

JÓ NYOMON

Farkas Zsuzsanna, A Cason Zrt. általános igazgatója



Szöveg: Visy László

UNALOMIG ISMÉTELT
KÖZHELY: **A VITORLÁZÁS
JÖVŐJE, ANYAGI ALAPJAI,
OLIMPIAI STÁTUSZA FÜGGHET
ATTÓL, HOGY MENNYIRE
SIKERÜL A MÉDIA ÉS A
NAGYKÖZÖNSÉG SZÁMÁRA
VONZÓVÁ, ÉRTHETŐVÉ
TENNI EZT A SPORTÁGAT.**
A SPORTKEDVELŐ NÉZŐ
SZERETNE ÉRTENI, AMIT LÁT
– ÉS SZERETNE MINÉL TÖBBET
LÁTNI, HOGY ÉRTSE IS, AMI A
PÁLYÁN ZAJLIK.

A vitorlássportban is látni már érdekes megoldásokat – az America's Cup küzdelmeit komoly informatikai háttérrel teszik kompletté, de idehaza is példaértékű a szeptemberi egykezes tókerülő nyomkövetése. Itt nemcsak az útvonal, hanem az egyes hajók sebessége, az addig megtett szakasz legfontosabb adatai is leolvashatók a verseny internetes oldaláról

A Formula-1 jó példa: egyre több adat jelenik meg a kép mellett a tévéképernyőn, némelyik digitális csatornán pedig a néző választhatja meg, hogy melyik kameraállásból, milyen telematikai adatok – sebesség, fordulatszám, váltófokozat – kíséretében szeretné élvezni a versenyt.

A vitorlássportban is látni már érdekes megoldásokat – az America's Cup küzdelmeit komoly informatikai háttérrel teszik kompletté, de idehaza is példaértékű a szeptemberi egykezes tókerülő nyomkövetése. Itt nemcsak az útvonal, hanem az egyes hajók sebessége, az addig megtett szakasz legfontosabb adatai is leolvashatók a verseny internetes oldaláról. A Fa Nándor által szervezett verseny 2008-tól már a Cason Nagydíj nevet viseli. Nem véletlenül: az egyik legdinamikusabb hazai high-tech vállalkozás és a verseny céljai sok szempontból azonosak.

Érden, a régi balatoni országút mellett áll a Cason főhadiszállása. Van még hely terjeszkedni – annak ellenére, hogy az irodaépület mögött nemrég épült meg a vadonatúj hardver gyártóüzem. Ami első pillantásra feltűnik: minden iroda ajtaja nyitva áll. A kávézó funkciója sem szokványos – az itteni börgarnitúrákon is folytatódó munkának minden bizonnyal az egyik legfontosabb része a közös gondolkodás, ilyenkor születnek az első pillantásra vad ötletek is. Beszélgetőpartnerem, Farkas Zsuzsanna 43 éves. 14 éve dolgozik ebben a csapatban. A Cason tavaly bekerült Európa 500 legdinamikusabban fejlődő cége közé, ipari telematikai megoldásaik világszínvonalúak.

Honnan indult a nyomkövető üzlet?

Messziről. A kilencvenes években egyre többször fordult elő, hogy megfúrták, megcsapolták az olajvezetékeket. A kár egy része volt csak az ellopott üzemanyag – a tolvajok otthagyták a lukas csövet, és így tetemes környezeti kárt is okoztak. A MOL kiírt egy pályázatot, amit megnyertünk. A mi módszerünk a megfúrás által keltett nyomáshullám analízisével határozta meg a lopás pontos helyét. A rendszerhez szükségünk volt nagyon pontos időre – és ezt legegyszerűbben az elterjedőben

lévő GPS rendszerből tudtuk megszerezni. Akkor még az egészről a helymeghatározás nem is izgatott minket. Emlékszem, egyszer egy kollégám elkezdett próbálkozni azzal, hogy mobiltelefonos kapcsolattal egy laptop képernyőjére közvetítette azt, hogy éppen merre jár. Térképünk persze még nem volt. Abban az időben kezdte az akkori Westel a GPRS fejlesztéseket is – sokat beszélgettünk ezekről a dolgokról itt bent is. Az ötletekből később megvalósult megoldások lettek.

Ma hány követett objektumuk van?

Öt-hatezer lehet. Főképp gépjárműflottákkal állunk kapcsolatban, de vannak személybiztonsági fejlesztéseink is. A legnagyobb megrendelőnk a Waberers – kétezeröttszáz kamionjukat monitorozzuk folyamatosan az egész világon. Érdekes, hogy az adatainkból akár percre kész közlekedési híreket is lehetne szerkeszteni, hiszen például az M0 autópályán mindig van négy-öt kocsi, és jól látszik, hogy hol van torlódás, vagy dugó.

Hogyan kezdődött a kapcsolatuk a vitorlázással?

