

Törőcsik József: Észhelyzet – Fejezetek a magyar légiforgalmi irányítás történetéből

(részlet)

Az irányítói munkahely „lelkét” két egymás mellett álló, egyforma pult alkotta, a két szektorra – a Duna vonalában keleti és nyugati félre – osztott magyar légtérnek megfelelően. A pultok előtt két-két irányító ült: a külső széleken a koordinátorok, a telefont kezelő Kettesek, belül pedig a két Egyes, fejünkön a mikrofonos fejhallgatóval. Maga a pult egy hosszú, de keskeny asztalra épített nagy, majdnem függőlegesen álló ferde tábla volt, amit Magyarország sematikus térképeként kellett elképzelnünk. A tábla lapján keresztben-hosszában lécek futottak. A vízszintes tartókon, címkékkel megjelölve, az országban lévő egyes jelentőpontok (földi telepítésű rádió navigációs berendezések, más néven irányadók) nevét, adatait tüntették fel. Ahogy a gépek személyzete időnként egy-egy irányadó átrepülését jelentette (ezért hívták jelentőpontnak), továbbbraktuk a táblán a repülőgépeket jelképező *slejfniket* – lapos, műanyag tartóba fűzött papírszalagokat – a következő pontra. Ezeket a papírcsíkokon (amit neveztek repülés-nyilvántartó szalagnak is) rajta volt a gépek minden fontos adata: hívójel, típus, sebesség, magasság, útvonal. Korábban a papír színe volt eltérő, később a tartója lett vörös vagy sárga, attól függően, hogy a gép nyugat vagy kelet felől érkezett. Gondolom, azt nem kell külön elmagyaráznom, hogy ezekből melyik volt melyik...

Így rakosgattuk végig az országon a gépeket, majd – ha kilépett tőlünk, azaz már elhagyta az országot – bedobtuk a slejfnijét egy papírdobozba, amit időről időre ürített az *előkészítő*. Ez is egy beosztás volt, szintén irányító látta el ezt a feladatot hosszú ideig (a nyolcvanas évektől aztán külön asszisztentst alkalmaztak erre a célra). Ő kezelte a „Műsort”, a napi forgalmat tartalmazó sajátos menetrendet. Az irányító kollégák mögötti asztalnál ülve előkészítette a várható forgalom repülés-nyilvántartó szalagjait, és rakta őket a koordinátor elé. A már kilépett gépek slejfnijeit pedig kihúzta a tartójukból, és egy tollal vagy ceruzával a műsorból is, annak jeléül, hogy a repülőgép *leközlekedett*.

A koordinátor, az elerakott új slejfniköteget a tábla szélén rakta fel egy, a forgalomtól elkülönített részre, és ott tárolta addig, amíg a szomszédos körzet koordinátorától adatot nem kapott róluk telefonon. Ezeket a nyilvántartó szalagokat annak idején még kézzel kellett kiírni a *Műsorból* (évekkel később már előre nyomtatva kaptuk Ferihegyről), így előfordult olykor-olykor, hogy valami hiba csúszott az írásba, főként azért, mert ezt a munkát többnyire a fiatalabb irányítók, a gyakornokok végezték. A koordinátor ilyenkor visszaadta őket javításra vagy cserére az előkészítőnek. A türelmesebbje magyarázattal, mások anélkül, sőt korábban előfordult, hogy csak ingerülten visszadobta az „öreg” irányító a slejfnit a még ennyit sem tudó pályakezdőnek. Az én gyakornokkoromban ez már nem volt divat. [...]

De ülünk vissza a koordinátor mellé. A telefon berreg, a Kettes felkapja a kagylót, és beleszól: „Budapest”, vagy röviden csak – „Buda”! Az irányítói munkahelyeket gombnyomásos, közvetlen telefonvonalak kötik össze egymással, tárcsázni tehát nem kell. De előfordult, hogy az ember véletlenül rossz gombot nyomott meg, az ellenállomás bemondott nevéből ez viszont rögtön kiderült. Ha az Approach hívott, akkor persze úgy jelentkeztünk be, hogy „Kelet” vagy „Nyugat” – hasonló okokból ugyanez volt a szabály. Hívott bennünket, teszem azt Bécs. A Nyugat-Kettes felvette a kagylót, az osztrák koordinátor pedig közölte, hogy egy átrepülő gépről továbbít adatokat. Bemondta a hívójelet – mondjuk Swissair 462 –, magyar kollégája pedig kikereste azt a korábban odakészített slejfnik közül. Maga elé tette, és ráírta a kapott magasságot, meg a belépési pontra számított időt. Az adatcsere azzal zárult, hogy mindkét Kettes egymás után bemondta irányítói nevét, az *initialt*. Erre

