

2014.aug.13.

Írta: [szórád tamás](#)

A cikk eredetije: http://airbase.blog.hu/2014/08/13/harom_generacio_i_resz olvasható

Három generáció - I. rész



A repülésben nem ritka, hogy a mesterség apáról fiúra száll. Így volt ez a Szappanos családban is, ahol immár a harmadik generáció hivatása a repülés. Történetük annyiban tér el a megszokottól, hogy a harmadik generációt egy hölgy képviseli.

Szappanos Nóra százados, az MH 86. Szolnok Helikopter Bázis másod-helikopterpilótája, a Mi-8-as, Mi-17 közepes szállítóhelikopterek fülkéjében a jobb oldali ülés az övé. Egy építészmérnöki karriert adott fel a forgószárnyas repülésért.

- Az első emlék négyéves koromból van. 1984-ben Békéscsabán volt egy motoros repülő világbajnokság és már akkor megfordult a fejemben, hogy majd egyszer én vezetem a repülőt. Ezt kevesen hiszik el, hiszen négyéves korából kevés emléke van az embernek.

Nagyapám huszonegy évig dolgozott a békéscsabai reptéren és a testvéremmel rengeteget jártunk ki hozzá. Sokat dolgozott, de, ha tehetett velünk is foglalkozott. Nekünk egy nagy élmény volt, nem csak reptér volt, hanem játszótér is.

Aztán apa, aki helikoptervezető volt, ide, a bázisra is behozott néha, ha nem volt, aki vigyázzon ránk. 1999-ben elkezdtem vitorlázni a szandai sportreptéren. Már korábban is szerettem volna, de nem engedték. Aztán az öcsém közölte, hogy megy repülni, mire én azt mondtam, hogy na, ki ne találjátok, hogy engem kihagytok! A család nem akarta, mindig volt valami kifogás, de én eldöntöttem, hogy megyek és kész! Valahogy így kezdődött.

Az építészet úgy jött, hogy az ábrázoló geometria tanárom biztatott, hogy legyek építészmérnök. Elvégeztem az építészmérnöki főiskolát és még mindig nem volt bennem, hogy pilóta legyek. Valahogy tudatosan nyomtam el magamban, azzal, hogy nőként nincs esélyem. Pedig valahol belül tudtam, hogy repülni akarok. Még apa kérdésére sem mertem megmondani, hogy az szeretnék lenni, ami te! Mindenfélét kamuztam és gondosan kerültem, hogy valójában mi érdekel.



Miután lediplomáztam, három évet dolgoztam építészmérnökként, és jól is ment a dolog. Közben kijártam a sportreptérre vitorlázni. Ott jöttem rá, hogy nem azt csinálom, amit kéne. Egy An-26-os fordulózott alacsonyan és nekem akkor esett le, hogy miért nem érzem teljesen jól magam abban, amit csinálok. Pedig szerettem, jó feladatokat kaptam, és nagyon sokat dolgoztam.

Egyszer megemlítettem a dolgot a kolléganőmnek. Ő mondta, hogy ez a munka itt megvár, menj és repülj! Fél évig gondolkodtam a váltáson. Azon, hogy eltelt több év az életemből, rengeteget tanultam, hogy építész legyek, ezek után felrúgok mindent. Otthon csak a testvérem tudott erről a tervemről. Fogalmam sem volt a honvédségről, a bázisról és arról, hogy ott hogyan működnek a dolgok. Egyetlen dolog érdekelt, a repülés és már akkor is csak helikopterben gondolkodtam. A repülőorvosin vadászgépre is alkalmasnak találtak, de én ragaszkodtam a helikopterhez.

Aztán egy nap a munkahelyen úgy döntöttem, hogy mit szerencsétlenkedek én itt, kikerestem az NFTC számát, amiről tudtam, hogy a képzéssel foglalkozik. Felhívtam, bemutatkoztam, és elmondtam, hogy helikoptervezető akarok lenni. A vonal túlsó végén a hölgy közölte, hogy náluk csak vadászképzés van, de megadta a helikopter bázis személyügyi központjának a számát és azt, hogy kit keressek.

