

VÁRADI LÁSZLÓ

REPÜLŐGÉP RESTAURÁLÁSOK

Sohasem gondoltam volna, hogy egyszer a korábbi hivatásomat magam mögött hagyom. Elég volt egyszer elrugaszkodni a földtől és örökre megfertőződtem. Ez valóban fertőzés, ami ellen nincsen vakcina, gyógyítani legfeljebb egy újabb felszállással lehet. Együtt repülni a madarakkal, föntről nézni a Mátrán keresztül kigyózó utat, ahogyan átér a túloldalra, magasból látni a hegyet, amint lankái elszelídülnek az alföld felé, legyőzni az elemeket és sikeresen leszállni, ez csodálatos érzés! Örülök neki, hogy nekem ez megadatott. Hát valahogy így kezdődött....

A Mátra lábánál fekvő Gyöngyösön születtem, még a múlt század derekán. Az általános és középiskolát is itt végeztem. Már gyermekkoromban felkeltette az érdeklődésemet a repülés. Gyöngyösön ez szinte magától értetődő volt, hiszen itt található a Pipis-hegyi repülőparadicsom. E helyen, mely a várostól csupán néhány kilométerre van, már a 30-as évektől komoly vitorlázórepülés folyt. Ezen a repülőtéren zajlott az 1962-es műrepülő világbajnokság felkészítő edző tábora. Kisdíákként, az eget bámulva csodáltam a lenyűgöző gépmadarakat. Tulajdonképpen ekkor kezdődött az a vonzalom, amely a mai napig tart. Bár hosszú ideig csak vonzalom maradt, mert családi indíttatásra, követve a hagyományokat, az autó és vele az autózás került előtérbe. 1977-ben végeztem a győri Széchényi István Műszaki Főiskola autógépész szakán. Természetesen ez hosszú időre meghatározta azt, hogy mivel foglalkozzak nagy-nagy élvezettel, de a kisördög mindig ott bujkált bennem. Sajnos, a híres reptér bezárásra került és vele a reményeim is szertefoszlottak. Jóval később, a nyolcvanas évek második felében indult meg újra a szárnyalás a híres hegyen. A vágy, amely hosszú időn át csak vágy maradt, most kézzelfogható valósággá vált. Ekkor határoztam el, hogy nem csak szemlélője leszek a repülésnek, hanem részese is! Egy Cessna-150-es motoros gépen kezdtem a szárnypróbálgatást, amellyel 1996 őszén sikeresen vizsgáztam, s ezzel repülőember, vagyis PÍLÓTA lettem. Ekkor még nem gondoltam, hogy ez mennyire meghatározza majd a későbbi éveimet. Élvezettel bujkáltam a felhők között és csodáltam a világot fentről, már nem voltam irigy a madarakra. Egyre komolyabban kezdett érdekelni maga a gép, amin persze nem csodálkozhatunk, mert műszaki ember lévén ez egy idő után szinte véremmé vált. Gyakori látogatója lettem a Közlekedési Múzeum repüléstörténeti kiállításának, ahol megismerkedtem a hazánkban üzemeltetett gépekkel. A gyűjtemény, sajnos rendkívül hiányos, de erre majd később részletesen kitérek. Több repülőgép is nagyon közel került hozzám, s egyre inkább megfogalmazódott bennem a gondolat: Nekem ezzel kell foglalkoznom! Ekkor már Pipis-hegyen, az ott működő repülőklub aktív tagja voltam. Itt ismerkedtem meg azokkal a repülő barátaimmal, akik később nagyon sokat segítettek terveim megvalósításában. Már korábban is vonzott a régi gépek ismerete, restaurálása és ez most kézzelfogható közelségbe került. Elolvastva Bánhidya Antal: Pílóta lettem c. könyvét (amely minden repüléssel foglalkozó ember bibliája), végleg a kedvencemmé vált a RÓMA kisrepülőgép. Elhatároztam, hogy ezt a kis csodát megpróbálom megépíteni. Kerestem az utat a múzeum illetékeseihez. Volt középiskolai osztályfőnököm, az országos hírű csillagász, Zombori Ottó ajánlása elegendőnek bizonyult. Az ő segítségével ismerkedtem meg Szabó Attilával, aki a repüléstörténeti anyag muzeológusa. Neki számoltam be tervemről és kértem a segítségét azok megvalósításához. Ez 1999-ben történt. A következő esztendő, a RÓMA születésének 75 éves évfordulója, amit a múzeum méltóképpen szeretett volna megünnepelni. Sajnos a gép eléggé viharvert állapotban volt. A még fellelhető rajzokért cserébe, egy elfogadható külső létrehozása volt a kérés.

