

A TOURS-I "CHRISTIAN MARTELL" VADÁSZREPÜLŐ-ISKOLA

A francia légierő magazinja, az AIR ACTUALITÉS
1993. májusi számában megjelent riport fordítása

Fordította: Venyige László alezredes

Legfőbb vágyuk, hogy vadászpilóták lehessenek. Több, mint szerve-dély, igazi elhivatottság. A tours-i 314. iskolaezredhez érkező fiata-
lok azért jönnek ide, hogy egy loopingokkal és zuhanórepülésekkel zsúfolt
gyerekkori álmat váltsanak valóra. Hat hónap intenzív tanulás egy Alpha-
jet kezelőszervei mellett, az utolsó állomás, mielőtt valamelyik vadászre-
pülő ezredhez kerülnének.

"Tegye vízszintesbe 280-on, mielőtt ráfordulna Amboise-ra. Azután
irány Orléans." A parancs rövid, pontos. A pilótanövendék nyilván rögtön
reagál, mert a repülés-szimulátor kabinja, amelyben a 314. iskolaezred
hallgatója elhelyezkedik, mint egy szárny nélküli repülőgép, enyhén előre-
dől.

A vezérlőteremben François Baritou őrmester bejegyzí az első érté-
kelést. Egyetlen sebtében írt szó: "jó". Tőle balra Franciaország kivilágí-
tott térképe, jobbra a repülési körzet térképe, szinte uralja az eget.
Egyszerre két szerepet kell eljátszania: az oktatópilótáét, mintha a gép
hátsó ülésében foglalna helyet, meg a repülésirányítóét. Ráadásul azzal a
nehéz feladattal, hogy osztályozza a pilóták minden egyes tevékenységét,
amikor beszállnak a vadászkiskola három szimulátorának egyikébe. Előtte egy
sereg gomb és szünet nélkül pislogó jelzőlámpák csillagképei. A hajtóanyag
szintje úgy minden harmadik másodpercben egy osztással lejjebb száll a mér-
cén. Mivel a mai feladat egyszerű, Baritou őrmester "küld" egy kis szelet
ráadásnak, és előidézí az egyik repülési műszer meghibésodását: a magasság-
mérő felmondja a szolgálatot. Kényes próba, hiszen az egész feladat éppen a
műszeres repülés gyakorlására szolgál, a legkisebb szimulált látás nélkül.

A pilótanövendék nem késlekedí a reagálással. Először adatokat kér
az oktatótól, hogy pontosítsa a helyzetét, majd kapcsolatba lép az orléans-i
irányítóval, aki néhány további fordulóat határoz meg neki. Csak ez után kö-
vetkezhet a leszállás a bázison. Üsszpontosítani!

Szimulált géphibák és katapultálás

A pilóta a kabinban erősebben lélegzik a maszkon keresztül. Közeledik a leszállási manőver. És hopp! Kész a baj. Az irányító döntése könyörtelen: "rossz a szög, a befejezés nagyon eltér az ideális pályától, újra ráadni a gázt". Baritou őrmester a repülési naplóban aldhúzza a "nem megfelelő"-t.

Pár perc múlva, amikor a pilótanövendék kiszáll a kabinból, a vonásai megnyúltak, az arca zavarodott. "Az biztos, hogy a szimulátor nem kelti azokat a valóságos érzéseket, mint például egy centrifuga, de a gyorsulások kiváltják a magassági ruha felfúvódását, az ember érzi a nyomást a hasán és a combjain, és egészen valószínű a berendezés a környezeti stressz szempontjából. A motorok zaja tökéletes, a rádiórendszer is azonos, és a repüléstechnika is ugyanaz. Így aztán, amikor beülünk az Alphajet-be, egy kicsit már otthon érezzük magunkat."

A tours-i pilótanövendékeket párhuzamosan oktatják szimulátoron és repülőgépen. A két eszköz kiegészíti egymást, amivel sok értékes időt nyernek. Lehetőség van rá, hogy olyan súlyos hibafajtákkal is találkozzanak, amelyeket a magasban soha nem mernének előidézni. Még egy szimulált katapultálás is szerepel a programban, amelyre a hajtóművek leállása és a hidraulikarendszer súlyos zavarai után kerül sor. Így kilenc óra szimulátor és öt óra oktatórepülés után nyugodtan egyedül lehet hagyni a fiatalokat. Csak azért térnek vissza a szimulátorhoz, hogy újabb nehéz feladattípusra készüljenek fel, mielőtt az Alphajet-en hajtánák végre.