A helikopter bázison felhívtam, akit megadtak és elmondtam neki a szándékomat. Felírta az adataimat - nyelvvizsga, diploma, B kategóriás jogosítvány, életkor, van-e szakszolgálati engedélyem - majd a végén azt ígérte, hogy visszahív. Két nap múlva hívott is azzal, hogy november 19-ére, fél kilencre vár személyi beszélgetésre. Ez 2005-ben volt.

- A bázison személyügyi elbeszélgetésre az akkori parancsnokhoz, Orosz Zoltánhoz mentem. Ő tudta, hogy ki vagyok és közölte velem, hogy azért apád szólhatott volna, hogy idejössz. Amikor ránéztem, látta a szememen, hogy apám nem tud róla. Nyelt az asztal túloldalán egy nagyot, hiszen ő is hasonlóképpen járt, a fia repül.



Én akkor voltam 25 éves, éppen annyi volt az NFTC korhatár. A korhatáros probléma az volt, hogy én 2005-ben töltöttem be a 25. évet és mire bejövök, már a 26-ot kezdtem volna, de nekem csak egy orvosi időpont kellett, nem az NFTC-re jelentkeztem, így engedett a rendszer tovább. Ha nem az NFTC-n keresztül küldenek orvosra minimum fél év lett volna a várakozás, de egy hónap múlva meg volt az 1/A-s vadász orvosim.

Otthon nem mertem megmondani, sokat görcsöltem ezen. Aztán egy este, éppen vége lett a híradónak, amikor nem vártam tovább és közöltem, hogy nem szabadságon voltam, hanem személyi elbeszélgetésen és jelentkeztem helikopterpilótának. A szüleim lefagytak. Anya megfordult és elment pasziánszozni, majd két hét múlva megkérdezte, hogy ez most micsoda. Apával beszéltünk másfél órát, majd ő három hónapon keresztül megpróbált lebeszélni. Abban a másfél órában

elmondta az érveit, hogy mi szól a döntésem mellett és mi ellene. Meghallgattam, de én soha nem a könnyebb utat választottam, ha valamit elhatároztam, akkor azt végigcsináltam. Nem hozott zavarba, amit vázolt nekem. Nyilván végiggondolta, hogy mi vár rám és érthető, hogy le akart beszélni. Láta, hogy sikeres vagyok a szakmámban, elismernek, van távlati lehetőségem és szerintem egy szülő a gyerekének mindig könnyebb életet akar.

Értette azt, hogy miért a repülés, de talán hideg zuhanyként érte, hogy sose beszéltem róla. Sose olvastam repülős újságokat, átlapoztam persze, de nem akartam a szívemet fájdítani. Ezért nekik ez egy nagyon éles váltás volt. Apám tudta, hogy milyen szókimondó vagyok és azt is, hogy ebből lesznek problémáim. Azóta megtanultam befogni a számat, ami nehezen megy, de egyszerűbb így az élet.

Rengeteg keserű embert látok magam körül, akik nem merik vállalni a saját életüket, hogy úgy döntsenek, ahogy szeretnék. Vagy megelégszenek a kevéssel. Sose voltam konfliktuskerülő, valószínűleg innen ered, hogy ebbe bele mertem vágni. Ebben nem csak az a jó, hogy jó dolgot csinállok, hanem hogy a nagyapámnak visszaadtam valamit. Ő ezzel újraéli a repülést és ezt jó látni.

2005. december 21-én, a születésnapomon lett meg az orvosim. Az jó volt, egy meghatározó pillanat, mert éltem az életemet, küzdöttem az építőiparban - ott is kemény harcok vannak, mert nap, mint nap le kell nyomnod az ellenfeledet ahhoz, hogy érvényesülni tudjál - majd egyszer csak bent ültem, egy barokmárban. Apám kintről mutogatta, hogy jól csinálod. Aztán szóltak az orvosok, hogy a 3-as ülésen lévő jelöltnek befejeződött a vizsgálat, sikerült, boldog szülinapot! Megvolt tehát az orvosi és az otthoni „nem hivatalos elbeszélgetés” is.

