

Égi harcpoétika

Bolla Mária vitorlázórepülő-bajnok nem egyszerűen harcos típus. Mondja is ezt magáról úgy, hogy több mint negyvenéves légi karrierje során nem egy csatát megvívott az égben és a földön is. Sosem fűtötte dac, elfogadta: ahhoz, hogy nőként a hatvanas években repülni kezdhessen, keményen kell küzdenie. – Ha nem ingyen adják, úgy többet ér – vonta meg a vállát, s onnantól ez lett az ars poeticája.

Várhegyi Júlia Népszabadság 2010. február 26.



A hatvanas évek elején, mikor a női emancipáció első hulláma végigsöpört hazánkon és a miniszoknya is bevonult a köztudatba, a bakfis Bolla Mária már tudta, hogy életét nem feltétlenül háziasszonyként, a sparherd mellett szeretné tölteni. Másra vágyott, csak még nem tudta, mire. Gyanítható, hogy kisgyerekként nem királylány szeretett volna lenni, hanem minimum tűzoltó, katona vagy vadakat terelő juhász. A Verne-könyvek lapjain utazott már a Föld középpontja felé, vagy éppen a Nautilus

fedélzetén szállt a tenger mélyére: a valóságban miért érte volna be kevesebbel?

– Kalandregényeken nőttem fel – meséli –, tengerész, hajóskapitány, csillagász vagy barlangász akartam lenni: valami izgalmasra vágytam. Majd hozzánk költözött vitorlázórepülő unokabátyám, és amikor esténként hazatért a hármashatárhegyi reptérről, órákig faggattam. Ekkor fogalmazódott meg bennem, hogy én bizony repülni fogok. Újságot is édesanyámnak lelkesen, tetszik tudni, mi leszek, ha nagy leszek? – Mi, lányom? – kérdezte édesanya gyanakodva. Mondtam, hogy vitorlázórepülő, és nem arattam osztatlan sikert.

Mivel a repüléshez tizennyolc éves kor alatt szülői engedély kellett, a Bolla család egy ideig ennyiben maradt. Addig is Mária tornázott a Budapesti Spartacus Sport Clubban, s példaképét is megtalálta a névadó személyében. Úgy tűnhetett esetleg, hogy a nem túl nőies vitorlázórepülés lekerült a kívánságlistájáról. Mária azonban a rokon léleknek érzett gladiátorfilmen és könyvekben megismert sorsánál azért közelebből is ismerte a kitartást és a harciasságot. Titokban kijárt a reptérre, s mikor leérettségizett, úgy meg voltak rökönnyödvé a szülei, hogy szóhoz se jutottak: jelesre érettségizett, önmaga számára is meglepően. Csak egyetlen négyese volt, az orosz, ezt pedig elnézték neki, így nem lehetett más válasz, csak, hogy mehetsz, lányom, repülni.

– A Postás Repülő Klubnál kezdtem 1963-ban. Nem én voltam az első nő, de nem fogadtak szívesen. Úgy tartották, főzőkanál való a kezünkbe, nem botkormány. Próbáltak lebeszélni: az egyik segédoktató rendszeresen hazáig kísérgetett, hátha így befolyásolhat, de engem nem lehetett kiutálni. A legnehezebb harcom volt, hogy a társaim egyenrangú partnerként fogadjanak el. Nekem mindig többet kellett teljesítenem, és évekkel később, mikor egy versenyen leköröztem a férfiakat, megkérdeztem: most már elismeritek, hogy a nők is alkalmasak a repülésre? A válasz az volt: „Nem, te kivétel vagy!”

Repülni, vagy nem repülni: Bolla Marica – ahogy repülős berkekben ismerik – esetében ez tehát nem volt kérdés. Döntésében, úgy meséli, nem volt makacs nekifeszülés a férfivilág állította

szabályrendszernek, csak vágyakozás. Abban a percben, hogy először zárult rá a plexi kabintető s tárult fel előtte a tiszta égbolt, érezte: itt otthon, biztonságban van. Ebben az alig másfél méterszer másfél méteres, pedálok, kormány, iránytű és sebességmérők határolta kis birodalomban megtapasztalható a teljes szabadság.

Tériszonyának dacára is érzi, minden lehetséges. A vitorlázórepülés a sportrepülés azon ága, mikor a hajtóművel nem rendelkező gép a természet erőinek köszönhetően teljesít nemritkán többórás és több száz kilométeres távot. A felvontatott vagy felcsörlőzött gép a leoldás után a légköri áramlatokat kihasználva siklik a levegőben, s a pilóta érzi a levegő minden rezdülését.

– A vitorlázórepülés szépsége szavakkal nehezen kifejezhető. Talán a hangtalan lebegés a mélység felett, a tág horizont, a látvány, no és a tudat, hogy a magasságot, a távolságot az én akaratom győzi le. Ezért semmi nem lehetett drága. A kemény melót becsülik, így munka után is kimentem a reptérre, egy-két felszállást repültem, s már egyedül repülés előtt álltam, mikor a társaim még a kiképzés felénél tartottak. Így lettem 1974-ben az első magyar női gyémántkoszorús pilóta: ehhez 5000 méter magasság elérése és 500 kilométeres táv megrepülése szükséges. A magasságot vakrepüléssel teljesítettem, zivatarfelhőben, teljes ködben, még a repülőgép szárnyvégét sem lehetett látni, erre vagyok ma is a legbüszkébb.

