

Kedves barátaim!

A Gépipari Tudományos Egyesület Repülőgépek Szakosztály Repülési Emlékbizottsága nevében szeretettel köszöntök mindenkit, aki elfogadta meghívásunkat. Abból az alkalomból jöttünk össze, hogy emlékezzünk Rotter Lajosra Berlin-Kiel céltávrepülésének 70-ik évfordulóján. Külön tisztelettel és szeretettel köszöntöm Lulu bácsi családját, akik megtisztelik megemlékezésünket jelenlétükkel.

70 évvel ezelőtt 1936 augusztus 12-én Rotter Lajos Nemere típusú gépével felszállt Berlin-Rangsdorfban, hogy Kielbe repüljön és evvel végrehajtsa az előző napon bejelentett 336 km-es távrepülését. Ez a repülés az addigi legnagyobb céltávrepülés volt a világon, bár nem FAI világrekord, mert az FAI akkor még ilyen kategóriát nem tartott nyilván. Ez is jelzi a repülés jelentőségét és előre mutató voltát. Ennek a repülésnek oroszánrésze volt abban, hogy a Nemzetközi Olimpiai Bizottság elfogadta a vitorlázórepülést olimpiai sportágnak. Sajnos ezt az eredményt is tönkretette a második világháború.

Ha kicsit elgondolkozunk ezen a távrepülésen és létrejöttének előzményein, feltárulnak Rotter Lajos egyéniségének azok a vonásai, amiért méltán tartjuk őt ma is példaképünknek.

Ha össze szeretném foglalni ezeket a vonásokat, számomra legfontosabbaknak a következők rajzolódnak ki:

Először említeném **céltudatosságát**, amik a következőkben nyilvánulnak meg:

- Célokat tűzött maga elé, amik mindig a jövőbe mutattak, és ezeket mindig alapos felkészülés előzte meg.

*Példaképpen gondoljunk csak konstruktóri tevékenységére, a Karakán vagy a Nemere tervezésére.*

- Minden tevékenységét kitartás, alapos elemzés és legjobb tudásának bevetése jellemezte.

*Példaképpen gondoljunk csak arra, hogyan, milyen kitartással és módszerekkel derítette fel a Hármashatárhegyet, mint vitorlázórepülésre kiválóan alkalmas terepet. Szorgalmasan járta a budai hegyeket és füstölőkkel vizsgálta az áramlatokat a lejtőkön.*

Másodszorra említeném **elkötelezettségét a vitorlázórepülés iránt**, amit azt hiszem a következők igazolnak:

- Kitartóan küzdött a magyar vitorlázórepülés megteremtésért, társadalmi elfogadtatásáért és fejlődésért, azért, hogy minél többen részesülhessenek a vitorlázórepülés nyújtotta élményekben, és minél szélesebb körben érvényesülhessen a vitorlázórepülés nevelő hatása.

*Kitartását és céltudatosságát jellemzi, hogy már a 20-as évek elején, amikor a vitorlázórepülés még igazán gyermekcipőkben járt a világon, vitorlázógép tervvel jelentkezett, de egy küzdelmes évtizednek kellett eltelnie ahhoz, hogy álma kezdjen valósággá válni Magyarországon.*

- Állandóan bővítette ismereteit a vitorlázórepülés és ahhoz kapcsolódó területek elméletében és gyakorlatában.

*Itt a nemzetközi irodalom ismeretére és a vitorlázórepülés élvonalát képviselő repülőkkel és kutatókkal kiépített kapcsolataira és konzultációira, vagy meteorológiai ismereteire utalhatok példaképpen.*

- Folyamatosan tanulmányozta a vitorlázórepülés fejlődését, elemezte a fejlődés jellemzőit, sikereit és kudarcait, és ezekből szintetizálta a maga számára a tennivalókat mind a meggyőzés, mind a szervezés, mind a kutatómunka, mind a konstrukció, mind a gyakorlati repülés területén.

*Nem lehet itt jobb példát felhozni, mint a Karakán tervezését 1933-ban és a vele végrehajtott repüléseket, a számos új magyar rekordot. A kiváló új konstrukció és a teljesítmények voltak a meggyőzés, de ugyanakkor a tapasztalatszerzés és a további fejlődés megalapozásának legkiválóbb eszközei.*

- Minden tétivel a biztonságos vitorlázórepülést szolgálta.