2007. október 1-én kellett bejőnnöm munkavégzésre először. Ez közel kétéves várakozást jelentett. Közben futottam, hogy meglegyen az alkalmasságim, bár nem értettem, miért kell egy erős orvosi után egy gyengébbet csinálnom. Ez egyszerűbb, kevesebb vizsgálat van, nincs például nyolcórás pszichológiai vizsgálat, mint a repülőorvosin. Azt megjegyeztem, mert eléggé gyomorra ment, például amikor feltették a több századik kérdést, hogy unja-e az ismétlődő kérdéseket...

A kétéves várakozás alatt csináltam tovább a munkámat. Nem akartam szólni addig, amíg nem volt biztos, mert a volt főnökömnek sokat köszönhettem. Ő egy második generációs építési vállalkozó, aki kőkeményen dolgozott azért, hogy felépítse, amije van. Ez tiszteletre méltó számomra. Sokszor rám bízta a tárgyalást vagy hetekig rám hagyta a munkát, úgy hogy azt sem tudta mit csinállok. Az ilyen bizalmi helyzet egy életre szóló ajándék, rengeteget tanultam tőle.

Nagyon nehéz volt megmondani a főnökömnek, hogy váltani fogok, talán nehezebb, mint a szüleimnek, mert alapozott rám, sok munkám volt, tudtam, hogy a kiesésem problémát fog okozni. Nehéz volt megmondani, hogy más az álmod, és a kettő együtt nem megy, mert mindkettő száz százalékot kíván. Azóta is hiányzik az ottani munka, mert mindent csinálhattam: rajzolást, építésvezetést, tárgyalást, költségvetés készítést, mindent.



Velem kapcsolatban sokan félrenyúltak. Fiatalabbnak néztem ki, mint amennyi voltam, a szőke törékeny csaj mit akar itt, az építőiparban? Ha kellett helyrepackoltam mindenkit és elmondtam a véleményemet, hogy nem arra van az előre, amerre gondolják. Tárgyaláson is volt úgy, hogy ez itt kinek a kislánya, aztán meglepődtek, hogy én vezetem a tárgyalást. Előítéleteik vannak az embereknek, de nem zavar. Jobb szeretem kivívni a bizalmat, mint feltétel nélkül megkapni.

Aztán megjött a parancs, amiről akkor még nem tudtam, hogy úgy hívják, mert civilben szerződések vannak ugye. Ez állt rajta: 2007. október 1-én az MH 86. Szolnok Helikopter Bázison jelenjen meg munkavégzésre. Megjelentem.

*

- Aki nem katonai főiskoláról jön, mint én, annak el kell végezni egy katonai végzettséggel nem rendelkezőknek szóló tanfolyamot. Szeptemberben volt az egyik, amiről lemaradtam, mert október elsejére hívtak be. Így a következőre májusban tudtam elmenni. Addig kaptam egy íróasztalt, megismertem a társaságot, volt idő belezárni abba, hogy kikkel fogok dolgozni a zászlóaljnál. Ez túl sokáig nem tartott, mert elküldtek két napra Debrecenbe egy drogprevenciós tanfolyamra. Utána nekiálltam leltározni, majd még be sem fejeztem, már várt egy két és fél hónapos angol nyelvtanfolyam.

2008 augusztusában a legnagyobb kánikulában megcsináltam a kötelező ejtőernyős képzést Szandán. Tizenkét ugrás kellett, nyolc bekötött, négy kézi. Ez is egy plusz élmény volt, úgy érzem meg kellett tapasztalnom, enélkül szegényebb lennék. A család egy része nem is tudta, hogy ugrok, nem mondtam el, mert minek aggasszam őket, de nagyapával minden ugrás után beszéltünk.

Aztán novemberben elkezdődött végre az elméleti képzésem. Azt sem tudtam, hogy kit hol keressek, hogy működik a rendszer. Aztán magamtól elindultam. Aerodinamika, meteorológia, szabályzat, híradó, sárkány-hajtómű, elektromos-műszer-oxigén, fegyverzet; minden, ami kell, hogy meglegyen a képesítem. Négy hónap alatt mindenből levizsgáztam.

