navigátori pozícióban igazi sztárokkal találkozunk. Nem véletlen, hogy a legsikeresebbeken rendszeresen ugyanazokkal a nevekkkel. Ha valaki Steve Heylest, Marcel van Triestet, Ian Moore-t, Andrew Cape-et, Simon Fishert vagy éppen (hogy nő is említsek) Adrienne Cahalant tudhatja navigátorának, az már fél sikert jelent.

A versenyvitorlásokon a navigátor jelentősége egyre nagyobb. Persze egy balatoni nagyhajón is végezhet valaki navigátori feladatokat, ez mégis jellemzőbb a tengeren. A charterhajókkal futott versenyeken is gondoskodik valaki erről. Ám a mai modern versenyvitorlásokon a megszokott, hagyományos hajós feladatoknál sokkal összetettebb, különösen fejlett informatikai háttérrel igénylő munkát végez, amely döntően hat a vitorlás eredményességére.

Az Európába érkező Wild Joe-n 2010 tavaszán szinte nulláról kezdte a szakmát. Harmadik Rolex-versenyükön aztán már olyan jól teljesített a magyar csapat, hogy azzal az ellenfelek elismerését is kivívták.

D'Albinit azóta elfogadja a szakma elitje is. Most már Moore-ral és más tapasztalt, neves szakemberekkel beszélget és levelezik, kapja a tanácsokat. Így 2011-ben még jobb eredményekhez segítheti Wild Joe-t

Az Európába érkező Wild Joe-n 2010 tavaszán D'Albini András szinte nulláról kezdte a szakmát. Harmadik Rolex-versenyükön, a Middle Sea Race-en aztán már olyan jól teljesített a magyar csapat, hogy azzal az ellenfelek elismerését is kivívták. Az abszolút ötödik helyen célba érő magyar hajó két napon át test-test elleni küzdelmet vívott az amerikai Luckyval, ahol éppen egy sztár, Ian Moore volt a navigátor. D'Albinit azóta elfogadja a szakma elitje is.

Most már Moore-ral és más tapasztalt, neves szakemberekkel beszélget és levelezik, tőlük kapja a tanácsokat. Így 2011-ben még jobb eredményekhez segítheti Wild Joe-t.

A Wild Joe csapatában betöltött szerepedben nemcsak a vitorlászás, de az egyetemi végzettséged is szerepet játszik...

Érettségi után három évig matematikus szakra jártam a Műszaki Egyetemen, de az nem igazán



érdekelt. Nekem túl száraz volt a matematika, ezért átmentem az ELTE-re az informatikai karra, térképész szakra.

Ez ugye ma már nem a hagyományos térképészet? Gondolom Kogutowitz Manó kissé zaklatott lenne a tanórákon...

Igen, ez már inkább térinformatika.

Hogyan lettél a Wild Joe navigátora?

2007 óta indulok Kelóval (Kelemen Tamás) és Goszleth Marcival balatoni nagyhajós versenyeken. Főleg 8 M OD-val. Kialakult egy csapat, amelyben részem volt. A Balatonon a nyolcasban még jól is jött az én könnyű súlyom, de a tengeri Maxikon, Mini-Maxikon megtermettebb emberek dolgoznak. Elég egy ausztrál hajón megnézni a ruhakiosztást... Keló viszont tudta, hogy én szeretem az elektronikai kütyüket, plusz tudta, mi a végzettségem. Így jött, hogy legyek én a navigátor.

Milyen műszerekkel dolgozol a Wild Joe-n?

A B&G pár évvel ezelőtti csúcstechnológiája van a hajóba szerelve. Többprocesszoros, iszonyú mennyiségű érzékelővel. A B&G GPS-e mellett még van másik kettő, de elsősorban csak kontrollnak. Az összes adat a műholdas internettel és mobilinternettel együtt egy laptopba fut be. Van rajta két navigációs, versenytaktikai program. Közülük idén az Expedition nevűt tanultam meg elég jól, de már elkezdtem foglalkozni a másikkal, a B&G programjával, a Deckmannel is.

Ez magyar viszonylatban egészen új dolog. Néhány éve ilyen kütyük még nem is léteztek.

Igen. Járt nálunk a hajón Fa Nándi és mondta, hogy ilyeneket ő nem használt soha...