Több mint negyvenéves légi karrierje során nem egy csatát megvívott az égben és a földön is. Sosem fűtötte dac, elfogadta: ahhoz, hogy nőként a hatvanas években repülni kezdhesen, keményen kell küzdenie.

A repülés és a kihívások megszállottjaként Bolla Marica az elmúlt négy évtizedben eredményt eredményre halmozott: volt nemzeti bajnokság győztese, Európa-bajnokság második helyezettje, férfi mezőnyben tizenhét alkalommal az Év sportolója, s 2004-ben megkapta a Magyar Köztársasági Érdemrend lovagkeresztjét. Pályafutása során rengeteg sebességi, magassági és távolsági rekordot repült, ezekből ma is él huszonhat rekord.



A szilárd anyaföldön sem unatkozott: a rendszerváltásig gépésztanusként dolgozott, majd mikor a Magyar Honvédelmi Szövetséghez tartozó repülőklub vezetőjét nem fentről nevezték ki, hanem a tagok választhatták meg, ő lett a klub első főállású női titkára.

– Volt nagy felzúdulás a vezetőségben! – mosolyog Marica. – Rögtön megkaptam, hogy válogatott kerettag is vagyok, ez a kettő biztos nem fog összeférni. Hamar rájöttek, hogy nálam igen, viszont egyre

kevesebbet tudtam repülni. Mikor kimentem a reptérre, klubügyeket kellett intéznom, nem tudtam a gépemmel foglalkozni. Egyre kevesebb anyagi támogatást kaptunk, magunknak kellett fizetnünk a repülést és a versenyeket. A tudásom pedig kopott, mert az a kevés repülés csak a szinten tartásra volt elég. Lemondó szavait cáfolandó, elég sűrű évtized áll mögötte. A hatvanas éveit taposva is több rekordot állított fel! Eddig 5500 órát és csaknem 200 ezer kilométert repült, ez nagyjából annyi, mintha ötször körberepülte volna a Földet: nem így képzelnénk egy leáldozóban lévő sportcsillagot.

Repült földig érő zivatarban, cikázó villámok között, többször megtörtént, hogy elvesztette a rádiós kapcsolatot a vontatópilótával; izgalom mindig akad, a katapultálásokról vagy a pontatlan térképet ellensúlyozó navigációs bravúrokról nem is szólva. Az anekdotába illő esetek, a férfiak számára sörözés közben hosszasan mesélhető légi események számára egyszerűen csak a kitartás példái. Kitartását pedig egyedül a vitorlázórepülésnek köszöni, de a történetnek ezen a pontján már nem lehet megállapítani, mi volt előbb, a tyúk vagy a tojás.

– Küzdelemnek most sem vagyok híján: a sportág teljesen átalakult. Régen egy műszerünk a magasságot rögzítette az idő függvényében, egy fényképezőgéppel lefotóztuk a kiadott fordulópontot, így igazoltuk, hogy ott jártunk, s volt még a térkép. Ma meg: csodás elektronikus kutyuk sokasága! Mire nagy nehezen megtanulom az egyiket, már minden megújul.

Míg a technikai fejlődés elhúz a fejünk felett, az ifjú titánokat megszegyenítő tempó mellett Maricát leköti a felzárkózás a számítógépes világba beleszületett generációhoz. Ma már nem a férfiak közt kell bizonyítania, hanem a friss tudásukra büszke fiatalok világában megbecsülést nyerni a tapasztalatnak. Vért-verítéket amúgy sem kímél: a vitorlázórepülés nemcsak szellemi sport, fizikai megmérettetés is. Hat-nyolc órát ülhet a szűk kabinban. A háromszáz kilónyi gépek szerelésében való részvétel és a szállítás – nem kevés keccsölésbe kerül, mire szélre kap a gép, és mégis, ezt negyven éven keresztül is lehet szeretni. Szerencséjére van segítőtje, élettársa, aki maga is volt válogatott kerettag és nemzeti bajnok.

Újabban egy másik őselem, a víz ejtette rabul: bár korábban bűvárkodott is, most szó szerint új vizekre evez. Párjával együtt nemrég tették le a kishajó-vezetői vizsgát, igen nagy drukokban, vajon hol végeznek a zömében fiatal csapatban. A hibátlan teszt és sikeres gyakorlati vizsga is jelzi: az örök kalandvágó Bolla Maricára még rengeteg meghódítandó terület vár. Ugyanakkor tudja, van olyan csata, ahol nem nyerhet:

– Tavaly indultam utoljára nemzetközi versenyen, nekem már csak hazai terep marad. A repülésben nincs korhatár, de az idő mindig kiütéssel győz. Nem repülhetek örökké. Hogy ezt bármi teljesen helyettesíthetné, nem tudom elképzelni. Biztos, hogy ha látok egy formás felhőt az égen, akár nyolcvanévesen is, akkor is arra fogok gondolni, hogy muszáj lenne odarepülni hozzá.