*Ez a törekvése például jól megnyilvánult tervezői tevékenységében, ahol a gép általános kialakításán kívül igen nagy gondot fordított a részletekre, így például a szerelésben elkövethető hibák megakadályozására konstrukciós megoldásokkal.*

Külön ki kell emelnem **tökéletességre való törekvését.**

Talán az előzőekből is következik, hogy elutasított minden elnagyolt munkát, nem alaposan végiggondolt elképzelést. Csak a legjobbat fogadta el magától és ezt másoktól is követelte. Mindez megnyilvánult kutató és tervező munkájában, oktatói tevékenységében valamint gyakorlati repülésében egyaránt.

És nem lenne a kép teljes, ha nem említenénk **bátorságát és vállalkozó kedvét**, ami alapos felkészülésre és jól felmért kockázatvállalásra támaszkodott.

*Ebben a tekintetben a legjobb példák végrehajtott repülései. Tudatában volt annak, hogy a vitorlázórepülés népszerűsítését, elfogadását nem a szavak, hanem a tényleges repülési eredmények és a baleset mentes repülés szolgálják legjobban. Ezért mindig az elérhető legnagyobb teljesítményeket célozta meg és az ezekben rejlő, az ismeretlennel járó kockázatokat alapos felkészüléssel szorította kezelhető határok közé.*

Kedves barátaim.

Most röviden tekintsük át a 70 évvel ezelőtti emlékezetes céltávrepülés előzményeit és körülményeit, mert ennek az időszaknak az eseményeiben jól tükröződnek személyiségének fent felvázolt jellemzői.

A vitorlázórepülés korai művelői előtt már hamar világossá vált, hogy a fejlődés legfőbb eszközei a versenyek, a gépek és a pilóták egymással szembeni megmérettetései. Ezek egyúttal a vitorlázórepülés népszerűsítését is kiválóan szolgálják. Mindehhez megfelelő körülményeket kellett teremteni. Gondoljunk csak a kialakult rhöni versenyekre Németországban, vagy a krimi találkozókra a Szovjetunióban. A németek, akik megkapták a jogot az 1936 évi olimpia rendezésére szorgalmazták, hogy fogadják el a vitorlázórepülést olimpiai sportágként. Kezdeti eredményként a Nemzetközi Olimpiai Bizottság 1935-ben más feltörekvő

sportágakkal együtt elfogadta a vitorlázórepülést is olimpiai bemutató sportágként. Így lett az 1936-os olimpián a vitorlázórepülés bemutató sportág.

1935-ben több olyan esemény történt, ami hozzájárult ahhoz, hogy Magyarország is képviseltette magát az 1936-os olimpia vitorlázórepülő bemutató sportágában. Rotter Lajos Karakán gépével 1935-ben egy 276 kilométeres magyar rekordot repült, továbbá az ISTUS 1935-évi berlini konferenciáján Magyarországot ő képviselte. Ő volt az egyetlen, aki korábbi tevékenysége és eredményei alapján már nemzetközi hínévre tett szert. Ezen a konferencián tartott nagy sikerű előadásának köszönhetően az ISTUS 1936-évi konferenciáját és az evvel párhuzamos vitorlázórepülő vetélkedőt Budapesten rendezték meg. Egyébként 1936 májusában az ISTUS vetélkedőn, itt Magyarországon, Rotter Lajos nyerte meg a távrepülési számot Karakán gépével 138,9 km-es repüléssel.

Ezek vezettek oda, hogy Magyarország részt akart venni az olimpián méghozzá magyar tervezésű géppel. 1936 januárjában a Magyar Aero Szövetség felkérte Rotter Lajost, hogy tervezzen erre a célra egy nagyteljesítményű vitorlázógépet. Rotter Lajos elfogadta a felkérést és saját költségére nekilátott a tervezésnek, amiben Samu Béla segítette. Az új géppel elérendő célt termikekre épülő távrepülésben fogalmazta meg, de a távrepülés addigra kialakult és követett módszerein túlmutató megoldásokat keresve az alábbi követelményeket támasztotta új gépével kapcsolatban:

A vitorlázó gép sebességét és siklási teljesítményét növelni kell a korabeli teljesítménygépekhez képest. Ennek lehetséges módja a kedvező merülősebesség tartományának kiterjesztése és a felületi terhelés növelése. Kényelmes ülésteret kell kialakítani, hogy a pilóta csekély figyelem elvonással tudja ellátni a repülés közbeni navigációs teendőket.