A hajóépítés is irratlanul gyorsan fejlődik, de ha ehhez még hozzáadjuk az informatikai változásokat is...

Egyre több érzékelő van. A programok pedig alapvetően arra szolgálnak, hogy az érzékelők

Egy ilyen hosszú túraversenyen a csúcsteljesítményű polár sebességeit nem érzük el, mert a berakott felszerelés vagy az élelem miatt is nehezebb a hajó. A program a rátöltött időjárás adatokkal ki tudja számítani az ideális utat, ám ez így rossz lesz, mert a hajó lassabb és később ér oda az adott időjárás helyzetéhez. Ezért kell minimum három polár

és a GPS adatait összesítve egy polár használatával segítsenek a taktikai, valamint navigációs döntésekben.

Kérlek, magyarázd meg kicsit részletesebben a polárt!

Az egy olyan táblázat, amelyben benne van az adott szélirányhoz tartozó optimális sebesség. Létezik úgynevezett „performansz-polár”, amelyik a legoptimálisabbat adja meg. Alapvetően nem egy, hanem minimum három kell (performance, start, navigational). Az America's Cupon például a BMW Oracle húszfélét használt, mert ugye különböző hullámzásban más a hajó sebessége és élessége (a szél felé vitorlázás legkisebb irányszöge). Tehát ez fokozható, de minimum három polár szükséges. Az első a startpolár, amelyik a rajt előtti kavargásokban számít. Ez a bőszeles szakaszokat spinnaker nélkül nézi, hiszen a rajt előtt nem húzunk golyót. Ha beadjuk a programba a rajtvonal két végpontját, akkor számolja, hogy mikor, mennyi idő alatt, hova érünk oda. Tulajdonképpen ehhez kellene a polárok, hogy az időket és a szögeket mutassa.

Tehát rajt után életbe lép a versenypolár?

Igen, és rájöttem a Middle Sea Race-en, hogy kell egy navigációs polár is. Ebben azóta neves navigátorok is megerősítettek. Egy ilyen hosszú túraversenyen a csúcsteljesítményű polár sebességeit nem érzük el, mert a berakott felszerelés vagy az élelem miatt is nehezebb a hajó. A program a rátöltött időjárás adatokkal ki tudja számítani az ideális utat, ám ez így rossz lesz, mert a hajó lassabb és később ér oda az adott időjárás helyzetéhez. Ezért kell minimum három polár, és ez a harmadik dolgozik a hosszabb versenyeken. Ezt aztán lehet szaporítani a különféle hullámzásokra vonatkozó táblázatokkal a végtelenségig.

Mit teszel ezek nélkül? Tapasztalat, megérzés alapján módosítod az alap poláradatokat?

Igen. Ugyebár mindent logol, feljegyez mind a két program, és azokat az adatokat vissza tudom szedni. Mindent leírunk, hogy milyen hullámzás volt, satöbbi. Tehát bőséggel vannak szép kis táblázataim, amelyek alapján módosítom a kalkulációkat.

Tehát adott volt a felszerelés, viszont itthon nem nagyon találhattál vitorlás versenynavigátort, akitől kérdezzél. Hogyan tanultad meg ezt a szakmát?

Nem tudom, de nekem affinitásom van az ilyesmire.

Édesapám programozó, így nagyon kicsi korom óta volt otthon komoly számítógépünk. Azokon még nem voltak játékok, így én már tízévesen programozgattam Basicben. Talán ettől is, de jó érzékem van hozzá, hogy elolvasom a programokhoz adott egyszerű segítséget és azzal el tudok indulni. Egyébként ezeket a helpeket nagyon jól megírták az Expedition-höz és a Deckmenhez is. Mindent ki lehet találni belőlük... Állítólag azért ehhez kell érzék is, ami nekem hála istennek megvan.

Mi a versenyhajón a navigátor fő feladata?

