

## Fogalomtisztázás (7)

A kérdőjel a cím után a reményt fejezi ki, mivel az írásom, - nagy valószínűséggel - csak óhaj marad.

Miről is van szó? Nos, napjainkban, amikor a nagy változások korát éljük, amikor a honvédelem és a hozzá kapcsolódó fogalomkörnyezet is átalakulóban van, érthetetlen módon egy sor területen állóvízként viselkednek egyes meghatározások, amelyek pedig nem a rendszerváltozással egyidőben, hanem már sok-sok évtizede elavultak. E megállapításomat utóljára hat éve tettem közzé, - eredménytelenül. Teszem most újra, mivel újabb generációk tanulnak főiskolánkon és talán a felnövekvő új nemzedék fogékony lesz a problémára.

A fogalmak természetesen a repülés, a katonai repülés és annak szervezeti és tevékenységi háttéréből kerülnek ki.

1.) **LÉGIERŐ**: e fogalom egy haderőnemet takar. Fájdalom, de kis hazánknak nincs ilyen haderőneve, s nem is volt 1955 óta. A repülő csapataink (a vadászok) betagozódtak régebben a honi légvédelmi "haderőnem"-be, a szállító és helikopter csapatok pedig a csapatrepülő erőket alkották 1972-73-tól, megalakulásuktól a vezérkar főnök közvetlen alárendeltségében. Ma a vadászrepülőök harcászati repülőök néven a légvédelmi parancsnokság alárendeltségében, míg a szállító és helikopter csapatok pedig a szárazföldi csapatok parancsnokságán belül tevékenykednek.

(Külön mulatságos az a beosztás megnevezés, hogy a "szárazföldi csapatok repülőfőnöke" - elnézést kérek M.S.!!)

Tudni illik, hogy a légielő létrehozására szakmai berkekben erős törekvés van, amelyek tudományosan megalapozott bizonyítékokon nyugszanak - ami a szükségességet illeti, de a döntés várat magára, a döntési helyzetben lévők pedig... (- ez itt az öncenzúra). Ne használjuk tehát e kifejezést a Magyar Honvédséggel összefüggésben, hanem tanulmányozzuk azon országok haderejét, amelyek szervezetében létezik légielő.

2.) **FRISZ**: azaz Földi Repülésirányító Szolgálat. Mint minden tisztázatlan fogalomnak, ennek is sajátossága, hogy ahányan használják, annyiképpen értik. Vagyis maga a kifejezés nem azt takarja, amit a szókép mutat. Igaz, e fogalom kb. harminc éves, amelyet valaha oroszból fordítottak, bekerült a szabályzatokba és úgy tűnik, nem lehet kiirtani. Pedig igen szükséges

lenne, hiszen semmi köze nincs e szolgálati ágának a repülésirányításhoz, hacsak az nem, hogy a repülőtérhez kapcsolódik.

Valaha úgy alakult, hogy egy repülőezred rendelkezett egy híradó zászlóaljjal. Ennek a zászlóaljnak volt egy ún. FRISZ százada, amelynek feladata volt a repülések folytatásához szükséges híradó, rádiólokációs és fénytechnikai berendezések üzemeltetése, karbantartása és javítása.

Természetesen ezek az eszközök igen széles skálájáról van szó, hiszen magában foglalja a repülésvezető, a repülésirányítók, leszállásirányító, a műszeres bevezető rádiót, a távoli és közeli irányadó rádió állomásokat, a pellengátor állomást, az RSZP radart, az RSZBN közelnavigációs és leszállító rendszert, a repülőtér fénytechnikai rendszerét, ill. eszközeit, stb. Nos, nyilván ez ma is így van, de az itt dolgozó szakemberek soha nem végeznek repülésirányítást, mint ahogy a repülő üzemeltető tisztiek sem repülnek.

Amennyiben ez világos lenne mindenki számára, akkor nem jelenne meg olyan pályázati felhívás a napilapokban, amely arról értesít, hogy tisztelhetetlen képzésre, repülésirányító szakra várnak fiatalokat.

Javaslatom az, hogy tudatosítsunk egy érthetőbb fogalmat a FRISZ helyett, mint például Repülőtéri híradó- és fénytechnikai szolgálat, vagy más egyéb, ennél kifejezőbb szóösszetétel is lehetne találni.

3.) REPÜLÉSIRÁNYÍTÓ DISZPÉCSER: ez egy beosztás megnevezése a repülőtéri szolgálatban, de sajnos ez sem fejezi ki így a lényegét ebben az összetételben, mivel ez a személy sem repülést irányít, hanem repüléseket koordinál térben és időben. Vagyis kifejezetten diszpécser feladatokat lát el. Így a javaslatom az, hogy nevezzük csak nevén diszpécsernek!

Sajnos, e fogalomhoz szorosan kapcsolódik egy másik - többek között, - mégpedig az előbbi diszpécser "szolgálat" szakmai eljárási szolgálata, az EREF., - az Egyesített Repülésirányító Főközpont. E Budapesten működő központ a nevét a hetvenes évek végén kapta, amikor újrarendelték a közforgalmi és katonai repülések koordinálását és létrehozták egymásmellé a polgári és katonai repüléskoordináció központját, - természetesen - a katonai repülés elsődlegességével. Ezen belül is a magyar katonai repülés prioritása elmaradt a volt szovjet repülések mögött. Igazából az itt állomásozó orosz repülő alakulatok e központ koordináló tevékenységét nem vették komolyan.

Nos, tehát a fenti fogalmakban szereplő repülésirányítás repüléskoordinációt jelent, azaz a beérkező repülési igényeket engedélyeket szervezik térben és időben a konfliktus helyzetek kiküszöbölése érdekében.