azért volt szükség, hogy tudják, ki adta, és ki vette az információt, közben mindkettőjüket ráírták a slejfnire, de folyamatosan, magnón is rögzítették.

Minden országban ugyanis kijelölnek az irányítóknak – azonosítás céljából – egy-egy iniciálét, angolul initialt, ami attól kezdve a szakmai *nevük* lesz. Ez a *névadás* kezdetben a családnév és a keresztnév első betűjével, később (és azóta is) a szabályok szerint a vezetéknév első és második betűjével történik. Ha azonban már valaki hordja ezt a nevet, akkor az első betű után a harmadikat, ha azt is, akkor a negyediket teszik, és így tovább. Ezt használja aztán az illető a nyugdíjig, illetve amíg csak irányít. Sokszor az ember eredeti neve szinte már feledésbe merül az évek során, de az initialje nem. Néha azon kaptam magamat is, hogy gondolkodnom kell egyik-másik kolléga rendes, családi nevéen, annyira csak ezt (vagy az ebből *ferdített* becenevét) használta mindenki, évek óta már.

Visszatérve a táblához: A Nyugat-Kettes végigírta – a szalagon feltüntetett egyes jelentőpontok alá – a gép odaérkezésének várható időpontjait, egyszerűen hozzáadva az osztrák kollégától kapott határadathoz az úgynevezett „rutin időket”. Rutinból tudtuk ugyanis, hogy az egyes pontok között hány percet repülnek a gépek. A Bruck–Győr távolság egy TU- 154-esnek például három perc volt, de egy – nála jóval lassabb – IL-18-nak már négy, Győr–Tápiósáp lerepülése pedig ugyanígy tíz, illetve nagyjából tizenégy percbe telt. Ritkán, de előfordult, hogy ezek a rutinidők nem „működtek”. Egy alkalommal Magyarországra több hullámban belépő Aeroflot TU- 104-est jeleztek, amelyek a Szovjetunió valamelyik részéből Irakba tartottak. Akkoriban a két ország barátsága is tartott még. Én voltam a Kelet-E gyes, hozzám jelentkezett be az összes személyzet, persze oroszul. Illetve nem is mindegyik, mert kötelékben repültek, csupán az egyes csoportok vezérgépe rádiózott velem. A gépek Malaja (Kis-)Dobronynál lépték át a határt, és tartottak Sajóhídvég felé, majd Tápiósáp–Bugac–Kelebia útvonalon repülték át a magyar légteret.

Először még nem igazán tűnt fel, de Tápiónál már gyanús volt, hogy ezek a repülőgépek sokkal gyorsabbak a szokásos jet gépeknél. A határtól Budapestig a szokásos, tizenhat percnyi utat már tizenkettő alatt lerepülték, onnan Kelebia egy átlagos jet gépnek tíz, nekik alig nyolc percbe telt. Mivel ennyi eltérést már *javítani* kellett a következő irányítói egységnek (három perc, illetve annál nagyobb változás megadása az előírás), a Kettesem odaszólt Belgrádnak, hogy hat perccel korábban várhatóak a fűrészek a határra, és figyeljenek, mert iszonyú gyorsak. Na ja – jött a válasz a felvilágosult szerb kollégától – mindjárt gondoltuk, hogy TU- 104-esek nem repülnek kötelékben...

Én is csak akkor kapcsoltam, hogy ezek valószínűleg TU- 16-os bombázók, a '104-es személyszállítók ősei: karcsúbb törzssel rendelkeztek, és a hajtóművük sem volt úgy *lebutítva*. Évekkel később már radaron is láthattuk olykor, hogy a szokványos személyszállító forgalomként bejelentetthívójel bizony nem polgári repülőgépet takar...