Szegény pilóta alig hogy kiszállt a berendezésből, máris egy újabb növendék jelenik meg a gép mellett. Ezúttal sötét csuklyával takarják be az átlátszó fülketetőt egy éjszakai repülés szimulálására. A délután kellős közepén járunk.

Százhusz hallgató évente

A mai első gépek csak most kezdenek megjelenni az épület felett, ahogy a tours-i kód is felszáll lassan. A vadászrepülő-iskolának mintegy ötven Alphajet-je van, hogy egész éven át repültesse a növendékeket és a visszajárókat.

Amikor nagyobb számú csoport van bent egyszerre, nem ritka, hogy egyidőben húsz gép is köröz a környező légtérben. Ilyenkor szinte egy perc megállás sincs az iskola négy kiképző századánál. Amikor a jövő vadászpilótái Tours-ba érkeznek, már 120-140 óra repülési idő van a hátuk mögött, amelyet a salon-de-provence-i repülőiskola tisztjei Fouga Magister-en teljesítettek, a repülőhajózó tiszti növendékek pedig, akik Cognac-ból jönnek, miután kikerültek a légierő brétigny-i szelekciós központjából és elvégezték az avord-i hajózó alapképző iskolát, Epsilon típusú repülőgépen. Az előbbieket, akiknek az átlagos életkora 24 év, és zsebükben van a repülőiskola mérnöki oklevele, némi előnyben vannak az utóbbiakkal szemben (akik fiatalabbak, és gyakran csak érettségijük van), mert már vezettek sugárhajtóműves repülőgépet. A szimulátor azonban egyforma szintre hozza őket, és ha az alapképzésük különbözik is egymástól, innentől teljesen megegyező módon haladhatnak tovább.

Minden második hónapban újabb váltás vonul be a 705. légi bázisra, ahol a "Christian Martell" vadászrepülő-iskola települt. Alpha-k, Bravo-k, Charlie-k, Delta-k, Echo-k és Golf-ok követik egymást, összesen százhusz növendéket gyűjtve egybe a tanév során. Legtöbbjük a légierő egyenruhájában feszít, de találni köztük pár külföldi pilótát (főleg afrikaiakat) és a haditengerészet leendő pilótáiból is.

Mivel ugyanabból a repülőiskolából érkeznek, mint a légierő tisztjei, az utóbbiak is ugyanolyan képzésben részesülnek, és "vadász" képesítéssel kerülnek ki Tours-ból. Csak azután válnak el útjaik egymástól. A repülő-tisztek Cazaux-ba indulnak, azután vagy ők is oktatók lesznek, vagy beosztják őket a különböző századokba, a tengerészek meg Hyères-be, vagy az Egyesült Államokba utaznak, hogy megtanulják a hajósélet csínját-binját.

Az oktatók között ugyancsak lehet találkozni tengerészekkel és külföldiekkel. A RAF kanadai származású oktatója, Neal Adams fifth lieutenant (a százados megfelelője) a Royal Air Force-nál. "Kértem egy három éves cserét Franciaországgal, hogy levegőt változtassak" - jelenti ki egy csipetnyi angol humorral. "De sok feladatot angolul kell levezetni. Jó egy kis tapasztalatszerzés, lehetővé teszi, hogy megismerjek egy új gépet, és össze tudjam hasonlítani. Nagy magasságon az Alphajet jobb, mint a Hawk, főleg fordulékonyabb, de én jobban szeretem az angol gépet, mert van benne hátul egy periszkóp, a kilátás kiváló, és ami a fő, ott van az a híres Mark X ülés, ami olyan kényelmes" - súgja kacsintva.

36 haderőnemközi kapcsolatok

Jóllehet a haderőnemek között kitűnő a kapcsolat, mégis mindegyik ad ró, hogy kifejezze a sajátosságait. Thierry fregatthadnagy például, akit már messziről észre lehet venni a bázison, soha nem válik meg a tengerészsapkájától, noha teljesen egyformán készítik fel a repülés veszélyeire a légierő és a haditengerészet pilótáit. "Mindenkinek azonos a murkarendje. A felszállás előtt egy órával kezdődik a típusfoglalkozás, amikor oktató és növendék magassági ruhában találkozik a század épületében. Ekkor veszik sorra az előttük álló feladat minden részletét. A repülés kb. egy órát vesz igénybe, noha kettőt, ha éjszakai, és mindegyiket azon melegében követi a kiértékelés."