Alaposan átgondolva a rám váró munkákat, a megbízásra igent mondtam! Segítséget kaptam Kiss Gyula repülőmérnök barátomtól, aki a Vortex Kft. részéről a felújítás anyagi feltételeit biztosította. Valahogy így kezdődött! Megkaptam az első munkát, az első komoly megbízást! **Ettől kezdve minden csak rajtam múlt....**

Az L2 RÓMA FELÚJÍTÁSA

Amint az előzőekben már utaltam rá, viszonylag könnyű volt az első feladat megszerzése. Az igazság az, hogy ugyan a magam szaktudásában egyáltalán nem kételkedtem, de azért volt bennem némi izgalom, vajon hogyan sikerül a bemutatkozás? Eljött a nagy nap. Kiss Gyula barátommal a Petőfi Csarnokban szétszereltük a Rómát. Kicsit félve fogtunk a munkálatokhoz, nehogy valami probléma legyen az első alkalommal. A kis gép 1974-óta volt a tetőre felfüggesztve és a gyakori beázások miatt elég rossz állapotban találtuk. Leszereltük a szárnyakat, a vezérsíkot és a szabaddá váló törzset motorral együtt, teherautóra pakoltuk. A szárnyak és a vezérsík tartóbakokba helyezve, szintén a teherautóra kerültek. Az úti cél a gyöngyösi lakásom pincéjében kialakított műhely volt. Szerencsésen, minden gond nélkül megérkeztünk. A szétszerelt gépet elhelyeztük a műhelyben. Barátaim között gyorsan híre ment a kis csoda érkezésének, s megindult a zarándokjárás! Mindenki kíváncsi volt a RÓMÁRA, főleg azok, akik nem nagyon hittek a dologban. Villogott a vaku, készültek a felvételek. Nagy öröm volt mindenkinek, de különösen azoknak, akikre a már korábban megbeszéltek alapján számíthattam a munkálatok során. Eltelt az ünnepség ideje és kezdődtek a szorgos munkával teli hétköznapok. Ebben az időben én még főállásban a gyöngyösi Fiat márkakereskedést és -szervizt vezettem. Bizony még jó pár évig csak munkaidő után tudtam ezekkel, a megbízásokkal foglalkozni. Szólnom kell azokról is, akikkel közösen szerveztük és valósítottuk meg a RÓMA felújítását. A Pipis-hegyi évek alatt ismertem meg Fehér Feri bácsit, akinek szaktudására feltétlenül számítottam. Franyó bácsi még a harmincas években kezdte a vitorlázórepülést, akkor, amikor még szinte csak fagépekkel repültek. Tanult szakmája az asztalosság, ezért gyakran segédkezett korabeli repülő felújításánál, javításánál. Mikor e sorokat írom (2009 októbere) Franyó bá már a nyolcvanhetedik esztendejét tapossa és még igen aktív, jó egészségnek örvend. A RÓMA felújításának másik tevékeny részese Nagy Albert nyugdíjas gépészmérnök barátom, akit szintén Pipis-hegyen ismertem meg. Berci bá ezüstkoszorús vitorlázó pilóta, aki ezt a megtisztelő címet már jóval a nyugdíjkorhatár után szerezte. Ő készítette el a hiányzó rajzokat, amiket a második RÓMA építésénél használtunk. Híres főzőtudományát az ország sok repülőbarátja dicséri! Nem feledkezhetem meg Gyetvai Attiláról sem, aki ugyan csak később kapcsolódott be a munkálatokba, de szaktudása nélkül a repülőtársadalom bizony szegényebb lenne. Mindannyiunk Gyetusa repülőgépész üzemmérnök, aki később az új RÓMA építésnek tevékeny részese és minőségellenőre volt. Eredeti elképzelésemhez képest, sajnos Kiss Gyula barátunk a munkálatokban nem tudott rész venni, mert ekkora már külföldi szerződéssel a zsebében, arabnak öltözve repülőszőnyegen Dubaiban landolt.



