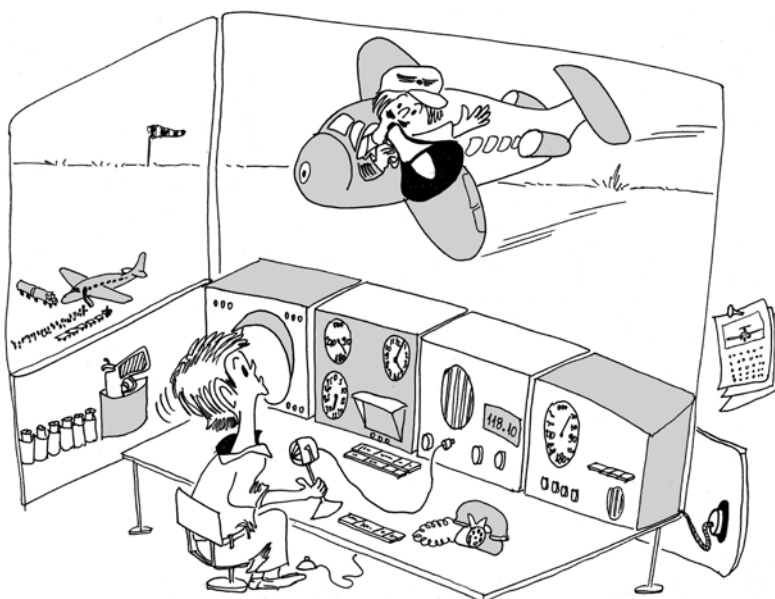


READY FOR PUSH, BLACK!



Nebom krstari šarenoliko društvo najrazličitijih tipova aviona, lakih i teških, jednomotornih i višemotornih. Njima upravljaju stotine hiljada pilota amatera i pilota profesionalaca. Vazdušne koridore presecaju privatni, sportski, poslovni, kompanijski i vojni vazduhoplovi. A većina njih, redovno ili povremeno, preleće i nacionalne međe.

Iako po nacionalnoj pripadnosti heterogena, ova svetska flota u operativnom pogledu besprekorno funkcioniše zahvaljujući zajedničkim propisima i postupcima, proklamovanim u nizu dokumenata Međunarodne organizacije civilnog vazdušnog saobraćaja ICAO (*International Civil Aviation Organization*). Svemu ovome neproce-

njivu pomoć pruža služba kontrole letenja, koja čini vitalnu kariku u svetskom lancu bezbednog vođenja vazduhoplova.

Od pilota i kontrolora se, između ostalog, zahteva i odlično poznavanje pravila i propisa letenja i sposobnost preciznog, ekspeditivnog i nedvosmislenog sporazumevanja putem radio-veze. U skladu sa ICAO preporukama i ustaljenom praksom, međunarodni jezik vazduhoplovaca je engleski. On omogućava da vazduhoplovcima, bez obzira na različite maternje jezike, nesmetano komuniciraju između sebe.

ODRŽAVANJE RADIO-VEZE. Pored toga što se koristi u održavanju veze između organa kontrole letenja, engleski jezik se koristi i za komunikaciju između posade u avionu i kontrolora letenja na zemlji. To nije samo engleski jezik već specijalni engleski jezik koji je ponekad i samim Englezima teško razumljiv. Zove se **radio-telefonska frazeologija** (*Radio-Telephony Phraseology*). Ono „frazelogija” stoji zato što je sastavljen od posebno izabranih reči, organizovanih u unapred pripremljene fraze.

Ovaj jezik sadrži određene idiome, a to znači reči koje imaju svoje posebno značenje, poput ROGER („razumeo sam vas!”), CONFIRM („potvrdite”), AFFIRM („potvrđujem”), OVER („očekujem odgovor”), MAYDAY („u opasnosti sam”) i tako dalje. Specifično je zamišljen ponajviše zato da informacije budu što kraće i da se izbegne svaka mogućnost pogrešnog razumevanja poruke.

Propisan je i način spelovanja svih slova abecede, pa se pri odašiljanju ličnih imena, skraćenih naziva raznih službi, pozivnih znakova vazduhoplova i zemaljskih stanica, kao i teže razumljivih reči, u radio-telefoniji koristi takozvana ICAO abeceda za spelovanje, u kojoj svako slovo ima određeno ime.

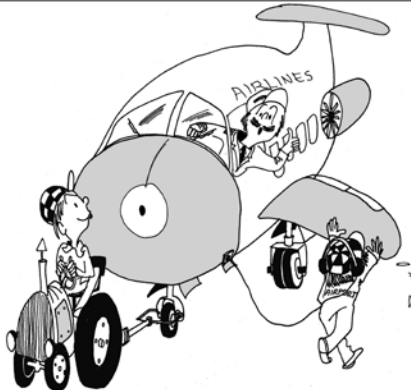
Slovo **A** izgovaramo kao *alfa*, **B** kao *bravo*, **C** kao *čarli*, **D** (*delta*), **E** (*eko*), **F** (*fokstrot*), **G** (*golf*), **H** (*hotel*), **I** (*india*), **J** (*džuliet*), **K** (*kilo*), **L** (*lima*), **M** (*majk*), **N** (*november*), **O** (*oskar*), **P** (*papa*), **Q** (*kvebek*), **R** (*romeo*), **S** (*siera*), **T** (*tango*), **U** (*uniform*), **V** (*viktor*), **W** (*viski*), **X** (*eks-rej*), **Y** (*jenki*) i **Z** (*zulu*).