A megfogalmazott követelményekből ívelőlap funkciókat is ellátó csűrők alkalmazásához, 20 méteres fesztávolsághoz és közel 20 kg/m<sup>2</sup> felületi terheléshez jutott el. Az ívelőlapként is állítható csűrőkhöz kapcsolódott az akkor használatos szárnyszelvények helyett egy alkalmasabb új szárnyszelvény alkalmazása is, amit maga tervezett meg. A gépet állami pénzen a Székesfehérvári Állami Repülőgépjavító Üzem építette meg és az július közepére el is készült. A Nemerének keresztelt gép első repülésére július 25-én került sor és Rotter Lajos olyan mértékben bízott tervező munkájában és az általa gondosan ellenőrzött kivitelezésben, hogy 800 méteren leoldva a vontatógépről azonnal két bukfcencet hajtott végre, amit egy négyördületes dugóhúzó követett. A gépnek két nap múlva még egy rövid felszállása volt, és további két nap múlva már szállították is Németországba.

Az olimpián a vitorlázórepülőket Berlin-Rangsdorf-ban helyezték el. A nagy bemutatót Berlin-Staaken repülőterén augusztus 4-én tartották. Itt a résztvevő nemzetek - Ausztria, Jugoszlávia, Magyarország, Németország, Olaszország, Svájc - 60 pilótája mutatkozott be. Bár az olimpiai játékok ideje alatt a vitorlázórepülés szempontjából elég kedvezőtlen időjárás uralkodott Rotter Lajos augusztus 11-én bejelentette, hogy másnap Nemere gépével Kiel-be repül. Kiel is olimpiai színhely volt, ott tartották a vitorlás versenyeket. Noha a meteorológia nem túl kedvező időt jósolt, Rotter elemezve az összes tényezőt a repülés mellett döntött. A vontatógép 12:26-kor szállt fel Rangsdorfban a Nemerével és Rotter 12:38-kor 470 m magasságban oldott le Schenkendorf falu felett. Itt 2-3 m-es emelésben 1160 m-re emelkedett. Enyhe, 25 km/óra sebességű keleties szélben indult el északnyugat felé.

Noha nem ismerte az útvonal meteorológiai adottságait, mert azt a német vitrolázórepülők még nem derítették fel, úgy döntött, hogy csak 900 m alá kerülve, vagy ha nagy felhő nélküli szakaszokon kell átrepülnie köröz bele a termikekbe, egyébként kihasználja a Nemerének azt az adottságát, hogy felhúzott csűrőkkel 140 km/óra siklási sebességnél mindössze 2 m-t merül. A nagy sebességű siklásokat csak emelőtérbe érkezve szakította meg és ezekben a csűrőket leeresztve 60 km/óra sebességre lassított le és így nyert magasságot, azaz mai nevén delfinezett. Az első óra alatt majdnem 100 km-t repült. A második óra végén éppen 200 km-nél tartott. Ezt követően a tengerhez közeledve az erősen párasodó időben lassult a haladása és a harmadik óra alatt alig 50 km-t jutott előre. A hátralévő mintegy 85-90 km-t 1 óra 17 perc alatt teljesítette a meglehetősen gyenge időben. Kiel kikötője fölé 650 m magasan érkezett meg, ahol az olimpiai tábornok két bukfenccel köszöntötte. 16:55 órakor szállt le Kiel egyik repülőterén 336,5 km távolság megrepülés után.

Azt hiszem, hogy ez a rövid áttekintés alapján is érzékelhető, hogy hogyan érvényesültek Rotter Lajos tetteiben egyéniségének megemlékezésem elején felvázolt jellemzői. Azt hiszem ezek a vonások életműve legfontosabb hagyatékaik számunkra.

Kedves barátaim.

Mégegyszer köszönöm mindenkinek a részvételét megemlékezésünkön és most szeretném elhelyezni a megemlékezés koszorúját Lulu bácsi szobránál.

(Fekecs Gábor. Hármashatárhegy, 2006.08.12)