A tényleges munkálatok megkezdése

A jól berendezett műhelyben megkezdjük a munkálatokat. Leszereltem a motort és az összes segédberendezést, amelyek rendbetételét a későbbiekre terveztem. Az



eredeti elképzelés az volt, hogy a törzsen lévő korhadásokat kifoltozzuk. Sajnos, hamar kiderült, hogy itt folt hátán folt lesz. Gyors egyeztetés Szabó Attilával, aki megnézte az eddigi munkálatokat és a teljes külső borítás cseréje mellett döntött. Ez egy újabb kihívás volt számomra, hiszen a nyersfa pácolása, lakkozása, az eredeti feliratok és emblémák festése mind-mind nagyszerű feladatnak ígérkezett. Elkezdjük tehát a külső burkolat lebontását. Nagyon kellett vigyázni a törzskeretek épségére. Már ekkor eldöntöttük, hogy az

1974-es újjáépítés során használt bükk réteglemez helyett az eredetileg alkalmazott nyírlemezt fogjuk használni. Ennek beszerzése ma már nem okozott gondot, nem úgy, mint harmincöt évvel ezelőtt. A bontás során különösen ügyeltünk a szöveges feliratokra és az emblémák épségére. Ez azért volt fontos, mert az új burkolatra később majd ezeket kellett felfesteni. A teljesen lecsupaszított törzs csodálatos látványt mutatott. Elkezdtük a burkolólemezek összeállítását. Természetesen a vásárolt táblák mérete adott: 1500x1500mm. Az oldalburkolatot három darabból tudtuk össze állítani. Ez a réteges lemez „sifftelésből” áll. Lényege, hogy a lemezek ragasztással kapcsolódó széleit gondosan le kell csiszolni, mégpedig úgy hogy minden réteg kapcsolódjon a másik lemez ugyanazon rétegével. A használt nyírlemez vastagsága 1.5mm és 3 rétegű. Az alkalmazott átfedés a húszszorosa, tehát 30mm. Elkészítése egy ilyen vékony lemeznél különös gondosságot igényel. Franyó bá a régi kézi sifftelést ismerte, ami igen fáradtságos kézimunka. Előbujt belőlem a gépész véna és hamarosan elkészítettem azt a kis berendezést, aminek segítségével ezt a kényes műveletet rendkívül pontossá és hatékonyá tettem. A gondosan elkészített széleket összeillesztve ragasztottuk össze. A régen használt enyv helyett időtálló korszerű, műanyag alapú ragasztót, a svájci készítésű Araldit AW-130-ast használtunk. Miután az összes új borítólemezt elkészítettük, kezdődött azok felragasztása és szögezése a törzsvázra. A korábban használt vasszegek helyét, amelyek idővel megfeketednek, mi sárgaréz szegeket használtunk. Ennek beszerzése bizony komoly gondot okozott. Az 1mm vastagságú és 10mm hosszúságú szeget csak gömbölyű fejjel lehetett kapni, így ezeket egy külön erre a célra készített szerszámmal kellett egyenként lereszelní. El lehet képzelni, mennyi időbe tellett a több ezer szeg elkészítése, hiszen több ezret használtunk fel belőle. Ezzel kapcsolatos egy azóta is mosolyt fakasztó történet. Franyó bával együtt dolgoztunk, de nekem egyéb elfoglaltságom miatt egy kis időre magára kellett hagynom őt. Az ajtóból visszaszóltam, hogy amíg oda vagyok, a függőleges vezérsíkból húzza már ki azt a