A meteorológia vizsgám úgy lett meg, hogy a kollégám odaadta az Országos Meteorológia Szolgálat könyvét. Elmentem a meteorológusokhoz, hogy mit kell

megtanulni. Mondták, hogy a trópusi rész tizenöt oldal, azt nem feltétlenül, de a többit igen. Hozzá tettük a meteorológiai táviratok olvasását, aztán két nap alatt megtanultam mindent és meteorológiából ötösre vizsgáztam.

Volt, amiben elakadtam. A fedélzeti technikusok sokat segítettek azzal, hogy többször is kijöttek velem a géphez, és megmutatták hogyan működik. A technikusok nagy része üzemeltette a helikoptereket úgy, hogy könyékig benne voltak a gépben. Más a gondolatviláguk, mint annak, aki csak beleül és mindent alátolnak. Négy fedélzeti technikuson kívül a helikoptervezetők közül is segítettek néhányan.

2009. április 29-én repültem egyet, de csak három hónappal később kezdődött a tényleges képzés. Ez hosszú idő, de szívós és kitartó vagyok. A hitet soha nem vesztettem el, pedig soha, semmi nem volt biztos, garancia nem volt rá, hogy mennyi idő múlva kerül gépre az ember.

Egyszer rám szólt a kollégám, hogy helló, én már visszajöttem Kanadából, veled még mindig semmi? Aztán ő felkarolta az összes kezdőt, mert akkor még két másik kollégám is hasonló cipőben járt. Az egyik már előttem egy évvel bent volt, a másik fedélzeti technikusból lett másod-helikoptervezető. Akkor ő elkezdte patronálni a kezdőket, hogy igenis menjenek át ezen a képzésen. Fél évig szabira sem mentem, nehogy az legyen, hogy nem tervezzük, mert nincs itt. Aztán attól kezdve nagyjából másfél év alatt kutató-mentőre alkalmas lettem, nappal és éjszaka egyszerű viszonyok között is.

Ezután már folyamatos volt a képzésem. Sokáig az volt a metódus, hogy kedden, szerdán és csütörtökön repültem. Ez az elején nagyon fárasztó. Amikor az ismerőseim kérdezték, hogy ez mennyi energiát igényel, akkor mindig azt mondtam, hogy addig el voltam napi két deciliter folyadékkal és egy rántott húsos szendvics sok volt nekem. Aztán fél óra függés után megittam másfél liter vizet és megettem három szendvicset. Nagyon kell koncentrálni addigi, amíg az ember a többszörösen megosztott figyelmet nem szokja meg, és nem érez rá. Azért olyan nehéz, mert a repülés lényegében egy érzés.



Minden feladatnak megvan a kihívása, az elsőnek azért, mert először csinálod. Hiába tanultál a gépről, még idegen neked. Minden repülés után, akár tizenöt perc függés után is két órát gondolkodtam a feladaton, hogy hogyan kell csinálni, mit kéne másképpen. Utána jön az iskolakör, ahol üzemmódokat váltasz, emelkedsz, fordulókat hajtasz végre, vízszintesen repülsz, süllyedsz. Mindegyiknek megvan a nehézsége, de nekem mindegyik tetszett, különösen a függés. Nagyon apró mozgásokat is érzel a gépen, hiába sok-sok tonna, hiába nagy, amit nagyon finom mozdulatokkal kell vezetni.

Folyamatosan küzdöttem magammal, hogy minél gyorsabban sajátítsam el. Úgy voltam vele, hogy kaptam egy nagyon kicsi keretet, amin belül meg kell tanulnom vezetni a gépet. Nincs több lehetőség, ezért minden másodpercet megpróbáltam maximálisan kihasználni. Előtte sok mindent lejátszottam magamban, hogy mit, hogy kell majd csinálni.