Az oktató közben kitölt egy űrlapot. Minden egyes gyakorlatot értékel, és globális következtetést von le a növendéknek a feladat egésze alatti viselkedésére vonatkozóan. "Bizonyos általános képességeket, mint az önuralom, a módszeresség és a pontosság, az ítélőképesség és a kezdeményezőkézség, rendszeresen osztályozunk."

Kilencven óra repülés

A növendékek összesen legalább 85 órát repülnek 72 felszállás alatt. A program öt tárgykört tartalmaz:

- repülőgép-vezetés (18 felszállás, ebből 5 önállóan),
- kötelékrepülés (23 felszállás, ebből 6 önállóan),
- műszeres repülés (9 felszállás, mind oktatóval),
- navigáció kis magasságon (13 felszállás, amelyek között van egy különleges feladat, amikor két növendék ül egyazon gépben, amit "kölcsonós navigálás"-nak neveznek),
- éjszakai repülés (7 felszállás, ebből 2 önállóan).

Mindezek a gyakorlatok párhuzamosan folynak, tekintve, hogy kiegészítik egymást.

Ha egy repülést "rossz"-nak minősítenek, rögtön engedélyeznek egy javító feladatot, hogy újra átvegyék az el nem sajátított mozzanatokat. Egy fiatal pilóta legfeljebb hét repülési pótfeladatot kaphat flymódon.

A növendékek tárgykörönként egy-egy, összesen öt felmérésen esnek át a képzés során az iskola ellenőrző és átképző századánál, így győződnek meg róla, hogy elérték-e az egyes oktatási fázisok végére megkövetelt szintet.

"Az a cél, hogy a szorosan vett oktatási körülményektől eltérő helyzetbe kerüljenek" - tájékoztat Daniel Sidler őrnagy, ennek a bizonyos 6. századnak a parancsnoka. "Ha a tesztet nem találjuk kielégítőnek, lehetőséget adunk egy felzárkóztató ismételt tesztre. Amennyiben az sem sikerül, a növendékek a kiképzési tanács elé kerülnek, amely kizárhatja őket az iskolából."

Alexandre közéjük tartozik. Megbukott, és most itt lézeng az iskola kihalt folyosóján, miközben társai kondenzcsíkokat húzva hasítják a levegőt. "Van a vadászrepülő-iskolán egy meghatározott kvóta, amit nem haladhat meg a rossz jegyek száma" - közli mormogva. "Nekem hat elégtelenem van repülés-technikából, meg repülésbiztonsági hiányosságok miatt. Elrontottam a felajánlott javító feladatot is, és a kiképzési tanács elvágott... A legrosszabb a kiesésben az a tudat, hogy az ember soha többé nem vezethet sugárhajtóműves együlést. Most majd át kell nyergelnem valami más szakra."

Szigorú válogatás

Tours-ban a bukási arány 12 és 20 % között mozog, ami főleg a kurzus elején, a figyelemmegosztás hibáiból adódik. "Ez pilótanyelven azt jelenti, hogy a növendék túlságosan koncentrálna a feladatra egy oldalra egy másiknak a rovására. Ez abban nyilvánul meg, hogy létfontosságú műveletek közben kifelejt valamit, elmarad a reakciója, vagy ügyetlenkedik, következőképpen komoly hiányosságok mutatkoznak a repülés biztonságában, amiért piros lap jár" - fűzi hozzá Jean-Pierre Ollivier alezredes, az iskolaezred parancsnoka.

"Azt azért tudni kell, hogy egyetlen növendék sem esik ki váratlanul. Amikor elérkezik a végzetes bukáshoz, ő is tudja, hogy nem érzi magát otthonosan a gépében. Az oktatói is elmondták már neki a különböző kiértékelések során. Ezért aztán nincs is soha vita az eltanácsolások körül."

Alexandre-nak nem marad más választása, mint beadni az átirányítási kérvényét. Megcélózhat egy másik szakterületet a légierő szükségletének és a saját képességeinek megfelelően.

"Azért tavaly is 120 fiatalnak adtuk át a bizonyítványt a hagyományos avatási ünnepségen, akik között két külföldi és vagy tizenöt tengerész volt" - folytatja Ollivier alezredes. "A növendékek száma csökken, de a válogatás kritériumai nem változnak. Ami az oktatókat illeti, kb. 80 főt megtartunk, mert a növendékekén felül az összes jövőd oktató átképzése is az iskolaezred feladata. A századoknál tevékenykedők minden félévben visszajönnek egy pedagógiai felmérésre. Ugyanez vonatkozik Franciaország összes Alphajet-pilótájára. A 6. század repülteti a visszajárókat is, akiknek van egy minimális évi repülési óránormájuk."