4.) MEGFÍGYELŐ: e fogalom alatt értjük a repülőgép fedélzeti navigátort és a földön szolgálatot teljesítő repülésirányítót egyaránt. Az utóbbiból is számos ágazat létezik.

A fogalom eredetére vonatkozóan a repülés hőskorához, Franciaországhoz kell visszatekinteni, amikor a "navigátor" először azért vitték a harcmező fölé, hogy "megfigyelje" a tűzérőg tevékenységének hatását, majd később a bombavetéshez nyújtott segítséget a repülőgép-vezetőnek, a továbbiakban ő számolta ki a helyes bombavetés helyét és idejét, emellett a nagybani és részletes légitájékoztató is ő vezette a repülőgép fedélzetén. Az ilyen tevékenység ma is használatos harcászati vadászrepülőgépeken, bombázó repülőgépeken, a hadászati repülőerőknél, szállító repülőgépeken, harci helikoptereken, stb.

Erre a tevékenységre kifejező a "megfigyelő" vagy navigátor megnevezés.

Merőben más a helyzet a repülésirányítási tevékenységet végző személyeknél, ugyanis a "repülésirányító" fogalom kifejező olyan szempontból, hogy érthető módon ez a földről történik, a repülőgép-vezetőket irányítja a levegőben, amelynek oka általában a technikai eszközök tökéletlensége. (Persze ennek sok más egyéb tényezője is van, de további részletektől megkímélem az olvasót.)

Mivel a repülésnek sok fázisa van, ezeknek a fázisoknak megfelelően szakosodott a repülésirányítás is. Ezek: - a közelkörzeti irányítás, amely együtt van a bejövetei és műszeres leszállás - irányítással (mind a polgári, mind a katonai repülésekben egyaránt).

Létezik körzeti irányítás, amely magában foglalja mind a közforgalmi repülések, repülőgépek irányítását az útvonalakon, mind a katonai harci repülések irányítását "elfogási tevékenység" érdekében (ez a célirányozási), mind a katonai repülőgépek útvonal repülésének ellenőrzését, eltévedt, bajbajutott gépszemélyzetek megsegítését más repülőgépek odairányítása útján, stb.

Ami a főiskolánkon képzés alatt lévő hallgatók szakosodását illeti, mindegyik repülésirányítási tevékenységgel megismerkednek, de igazán a körzeti irányítást, a harci repülések irányítását gyakorolják be avatásukig.

Visszatérve tehát a fogalomhoz a REPÜLÉSIRÁNYÍTÓ szak megnevezése már meghonosodott hivatalos dokumentumokban is 1986 óta, de sajnálatos módon nem alkalmazzák következetesen. A sors fintora, hogy pontosan azt a tanszéket, amelynek erőfeszítései eredményeként a repülésirányító szak, mint fogalom elfogadottá vált, - úgy nevezik, hogy Repülőgép-vezető és megfigyelő tanszék.

Ehelyett szólni kívánok még egy fogalomról a REPÜLÉSVEZETŐRŐL, amelynek tartalma más a polgári életben és más a katonai repülésekben. Ez abból adódik, hogy a repülések biztonságának jogi szabályozottsága, a felelősség vállalás mikéntje különbözik a két területen. Ugyanis a katonai repülések esetében a repülésvezető, aki a "toronyban" tartózkodik és a tervtábla alapján engedélyezi a repülőgépek fel- és leszállását, a légterek igénybevételét, a leszálláshoz történő bejövetei besorolását, az iskolakorón tartózkodó

repülőgépek repülési rendjét, - nemcsak e diszpécser feladatot látja el, hanem jogilag egyszemélyben felel a repülőtérén és a közelkörzetben folyó mindennemű tevékenységért. Ilyenek a szabályzataink. Míg a közforgalmi repülésben, a polgári repülések esetében a repülésvezető felelőssége lényegesen kisebb, hiszen az megoszik a gépszemélyzet-parancsnok és az (approach) közelkörzet irányító között. Azt lehet mondani, hogy a polgári légi forgalom irányításában a repülésvezető inkább diszpécser feladatokat lát el. Úgy is hívják, hogy "torony irányító". Ezt a tevékenységet is tovább szeletoik, mivel külön személy foglalkozhat a gurulások irányításával. Összességében tehát leszögezhetjük, hogy a polgári repülésben a repülésvezető nem "főnöke" a repülésben és annak irányításában résztvevő többi személynek.

Legfőbb ideje lenne, hogy a katonai repülésben is rendeződjenek a jogi tisztázatlanságok és mihamarabb eleget téve a Eurocontrol ajánlásainak, - a katonai és polgári repülés mind szorosabban simuljon egymáshoz.

5.) AVIONIKA: bár e fogalom nem tartozik a szakterületemhez, de azért merészkedem részletezni, hátha vitára kényszeríthetem kollégáimat.

A szakirodalom szerint e fogalom az aviatika és az elektronika ötvözete. Megítélésem szerint még akkor is szerencsésebb kifejezés jobb magyar szó híján, mint a repülő szakág, hiszen tudjuk, hogy a fedélzeti EMO, rádió- és fegyver berendezések üzembentartását végző tisztek villamos-mérnöki képzettséget kapnak.

(Lassan a sárkány-berendezés elmélete és gyakorlata is átcsúszik az elektronika területére. Kérdezzék meg Czári Gyula urat!)

Nos, ezen mostani utolsó fogalmat valóban a vita provokálása érdekében szedtem elő, mivel tudom, hogy a villamos szakterületen dolgozó kollégák között sincs egyetértés.

A felsorolásomat természetesen folytatni fogom, de a terjedelem miatt itt kell befejeznem.

Remélem lesznek követőim és lesznek vitapartnereim is. Tisztázzuk a fogalmakat!