Az elsődleges feladatom nem a klasszikus navigálás, hogy a hajó hova menjen. A legfontosabb, hogy a kormányost és a taktikust folyamatosan információkkal lássam el. Honnan fúj a szél, hány fokról, mennyi idő kell még a következő pályajelig... A versenyen – ismervé a pályajeleket, kerülendő pontokat – a tőlem kapott információból tudják a döntéshozók, hogy milyen vitorlát kell majd felhúznunk a következő szakaszon. Nagy a

választék, és egy ekkora hajón már súlyosak a vitorlák. Nem mindegy, hogy mire készülünk fel és hogyan. De nekem kell tudni azt is, hogy mikor érzük el a következő pályajeleket. Például spinnakerreztünk és kiírja a műszer, hogy két és fél perc a következő jel. Tudjuk, hogy a golyó leszedése másfél perc, tehát a bója előtt ennyivel én mondom be, hogy kezdjük el. Hiszen amikor megyünk tizennyolc csomóval, akkor ez még elég nagy távolság!

A Middle Sea Race-en a hajóra szállt a tapasztalt offshore-versenyző ausztrál Brett Perry. Ő segített, beleszólt a dolgodba?

Nem szólt bele, viszont megerősített mindenkit abban, hogy mi a dolga pontosan. Nekem is ez jelentett nagy segítséget. Megmondta, milyen információkat kell adnom a kormányosnak, a taktikusnak.

A meteorológiai előrejelzéseket is Te kezeled?

A beszerezhető előrejelzéseken kívül az olyan versenyeken, mint a Rolex Middle Sea Race, az internetes nyomkövetőn látom az ellenfeleket és az alap-teljesítményadataikat, amiből következtethetünk a környező időjárásra is.

Olyan térképre vetíthető meteorológiai előrejelzéseket használsz, mint például a UsGrib?

Azt, és a nagyon hasonló Saildocot. Ezek tíz méterrel a víz szintje fölötti adatokat írnak. Ki kell tapasztalni, hogy az adott helyen melyik jó, melyik nem. Mindegyik ingyenes oldalról tölthető le, nagyon jól használhatók, de persze kis területen – ott, ahol a helyi viszonyok komolyan befolyásolják a körülményeket, már pontatlanok.

A fizetős oldalakról pontosabb infók kaphatók?

Persze, fizetősben sokkal profibbak vannak, de nincs bárhova. Az ilyen oldalakat gyakran éppen navigátorok készítik. Például az ausztrál Tom Addisnek van ilyen honlapja. Ahol jól ismeri a helyi viszonyokat, amivel sokat foglalkozott, oda jó előrejelzéseket tud adni. De az egész világra nem lehet pontos, mert ahhoz rettenetesen erős számítógép kéne. A meteorológiai előrejelzők használják talán a világon a legnagyobb kapacitású számítógépeket.

Akkor egy ilyen nem óceáni, hanem szárazföld közelében, beltengeren futott versenyen, mint a Rolex Middle Sea Race, különösen nagy a jelentősége a helyi tapasztalatoknak?

Akinek nagyobb a tapasztalata, jobban tudja azt is, honnan gyűjthetők be pontos adatok. Máltánál még egész jó volt a helyzet, ott én is megtaláltam a forrást. A máltai reptér radarjának a képeit lehetett látni online. De az csak ötven mérföldes körzetben segített. Biztos vannak ilyenek Panteleriához vagy Lampedusához is, csak azokat én még nem találtam meg. Például Szicília nyugati csücskétől le Panteleriáig volt egy szakasz, ahol visszaelőzött minket a Lucky. Ott egy zivataron kellett áthaladni, aminek mi nem tudtuk előre a mozgását. A GPS-nyomokat utána visszanezve viszont biztos vagyok abban, hogy lan Moore-éknak pontos infóik voltak. Ezért ők tudták, hogyan menjenek ott, csak a szelet elkapva és az esőt kihagyva. Mi viszont ott pórul jártunk és vesztettünk néhány mérföldet.

Ehhez az adatszerzési tapasztalathoz még párosul az effektív helyi tapasztalat is.

Igen, például még a szardíniai versenyünkön az egyik pályán

A LEGFONTOSABB, HOGY A KORMÁNYOST ÉS A TAKTIKUST FOLYAMATOSAN INFORMÁCIÓKKAL LÁSSAM EL



volt egy nagyobb sziget és mellette egy kisebb. A hajó elektronikus térképeim csak elnagyoltan voltak jelezve a szigetek közötti zátonyok, ezért a közelbe érve inkább kívülről kerültük mindkettőt. Közben az írek meg rezzenéstelenül bevitorláztak egy hetvenlábos hajóval az átjáróba. Leesett az állunk, majd a parton megtudtuk, hogy a navigátoruk – tudva, hogy milyen pálya lesz – hetekkel korábban elment oda. Gumicsónakkal és búváruhában alaposan

feltérképezte az egész területet!