*

- Eljött a 2010-es árvíz. Mivel úgy voltak vele, hogy ne ott kezdjek külső súlyt emelni, reggel kitétek külső repülésvezetőnek és este napnyugta körül behoztak. Amikor kitétek, körülnéztem, hogy hol a munka? Itt egy csoport katona, ott egy rakás rendőr, senki nem tudta mit kell csinálni, mert a kezdet mindig kaotikus egy ilyen helyzetben. Az építőiparban szervezési feladat is volt bőven, így nem volt gond megszervezni, hogy a munka beinduljon, mire a gépek megérkeznek a „big bag” zsákokért.

Aztán jöttek a helikoptereink és vitték a zsákokat. Napi négy órát aludtunk. Amikor a napnyugta miatt el kellett mennünk az első napon, volt olyan, aki nem akart elengedni, hogy ugye visszajövünk, nem hagyjuk cserben őket? Hiába magyaráztam, hogy napnyugta van, éjszaka nem repülhetünk, aki veszélyben érzi teljes vagyonát annak ez kevés. Végül le kellett fejtenem a kezét a karomról, hogy el tudjak menni. Az árvízvédekezés alatt, saját élmüket hozták oda, literszám főzték a kávéját, csak hogy haladjon a munka. Megdöbbenő amikor a kétségbeesés és az önzetlenség egyszerre mutatkozik meg. Egy építési vállalkozó odatette a homlokrakodóját, hogy tessék, használjátok. A veszteség így is hatalmas volt. Durva látvány, amikor a hetven év feletti bácsi tolja a biciklijét rajta a kiskutyájával, mert annyi maradt neki az árvíz után.



Amikor elkezdtem kutató-mentőzni és át kellett menni Párára egy hétre, az az elején nagyon jó volt, mert kizökkentem az itthoni mindennapokból. Aztán megszokja az ember és elveszik az újdonság. Hiába van a 24 óra szolgálat után 24 óra szabadidő, azért mégsem otthon tölti az ember, hanem egy más környezetben. Változatosságot az vissz a kutató-mentőbe, ha van például egy gyakorló riasztás. Volt, hogy egy ilyen riasztásból tizenkét perc alatt felszálltunk, ami nagyon jó idő ezzel a helikoptertípussal.

Ami nekem nagy élmény volt, például az első MEDEVAC feladat, amit Hajdúhadházon szimuláltunk a debrecenieknek. Kiraktuk a csoportokat hat különböző pontra, majd a kilencsoros* alapján kérték a kiemelést, ahogyan az valós helyzetben történik, majd forgószínpad szerűen továbbvittük őket. Ez életszagú volt, akárcsak az ejtőernyős dobások. Hasonlóan nagy élmény volt a Bakonyban repülni éleslövészetkor, megbújni a völgyben, követni a fák tetejét miközben kötélekeztünk egy harci helikopterrel. Az ajtólovészek lövészeténél rengeteget lehet tanulni. Az ajtólovészek más-más helyzetet akarnak gyakorolni egy feladaton belül, ennek következtében folyamatos változás van a repülés alatt, ami színessé és bonyolultabbá teszi a repülést. Amikor ilyen feladatot repülök, akkor jön elő, hogy na, ezért jöttem ide!

Amikor ilyenben részt vehetsz, elgondolkozol, hogy mit adott az élet, mit próbálhatsz ki. Abban a pillanatban egy bizonyos történet részese leszel. Ezek a nagyobb élmények, de sok kisebb is van. Az első éjszakai repülés, az első naplemente a

levegőben vagy az első földközeli feladat. Ilyenkor érzed, benne vagy abban, amiről álmodtál. Hogy mit hoz a szakmai jövő? Egyelőre nem gondolok rá, csak a következő feladatra koncentrálok, és a lehető legjobban igyekszem csinálni. Hogy mindenki úgy szálljon ki a gépből, hogy jó volt, jól csináltuk!

* * *

*Megjegyzés: A napi használatban kilencsorosnak nevezett lista, amely kilenc pontban foglalja össze az érkező helikopter személyzete számára fontos információkat.

Fotó: Könczöl-archív, Szórád Tamás