365 szeget. Mikor visszaértem, éltés barátom jól leteremtett, hogy rosszul számoltam meg a szegeket, mert nem 365 darab, hanem 367. Jót neveltünk rajta, pedig biztos mondom, eszembe sem jutott megszámlálni, csak jól ráhibáztam a darabszámra és nem is sokat tévedtem. Elkészült tehát a törzs teljes külső borítása. Természetesen a függőleges és vízszintes vezérsík is új lemezeket kapott. Következett az üvegpapírral átciszolt réteges lemez pácolása. A húszas években használt pácanyagot használtuk mi is. Ez nem más, mint oxidsárga porfesték, terpentin és lenolaj megfelelő arányú keveréke. A pác nemcsak felületvédelmet biztosít a fának, hanem esztétikailag is szépé teszi. Csodálatosan

láthatóvá válnak az erezetek, amit a lakkozás még tovább fokoz. A pácolás száradása után megkezdjük a teljes borítás lakkozását. Hagyományos kültéri lakkot használtunk, amit két rétegben nagyon finom szűrű ecsettel hordtunk fel. Csillogó fénnel pompázott az újjávarázsolt kis gép törzse, de még hiányzott róla az összes felirat és az emblémák. A törzs újjáépítése közben Berci bá hozzáfogott a múzeumtól kapott rajzok átnézéséhez és a hiányok pótlásához. Kiderült, hogy 1974-ben csak a törzs épült újra az eredeti vasalások felhasználásával a gép motorja, üzemanyag-rendszere, szárnyai az eredeti 1925-ösből valók. Természetesen ezekről semmilyen dokumentáció nem állt rendelkezésünkre. A második RÓMA építésénél kellett ezeket pótolni. A felújítás következő ütemében elkészíttem az összes feliratot. Újra ott pompázott a „fascés”, a római légiósok rőzsevesszővel körbefont bárdja, a kétszeres világrekordot igazoló babérkoszorú, a Svédországi út fontosabb állomásai, és természetesen a H-MAFD eredeti lajstromjel. A szárnyakkal szerencsére lényegesen kevesebb dolgunk akadt, hibátlan volt a vásznazás így a teljes felület átciszolása után az eredeti színre kellett festeni. Hasonlóképen jártunk el a magassági kormányval és a kitémasztó dúccokkal is. Készen voltunk tehát a repülőgép sárkányszerkezetével. A következő feladat a motor és segéd-berendezéseinek a felújítása volt. Ezt a