Volt egy remek húzásotok a Middle Sea Race-en a Messinai-szoros előtt, amikor – kishajós megfogalmazásban – „feljebb álltatok egy frissüléért” és az nagyon bejött.

Az nem egy tipikus meteoaktikai húzás volt, mert ott kicsik a távolságok, a mozgástér. Azon a részen nem is voltak pontos előrejelzéseink, legalábbis nekünk. Ha már tíz éve ezzel foglalkoznék, biztos jobban tudtam volna,

Sikerült megtalálnom, hogy a Messinai-szorosban pontosan mikor fordul meg az áramlás. Ezt fontos volt tudnunk, hogy még ez előtt áthaladjunk. Annak a húzásnak köszönhetően ez sikerült, így minket még segített az áramlat, de a mögöttünk jövők többségének már szembefolyt.

Apám nyomdokán én is Agárdon, a Velencei-tavi Vízi Sportiskolában kezdtem vitorlázni 1987-ben, de aztán hamarosan, 1989-ben átkerültem Földvára. Akkoriban történt a Spartacus magánosítása és abban a Papa is részt vett. Azóta ott vitorlázom. Eleinte persze Optimisttel, '93 őszétől Cadet-tel (1994, 1995 serdülő bajnokság 1. hely), Álló Bálinttal (alias Uborka).

Négy évvel később egy szezont mancsaftoltam 420-asban Tenke Tominak, majd utána már kormányoztam. Három éven át Szépfy Zsombival mentem (1998: 2. hely, 1999, 2000: 1.hely). 420-ban volt kiemelkedő nemzetközi eredményünk is, mégpedig a híres Kieler Woche-n 1998-ban tizenhetedik lettünk úgy, hogy egy napot nyertünk (1.,5.,4. futameredményekkel), valamint 2000-ben is hasonlóan szerepeltünk. Utána átültünk 470-esbe (2001, 2002: junior magyar bajnoki cím) és 2006-ig hajtottunk, de nem tudtuk vállalni az olimpiai felkészülést, pedig ígéretesen fejlődöttünk. Kettes-hármas szélben tudtunk nemzetközileg is kiemelkedő eredményeket elérni, például 2005-ben Universiade 9. hely, vagy 2002-ben megnyertük a svájci junior bajnokságot.

2007 óta pedig Szörényi Ádámmal versenyzem. 2010-ben sajnos alig álltunk rajt-hoz, mert az összes verseny ütközött a Wild Joe programjával, de reméljük, 2011-ben jobban alakul a helyzet, mivel hiányzik mindkettőnknek a kishajózás.

hogy hol keressem a pontos előrejelzést... Az inkább amolyan kishajós, megérzéses húzás volt. Viszont sikerült megtalálnom, hogy a Messinai-szorosban pontosan mikor fordul meg az áramlás. Ezt fontos volt tudnunk, hogy még ez előtt áthaladjunk. Annak a húzásnak köszönhetően ez sikerült, így minket még segített az áramlat, de a mögöttünk jövők többségének már szembefolyt.

A feladatod jó ellátásához minél pontosabb adatok szükségesek...

Igen, ezért a műszereket állandóan kalibrálni kell. Ha pályaverseny van, akkor minden reggel be kell kalibrálni a őket. Főleg a szélműszert.

Azt hogyan csináljátok?

A szögeit kalibráljuk. Például megyünk egy takkon, és amikor a kormányos azt mondja, hogy most jó, akkor felírom a műszerről a mért szélszöveget (Measured Wind Angle). Megfordulunk, és amikor Keló ott is azt mondja, hogy jó, akkor újra felveszem az adatot. Ezt ismétjük és néhány forduló után látom, hogy az egyik csapáson mondjuk 24–25 fokot ír ki, a másikon 20 körülire, akkor el kell tolnom egy kicsit abba az irányba, hogy egyforma értékeket adjon mindkét takkon.

A műszerek kalibrálódnak el, vagy az aktuális hullámlás okozza az eltérést?

