

Tisztelt hölgyeim és uraim, kedves barátaim!

Azért jöttünk ma össze, hogy megemlékezzünk a vitorlázórepülés történetének egy kiemelkedő eseményéről. 80 évvel ezelőtt hajtotta végre Rotter Lajos - vagy hadd nevezzem őt úgy, ahogy mindnyájan szólítottuk és egymás között neveztük, Lulu bácsi - emlékezetes céltávrepülését az 1936 évi berlini olimpia alatt új Nemere gépével a Berlin-Kiel útvonalon.

Ez alatt a 80 év alatt a vitorlázórepülés nagyon sokat fejlődött és számos, abszolút értékben ezt a 336 km-es távolságot sokszorosan meghaladó távrepülést hajtottak végre. Mégis Lulu bácsinak ezt a repülését szerte a világon mint kiemelkedő teljesítményt tartják számon nem is beszélve a Nemeréről, amit ma is korszakalkotó konstrukciónak és az egyik legszebb vonalú vitorlázógépnek könyvelnek el. Erről az időállósággal kapcsolatban szeretnék néhány gondolatot felvetni.

Lulu bácsi minden tevékenységét a céltudatosság és következetesség jellemezte. A berlini olimpiával kapcsolatban két célja volt. Az első: még jobban a nemzetközi vitorlázórepülő közösség látóterébe vonni a magyar vitorlázórepülést, elismerést szerezni a magyar vitorlázórepülésnek. A második: elérni, hogy az Olimpiai Bizottság fogadja el a vitorlázórepülést, mint versenysportot. Tevékenysége tükrében egyértelmű, hogy ezt egy kiemelkedő távrepüléssel akarta elérni.

A berlini olimpiával kapcsolatos első célja szervesen illeszkedett ezirányú korábbi erőfeszítéseinek a sorába. Az ISTUS 1935 évi tanácskozásán tartott előadásával elérte, hogy az ISTUS 1936 májusában - két hónappal az olimpia kezdete előtt - Budapesten tartsa éves kongresszusát, és elfogadtatta az ISTUS-szal, hogy a kongresszussal párhuzamosan egy vitorlázórepülő vetélkedőt rendezzenek, ami aztán hagyománnyá vált. Ekkor a Nemere még csak születőben volt, így Lulu bácsi a Karakánnal repült ezen a vetélkedőn és első lett az osztrák Ignaz Stiefsohn előtt a távrepülésben.

A második céljával kapcsolatban számomra nyilvánvaló, hogy nem tartotta elegendőnek a Berlin-Staaken repülőtéren augusztus 4-én rendezett egynapos hivatalos bemutatót az olimpián csak bemutató sportágként szereplő vitorlázórepülés versenysportágként való elfogadtatásához. Staaken messze esett az olimpiai stadiontól és az olimpia sokféle eseménye miatt ott csak korlátozott számú közönségre lehetett számítani. Lulu bácsi egy, az általános figyelmet magára vonó kimagasló távrepüléssel akarta érzékeltetni a sportág lehetőségeit és érettségét arra, hogy versenysportágként ismerjék el.

Sajnos az említett bemutatót beárnyékolta, hogy az előtte lévő napon egy műrepülő bemutató közben az osztrák Ignaz Stiefsohn Rhönsperber gépének szárnya letört és pilótája életét vesztette.

Most néhány szót szeretnék szólni azokról a nehézségekről, amit Lulu bácsinak le kellett küzdenie céljai megvalósításához.

Amikor a Magyar Aero Szövetség felkérte Lulu bácsit Magyarország képviselőjére a Berlini Olimpián és megnyílt előtte a két fentemlített cél megvalósításának lehetősége, az első gond az volt, hogy nem állt rendelkezésre egy jelentős távolság megrepüléséhez alkalmas teljesítménygép. Mégpedig nem akármilyen, hanem egy magyar, mert első célját csak ilyennel érhetné el. Ezért tervezte meg a Nemerét, aminek repülési tartományát és paramétereit az akkor rendelkezésre álló anyagok, technológiák és aerodinamikai ismeretek leghatékonyabb kombinációjával alakította ki. Az eredmény egy korszakalkotó konstrukció lett.

A tervezésre és a gép legyártására alig több, mint öt hónap állt rendelkezésre. De a Nemere elkészült. Igaz, hogy mindössze pár, berepülésnek tekinthető felszállás után már szállítani kellett Berlinbe.