Évekkel ezelőtt, az első egykezes, megállás- és külső segítség nélküli tókerülőn Fa Nándor már szeretett volna nyomkövetést, de aki elvállalta, a rajt előtt három nappal visszamondta a munkát. Váratlanul kerültünk képbe, a nyomkövetési technológiánk már persze megvolt – de sok mindent kellett az utolsó nap megoldanunk. Az egyik legnagyobb gond volt az energiaellátás – hiszen senki nem örült volna, ha a hajója szűkös energiakészletét fogyasztjuk. Akkor még nem voltak olyan jó akkumulátorok, mint ma. A vízhatlanságra is különösen figyelniünk kellett. Végül minden kész lett, ha jól emlékszem, tizenhat vagy tizenhét hajót szereltünk fel – és természetesen a mentőhajókat is. Az egész elképzelés nem csak a látványosságot, hanem a biztonságot is szolgálta. Óriási siker volt a bemutatkozás, a Kereked vitorlásklubban az ismerősök órákon át szurkoltak a kivetítőnél, de az interneten is annyian nézték a versenyt, hogy összeomlott a szerverünk. Végül csak álló térképeket raktunk fel, időről-időre frissítve – így tudtunk mégiscsak közvetíteni.

Ha jól emlékszem, több Kékszalagon is Önök adták a nyomkövetést...

Kétszer dolgoztunk a Kékszalagon, utójára 2006-ban. Ötven-hatvan nyomkövetőt kértek tőlünk, a Vitorlásszövetség választotta ki azokat a hajókat, amelyeket monitorozniuk kellett. Sajnos nagyon szervezeten volt az egész. Több hajóról nem is jött senki a berendezésért, mondván, ők ebből nem kérnek. Volt olyan kormányos is, aki menet közben egyszerűen kikapcsolta, hogy ne lehessen tudni, merre jár.

Aztán a verseny után felmerült, hogy fizethetnének az MVSz-nek, ha mi akarunk lenni a későbbiekben a hivatalos nyomkövető szolgáltatás. Ezt nem vállaltuk, hiszen így is sokat költöttünk – főleg a tíz munkatársunk háromnapos munkája volt a legnagyobb kiadás. Azonkívül a 2006-os tapasztalataink se voltak túl jók, nem jött vissza se imázs-, se reklámdalról a ráfordításunk. Csak egy példa: hónapokon át jártunk a Duna tévébe egyeztetni, ahol egy közös képes-nyomkövetős produkciót terveztünk erről a Kékszalagról – a végén mégse lett belőle semmi. 2007-ben már meg se kerestek minket. Érdekes, hasonló hozzáállást tapasztaltunk a versenyzők és a szövetség részéről a rali-sportban is, ott sem jött össze az eredeti elképzelés.

Azt hallottam, 2008-tól viszont az őszi szőlő tókerülő verseny névadó támogatója lesz a Cason.

Igen, megegyeztünk Fa Nándorral. Úgy érzem, a cégünk filozófiájának ez a verseny felel meg a legjobban. Nyomkövető üzletágunkban nem dolgozunk sok flottával – de ott minőségre, különleges kiegészítő szolgáltatásokra törekszünk. A szőlő tókerülőn sem indul sok hajó – de ők valóban szakemberek, a vitorlássport krémjét jelentik. Ezen a versenyen eddig is mindig kísérleteztünk új dolgokkal – amiben Nándor mindig maximálisan partner volt. 2008-ra is terveztünk újításokat: a rendszerünk automatikusan érzékelné fogja például azt, ha a kormányos eltávolodik a hajótól. Mondanom se kell, hogy őszi szőlőversenyen, éjszaka a vízbeesés akár végzetes is lehet. A vészjelzést persze a kormányos is elindíthatja egy gombnyomással – mivel a verseny során a vízimentők csapatának valamennyi hajója is ezzel az eszközzel felszerelve közlekedik a Balatonon, az ő diszpécserük és a versenyiroda folyamatosan követi a monitoron az eseményeket. Így időben reagálhatnak, és szükség esetén a legközelebbi lévő mentőmotorost küldhetik a bajban lévő hajóhoz. Ezek a fejlesztéseink egyébként készen állnak, már most vannak ilyen személybiztonsági eszközeink.

A nyomkövetés, az ahhoz kapcsolódó egyéb információtechnológiai megoldások jelenthetik-e a vitorlássport jövőjét?

A vitorlássport népszerűségének, nyilvánosságának, támogathatóságának a jövőjét mindenképp. Az America's Cup jó példa, ahol egyre több friss adat teszi érthetőbbé a versenyt. Idehaza is szó volt az eddigieknél nagyobb sávszélességű UMTS rendszer általánossá tételéről, illetve beszéltek egy Balaton körüli wireless-hálózat kiépítéséről is. Ha ez működne, tudnánk képet is sugározni a hajók fedélzetéről a követő berendezések segítségével. Egyébként ez a rendszerünk is készen van már és működik: a távvezetékek szakaszolóállomásainak a védelmére használjuk.

Óriási siker volt a bemutatkozás, a Kereked vitorlásklubban az ismerősök órákon át szurkoltak a kivetítőnél, de az interneten is annyian nézték a versenyt, hogy összeomlott a szerverünk. Végül csak álló térképeket raktunk fel, időről-időre frissítve – így tudtunk mégiscsak közvetíteni