Mindkettő, de főleg a műszerek. Nálunk különösen. Ez a Wild Joe rejtélye! Mondták az ausztrál vitorlázók – akárhivvel beszélünk, mindegyik tudta –, hogy fantasztikusan jó hajó, Ausztráliában egy legenda, csak egyetlen hibája, amióta megépült: van benne egy „ghost”, egy szellem, ami rejtélyes meghibásodásokat okoz az elektronikában. Tény, hogy olyan hibákkal találkozom, aminek nincs fizikai oka. Semmi baja a csatlakozásnak, az alkatrészeknek, mégis megbolondul. Aztán belenyúlok valamit, átírok egy IP-címet, újraindítok és a probléma valahogy megoldódik... Perrynek mindenesetre tetszett, hogy mindig sikerült helyrehoznom a hibákat.

Mi kellett ahhoz, hogy a menő navigátorok szakmailag komolyan szóba álljanak veled? A jó eredmény ad alapot a kapcsolat kiépítésére?

Elsősorban az, hogy egy elismert ember, mint például Brett Perry, beajánljon. Amikor a rajt előtt meglátták a csapatunkban, csodálkozva kérdezték, hogy „Te mit keresel ezekben?” Mármint nálunk, a tapasztalatlanoknál. Aztán jól mentünk és elkezdtek ránk figyelni. Így már az ajánlásának is komolyabb a hatása.

Ott, a verseny után gratuláltak más hajók navigátorai?

Nem. Csak később, Perry ajánlása révén kezdtünk beszélgetni. Mondtam neki, hogy ez a navigátor szakma engem komoly szinten is igen érdekelne. Körbehívta a haverjait, és örültek nekem, mert a nagy többségüknek nincs kishajós múltja, nem volt olimpiai válogatott és efféle. Ők is meteorológiát, matematikát vagy térképészetet végeztek, illetve ezek kombinációit. Viszont elismerik, és úgy gondolják, hasznukra lehet az, hogy én versenyeztem olyan szinten, ahogy ők sosem. A végzettségem meg ugyanaz. Tehát a párbeszéd lehetséges és miközben tanulok, én is a hasznukra lehetek.

Ezt úgy értsem, hogy ha pontosan tudod, milyen tulajdonságai vannak például az imént emlegetett zivatarfelhőnek, akkor Te esetleg a versenyzői tapasztalataiddal taktikailag jobb utat választasz?

Igen, talán, bár az idők során ők is tapasztalt vitorlázók lettek.

Kikkel vagy kapcsolatban?

Perryvel azóta is levelezek időjárási kérdésekről. Ugyanígy

Simon Fisherrel, aki a Telefonica navigátora. Brett beajánlott Ian Moore-nak is. Nagy név, a BMW Oracle navigátora. A Rolex Middle Sea Race-en a Luckyn dolgozott, a hendikep-győztes TP 52-esen, akikkel két napon át küzdöttünk fej-fej mellett. Rajtuk kívül még az ausztrál Tom Addisszel vagyok levelező kapcsolatban. Tőlük kaphatok válaszokat a kérdéseimre.

Ilyen színvonalú navigátori munka a Balatonon is hasznos lenne egy csapatban?

Ugyanezek a dolgok egy balatoni versenyen is sokat segítenének. A kérdés csak az, hogy érdemes-e egy ilyen szintű rendszert – aminek az árát megtippelni sem tudom – felépíteni bármelyik balatoni hajóra.

A hagyományos stílusban vitorlázók közül sokan úgy vélik, hogy ez a sok műszer elveszi a versenyzés értékét.

Szerintem ez nem így van! A skippernek, a kormányosnak ugyanazokat a döntéseket kell meghoznia, mint egy műszer és navigátor nélküli hajón. Csak így, egzakt információkra támaszkodva sokkal pontosabb döntést hozhat, mint ha csupán körbenéz.

Összegzés?

Tetszik nekem ez a munka, mert ez végül is egy munka.

Az ember nem válhat akármikor hosszútávú futóvá, viszont a vitorlás navigátorságot bármilyen életkorban el lehet kezdeni és bármennyig csinálhatom.

bond
PÉNZ ÉS ÉRTÉKFORGALMI ZRT.

**NELSON
HAJÓLÍZING**

BOND Pénz- és Értékforgalmi Zrt.
8000 Székesfehérvár, Mártírok útja 78.
Telefon: (22)512 142
e-mail: info@bondrt.hu