Toroczkay delta motor

munkát teljes egészében magamra vállaltam. A motort darabjaira szedtem, így minden alkatrészt meg tudtam tisztítani. Sajnos, a gyújtómagnes már hiányzott, mert ez egy külön kiállítás alkalmával még a harmincas években eltűnt. Azóta sem sikerült pótolni. Fantasztikus volt kézbe venni és megcsodálni a közel hetvenöt éves alkatrészeket, melyek az akkori kor magas műszaki színvonalát bizonyították. Nem csoda, hiszen tervezője gróf Throczkay Péter a legkiválóbb mérnökök közé tartozott. Eredeti fényében ragyogott újra a két sárgaréz üzemanyagtank is egy alapos tisztítás és polírozás után. A légcsvár sem kerülte el a teljes megújítást. Ragyogó felületét szinte tükörnek lehetett használni. Minden részegység készen volt tehát, így megkezdődhetett a többszörös bajnok kis repülő összeépítése, hogy újra eredeti fényében ragyogjon! A törzsbe beépítettem a motort és az összes segédberendezést, helyükre kerültek a kormányvezérlő kötelek, minden csavar, csapszeg bezsírozva, konzerválva, felület kezelve. Újra összeállt a kis gépmadar! Mivel a pinceműhely mérete nem tette lehetővé a szárnyak felszerelését, ezek egyelőre maradtak a tartóbakokban. Közelgett az átadás pillanata. Biztam, abban hogy nem lesz semmi kifogás a felújítást illetően. A Múzeum részéről Szabó Attila megírta az átvételt, igazoló jegyzőkönyvet, melynek tartalma igen kedvező volt számomra. A Petőfi Csarnokba szállítást megelőzően, a Pipis-hegyi repülőnapon volt az első nyilvános bemutató. 2000. április 31.-én szállítókokcsin érkezett a kis madár, melyet már ekkor sokan megcsodáltak. Összeépítettük a szárnyakkal és beállítottunk rajta mindent. Pompás látványnak lettünk a tanúi és elhelyeztük a hangárban. Nagyon féltettük, ezért úgy döntöttünk, Franyó bával, hogy mi is ott töltjük az éjszakát. Hálósákba bújva a szárnyak alá fekvé nyugovóra tértünk. Május elseje a repülők seregszemléje itt már jó néhány éve. Természetesen, a népiünnepélyekkel együtt járó hatalmas nézősereggel. Még egyszer áttörölgettük a kis gépmadarat és kiállítottuk a frissen nyírt zöld fűre. Óriási sikere volt a RÓMÁNAK! Jóleső érzés volt hallani az elismerő szavakat. Készültek a fotók, és amikor műrepülő programját befejezve, Besenyei Péter ült a kormánya mögé, bizony az óriási tömegtől alig lehetett látni. Azt hiszem, ekkor kezdtünk igazán büszkék lenni a múlt repülőinek e nagyszerű alkotására, és persze a saját munkánkra is. Berci bá volt a csapat szóvivője, igyekezett minden kérdésre kielégítő választ adni. Sok szemlélője akadt az általa készített tablónak is. Lassan kiürült a



Besenyei Péter a Rómában

repülőter, és a nyugati-Mátra mögé bukó májusi nap fényei még egyszer megcsillantak a frissen lakkozott gép testén. Mi is elégedetten tértünk nyugovóra. Másnap újra szárnyaszegetten, szállítókoszra pakolva vittük Budapestre, a Petőfi-csarnokba, a végleges kiállítási helyére. Szerencsésen megérkeztünk. Nagy volt a sürgés-forgás, mert az állandó kiállítás nyitására már csak pár napunk maradt. Ebben az esztendőben ünnepeltük a Róma építésének 75. évfordulóját, ezért önálló tárlóban, a főbejáratban helyeztük el. A körülötte lévő táblákon tervezőjéről, Lampich Árpádról és a nyolcévnyi repüléseiről fennmaradt sárgult fotók voltak láthatók. Üveg vitrinben a kétszeres világrekordot igazoló okmányok. Méltó környezetbe került! A megnyitó ünnepségen ismerhettük meg Lampich Árpád fiát és unokáját. Nagyon tetszett nekik az újjávarázsolt RÓMA. Mint a tervező leszármazottai, hozzájárultak a második RÓMA megépítéséhez. Ez igazán nagy örömmel töltött el mindnyájunkat. Megígérték, hogy mindenképpen meglátogatnak bennünket Gyöngyösön. Sajnos, ifjabb Lampich Árpádot korai halála ebben megakadályozta. A késődélutánba nyúló ünnepség után kissé fáradtan, de elégedetten térhettünk haza. Túl voltunk az első eredményes megméréstetésen, és reméltük az újabb megbízást a múzeum részéről, ami nem is váratott sokáig magára, de ez már egy másik történet....



A kiállításon