Ebből adódott a következő nehézség. Tervezett távrepülését olyan géppel kellett végrehajtania, amivel csak pár felszállásos gyakorlata volt és amivel még teljesítményrepülést nem hajtott végre. Lulu bácsi azonban bízott saját tervező munkájában, azokban a lehetőségekben, amit a gép kialakítása jelentett és azokban a teljesítmény paraméterekben, amiket számolt. Mégis ez a tényező az én érzésem szerint a repülésnél megkívánt sokirányú folyamatos koncentrációt csak fokozta, komoly szellemi teljesítményt kívánt.

A harmadik nehézség az időjárás volt. Ez egy tőlünk független természeti folyamat. Tőlünk függ viszont az, hogy mit tudunk erről a folyamatról a pillanatnyi tudományos ismeretek alapján és mennyire ismerjük a folyamatokat az adott földrajzi térségben.

Itt nem szabad elfelejtenünk, hogy a földrajzi térség, a repülési időszak és nap kiválasztása már kezdetektől fogva jellemzi a vitorlázórepülést. Gondoljunk csak a hajdani lejtőrepülési korszakban a jó lejtőkkel rendelkező vitorlázórepülő terepek felderítésére, manapság a magassági repüléskehez az év megfelelő időzakaiban a hullámtereppek, vagy nagysebességű távrepülésekhez az év megfelelő hónapjaiban távoli kontinensek alkalmas terepeinek felkeresését.

1936-ban az időszakot és a földrajzi térséget az olimpia határozta meg, nem a teljesítmény repülés igénye, viszont Lulu bácsi meteorológiai ismeretei kora legmagasabb szintjén álltak. Ugyanakkor a helyi meteorológia szolgáltatás mai szemmel nézve igencsak korlátozott volt és csak nagyon zsenge előrejelzés állt rendelkezésére mind a helyi és különösen az útvonal térségére vonatkozóan.

Nem tudom, de ismerve alaposságát feltételezem, hogy minden, az északnémetországi időjárásra vonatkozó hozzáférhető információt jó előre megszerzett és tanulmányozott. Így volt csak lehetséges, hogy a helyi meteorológusoktól kapott napi információk alapján fel tudta becsülni a lehetőségeit és előző nap be tudta jelenteni céltávrepülési szándékát, egy olyan repülését, aminek célpontját a második cél szempontjából nagyon tudatosan választotta meg. Mint tudjuk Kiel-ben rendezték az Olimpia vitorlázó sportágának versenyeit.

Kétségtelenül kockázatot vállalt, de egy alaposan mérlegeltet. Itt ismét ki kell emeljem, hogy bízott a tudásában, abban, hogy jól becsülte fel a másnapi időjárás általános alakulását, az útvonalhoz nem a legkedvezőbb szélirány mellett a szél sebességét és a várható emeléseket. A legnagyobb bizonytalanság az emelések eloszlásában rejlett. Megint csak abban bízott, hogy jól tudja majd hasznosítani a Nemerében rejlő lehetőségeket.

Kedves barátaim!

A Nemere tervezése, Lulu bácsi felkészültsége, a repülés közben kifejtett emberi teljesítménye, a tudására és gépe csak elméletben ismert teljesítményére épülő magabiztossága tették lehetővé, hogy megrepülte a távot ráadásul kitűnő sebesség átlaggal. Mindezek együttesen teszik ezt a repülést kimagaslóvá és időtállóvá.

Bennem ezek a gondolatok merülnek fel ezen az évfordulón. Visszaemlékszem első találkozásmra Lulu bácsival fent a Hármashatárhegyen valamikor a negyvenes évek vége felé. Bemutattak és ő azt kérdezte: Te mit vársz a vitorlázórepüléstől? És amikor azt feleltem, hogy repülőmérnök szeretnék lenni és gépeket tervezni azt kérdezte: És

mit tettél ez ügyben eddig? Azt hiszem ez a két kérdés jól jellemzi a gondolkozását és hozzáállását, továbbá ott van mögöttük az is, hogy mit jelentett számára a vitorlázórepülés.

Örülök, hogy itt lehetek ezen a megemlékezésen és leróhatom tiszteletemet az emléke előtt.

Köszönöm. És hadd búcsúzzam a régi köszönéssel, bár ez már közülünk nagyon keveseknek adatik meg:

Jó repülést!

(Fekecs Gábor. Hármashatárhegy, 2016.08.12)