Svaka poruka mora da počne pozivnim znakom onoga kome se pilot obraća, a iza toga sledi pozivni znak onoga ko zove. Poruke se moraju izgovarati jasno i glasno. Učesnik u konverzaciji koji nije dobro razumeo sagovornika obavezan je da zahteva ponavljanje poruke jer bilo kakav nesporazum može da izazove ozbiljne posledice!

Poruka nema svrhe ukoliko nije razumljiva. Svaki nesporazum može da bude fatalan u letenju. To je razlog što se u komunikaciji između aviona i kontrole letenja primenjuje baš takav, specijalan jezik: racionalan, ekonomičan i redukovano do krajnjih dopustivih granica.

Let me know that you have received and understood this message („Potvrdite da ste primili i razumeli poruku”), jedna je od nekoliko stotina fraza koje se koriste u radio-

-telefonskim postupcima i, istovremeno, jedna od stavki razgovora između kontrolora i pilota u različitim situacijama u letu ili na zemlji.



Događa se da i tu neka strana bezazleno omane zbog žurbe, nepažnje ili preterane ležernosti. Tako je u svakodnevnu nastavu frazeologije po našim pilotskim školama ušla i davnašnja zgoda jednog našeg kapetana.

...Nakon utovara putnika i robe na londonskom aerodromu posada je kompletno proverila kabinu po ček-listi. Pre startovanja motora, trebalo je samo još traktorom odvući avion na bezbednu udaljenost od pristanišne zgrade. Ruda je zakačena, a poslednja reč je kapetanova. On treba poslužiocima na stajanci da javi:

Ready for push-back! (spreman za povlačenje).

Kapetan je otvorio prozor kokpita, nonšalantno izbacio ruku i iz sveg glasa doviknuo:

Ready for push BLACK!, to jest: „Spreman za gurku, mrkonjo!”

To je unelo neopisivo veselje među zemaljskim osobljem mada tamnoputi poslužilac aviona baš i nije bio presrećan. Kasnije, kad god bi sletao na ovaj aerodrom, traktoristi su uzvikivali:

„Hej, bojs, eno stiže Bleki!”

Nije veselo samo na zemlji, veselja ima i u vazduhu. Ponekad. Elementi sitkoma, komedije situacije, često provejavaju u komunikaciji između pilota i kontrolora.

Kontrolor: *BA 587, leave FL 370 and descent level 130 to be level in three minutes. Are you able to do it?* („Britiš ervejz 587, napustite nivo leta 370 i ponirite do nivoa 130 tako da budete na njemu za tri minuta. Možete li to? ”)

Pilot: *Yes, we are able, but we don't think we could bring the airplane with us!* („Možemo, ali nisam siguran da ćemo ga dostići zajedno s avionom!”)

Bukvalna interpretacija reči odaslanih u etar može da bude još zabavnija.

Kontrolor: *JAT 702, what is your position and height?* („JAT 702, gde ste i koja vam je visina?“)

Pilot: *In the cockpit, six feet!* („U kabini, metar i osamdeset!“)

Situacija može da postane zabavna čak i bez stvarne namere ionako je, ruku na srce, pilotska profesija jedna od onih čije pripadnike bije glas da su vickasti. Tome obično kumuju mala nepažnja ili isto takva rasejanost. Poznajem JAT-ovog kapetana iz stare garde koji se tri puna minuta obraćao putnicima živopisno opisujući let, uz pregršt informacija o avionu, posadi i prednostima putovanja vazduhom. Kada je konačno otpustio dugme mikrofona, začuo se glas kontrolora:

„Kapetane, uživali smo slušajući vas. Bilo je zanimljivo, pa vas molim da isto to ponovite i putnicima! Samo, molim vas, prebacite prekidač u položaj dva.“

Sličan laki „blam“ doživeo sam i sâm, i to nakon jednog sletanja u Beograd. Pošto smo dodirnuli pistu, dohvatio sam mikrofona i u jednom minutnoj tiradi zahvalio putnicima na ukazanom poverenju u ime posade i svoje ime i počastio ih punom šakom informacija o meteorološkim prilikama i prognozi za nastavak dana. Pošto sam pobedonosno zaključio priču, kontrolor sa tornja trpeljivo se nadovezao:

„Hvala, kapetane, mada već to i sami znamo. A sada nam recite gde nameravate da parkirate avion?“

Složit ćete se da ovakvo nehotično blokiranje zajedničke frekvencije nije ni zabavno ni preporučljivo. Možda je baš u tom trenutku neki avion u nevolji, pa mu je potrebna hitna asistencija kontrole letenja, ili, ako ste na zemlji, možda drugi avion u kratkom finalu nervozno očekuje odobrenje za sletanje, znajući da bez izričite dozvole s tornja ni i u snu ne sme da sleti na svoju ruku!

Uz važeće napomene da radio-komunikacija podrazumeva bonton koji pilota obavezuje da govori jasno i razgovetno, da ne prekida već započetu konverzaciju između drugog aviona i kontrole letenja, da u porukama bude jasan i koncizan, da se ne javlja bez potrebe, a rečenicu započne tek onda kada je uključio predaju pritiskom na taster svog mikrofona (a ne istovremeno!), pozabavićemo se samo sa nekoliko desetina fraza koje se najčešće upotrebljavaju u standardnim radio-telefonskim postupcima. Ostalih ćemo se odreći jer ovo poglavlje nema ambiciju da postane udžbenik frazeologije. Za to su potrebni dodatni tabaci hartije, istrajna višenedeljna nastava i – profesor engleskog jezika, specijalizovan za vazduhoplovnu frazeologiju!

ACKNOWLEDGE znači: potvrdite (umesto epske rečenice: „Javite mi da ste primili i razumeli poruku“)