Mindent egybevetve a vadászrepülő-iskola 1992-ben 19.500 repülési órát használt fel, az azt megelőző évben pedig kerek 20.000-et. Üsszehasonlítással: egy hagyományos vadászrepülő ezredé 9.000 óra körül mozog évente. És ebben az évben - noha a növendékek száma csökkent - a repülési terv közel 15.000 órát irányoz elő, ami még mindig rengeteg.

A repülés művészete

Az igazsághoz hozzátartozik, hogy jó nagy a tevékenységi terület, Orléans-tól Châteaudun-ig, Avord-on, Châteauroux-n, Poitiers-n, Nantes-on és Rennes-en át számos polgári és katonai repülőlétesítmény található az észak-nyugati körzetben. És amikor az iskolaezred külföldre látogat, Németországba, Angliába vagy más országba, a hallgatókat is magukkal viszik, hogy alkalmazhassák a bázison szerzett angol nyelvismeretüket.

Meg persze egyéb ismereteket, amelyek ugyancsak elő vannak írva a képzési program keretében. Mert a huszonhét hetet nemcsak arra használják a növendékek, hogy hűsködjének a tours-i égbolton. A repülés művészetét a szárazföldön kezdik tanítani. Mielőtt még akár csak a szimulátorba is bemászhatnának, minden váltás négy hetet tölt el a földön. Az első hét napot a szaktechnikai oktatási bázis műhelyeinek az elmélyült tanulmányozására fordítják. Itt a növendékek - animációs padoktól és egy rekonstruált Alphajet-től kiindulva - megismerkednek a repülőgép jellegzetes berendezéseivel, a katapultülés hidraulikájával. A végén tesztet írnak leendő gépük teljesítményadatairól és egyéb jellemzőiről.

Tág lehetőségek a továbbhaladásra

A leendő vadászrepülők csak mindezek után nyerik el a legmagasabb jutalmat: az Alphajet-et. "Kétségkívül a legjobb iskolagép a világon" - jelenti ki Ollivier alezredes. "A 70-es évek végén jött ki, hogy felváltsa a T 33-at, és sok közös vonása van a Jaguar-ral és a Mirage F1-gyel, amelyek még jó néhány vadászszázadnál rendszeresítve vannak. Tökéletesen megfelel a mi képzési követelményeinknek. Igazi kis játékszer, amely rendkívüli teljesítményekre képes "simán", vagyis fegyverzet nélkül. Nagyon jól lehet vele manőverezni ebben a formában. Légi harcban még a Mirage 2000-rel is összemérhető bizonyos magasságtartományban. Viszont nagyon fárasztó repülőgép, amelyben jó sok g-t "vételeznek be" a pilóták."

Tours-ban kizárólag iskolagépként használják az Alphajet-et. Így megőrzi a teljes manőverezőképességét. Az iskolaezrednél az számít, hogy magát a repülőgép-vezetést megtanítsák, hogy a felavatott növendékek rendelkezzenek minden szükséges alappal a további előmenetelükhöz. A következő gyakorló idejüket már teljes mértékben a légi és földi lövészetekre összpontosíthatják. "Számunkra az a fontos, hogy olyan fiatalokat bocsássunk ki, akik előtt igen tág lehetőségek vannak a továbbhaladásra. Figyelemmel kísérjük a további fejlődésüket is. A harci egységeknél folytatott fél éves munka után informálódunk szakmai tevékenységükről, ami alapján megítéljük oktatási módszereink és válogatási szempontjaink eredményességét" - foglalja össze Ollivier alezredes. "A szisztémánkon aztán nekünk kell igazítanunk a századparancsnokok észrevételei alapján."

Egyébként sok növendéknek kell visszajönnie, hogy Alphajet-en repüljön Tours egén. Minősített repülőgép-vezetőkötől 2-3 évig oktatókká válnak, mielőtt visszatérne ki-ki a saját századához. Ifjúkori álmaik beteljesülése: most rajtuk a sor, hogy átadják fiatalabb bajtársaiknak az oly becses "vadászengedélyt".

Stéphane Perraud I.o.rep.