

Akiről motort is elneveztek

Kovács házy Ernő

A Kossuth-díjas gépészmérnök születése 100. évfordulója alkalmából a GTE Gépjármű Szakosztálya, a BME Gépjárművek és Járműgyártás Tanszéke és a család emlékülést tartott. Az emlékülésen dr. Kovács házy Ernő ismertette édesapja szakmai életútját, majd a munkatársak, tanítványok emlékeznek meg a munkában együtt töltött időkről.



Kovács házy Ernő (1913–1975)

Kovács házy Ernő (1913–1975) 1936-ban a Magyar Királyi József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem elvégzése után került a csepeli Weiss Manfréd Művek Autó és Traktor osztályára, ahol szerkesztőként részese volt számos – elsősorban katonai célú – jármű tervezésének, és egyik vezető konstruktőre volt a Turán harcocsiból fejlesztett Zrínyi rohamtaracknak, majd a középnehéz Tas harcocsinak.

1945-től Csonka János Gépgyárában felelős szerkesztője volt többek között a mezőgazdaságnak szánt Fürge motoros kisgépcsaládnak.

1948-tól a NIK Autószerkesztési Irodában, a későbbi Járműfejlesztési Intézetben dolgozott, mint szerkesztési

osztályvezető, majd főkonstruktőr. Itt teherautók – köztük összerékékhajtású terepjárók, lánctalpas vontató – és autóbuszok, gördülőputtonyos szállítójármű, traktorok, valamint motorjaik és segédváltó berendezéseik tervezésirányítását végezte.

1954-ben Kossuth-díjban részesült (II. fokozat) a K-300 típusjelű teherautó sorozatgyártásra is alkalmas kifejlesztéséért. 1959-ben áthelyezték – a korabeli dízelesítési program keretében – az akkor egyesített Ganz-Mávag motorfejlesztéséhez, ahol főkonstruktőrként irányította a 18,5/19 jelzéssel ismert 6–12 hengerű, vasúti célú nehézmotor-család (belterjesen csak Kovács házy nevével emlegetett motor) kifejlesztését. A motorcsa-



Ganz-Mávag HF 18,5/19 típusú motor



Csepel 300 összerékhajtású gépjármű

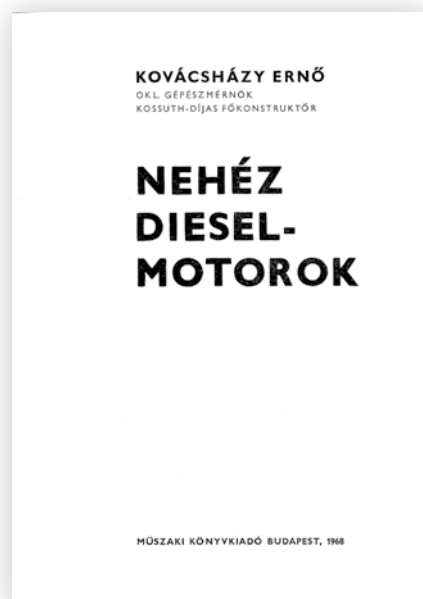
A Járműfejlesztési Intézet (Jáfi) által tervezett jármű prototípusa 1951-ben készült el. Sorozatgyártása 1952-ben indult el, és 1954-ig 750 db-ot gyártottak le. Kovácsházy Ernő a sorozatgyártásba vételhez szükséges tervezési, előkészítési munkáért kapott 1954-ben Kossuth-díjat.

ládót kialakító közreműködőknek sikerült túllépni a magyar motorgyártásban addig elért legnagyobb henger-középnymórást, az égési csúcsnyomás állandó értékű korlátozása mellett. Mindezek a '70-es évek elejére nemzetközi újdonságként tették lehetővé a – szokásos dízelmotoroktól eltérő viselkedés – széles fordulatszám-tartományban teljesítményét tartó (a quasi-Constant jellegre utaló C jelű) motor megvalósítását is. A motorgyártók 1973-ban Washingtonban tartott nemzetközi kongresszusán (CIMAC) ő ismertette a Ganz-Mávag HF 18,5/19 típusú motorral képzett dízel-

hidromechanikus hajtásrendszerét, élénk visszhangot keltve mind a nemzetközi szakajtó, mind a motorgyártók és bizonyos vasúttársaságok körében is. Mégis, a MÁV vonali szolgálatában egyetlen hazai motor sem üzemelt.

Kovács házy Ernő később merőben új természetű „légpárnás” vonat fejlesztésébe kezdett. A kisminta-kísérletek meglepő gyorsasággal mutatkozó eredményei alapján már felmerült egy, a Népligetben megépítendő életnagyságú modellpálya szándéka, amit a Budapest-Belváros/Ferihegyi repülőtér viszonylatú „lebegővasút” ötlete is követett.

A mérnökképzésben mindvégig részt vett a BME Gépjárművek Tanszékén és Mérnöktoábbképző Intézetében, majd a miskolci Nehézipari Műszaki Egyetemen. Számos szak- és tankönyv szerzője. A Gépípari Tudományos Egyesület alapító tagja. Szakmai és egyesületi munkáját a GTE Pattantyús Ábrahám Géza és Műszaki Irodalmi díjjal ismerte el. Munkásságáról bővebb információ a <http://automobilizmus.hu/auto/kovacshazy/kovacshazy.html> honlapon található. ■



Részlet a könyv előszavából:

„A belsőégésű motorok nagy családjának e behatárolt részével foglalkozó könyv címének megadása válaszút elé állított. Legyen kifejező, – de rövid. Ezért úgy éreztem, hogy a Nehéz-Dieselmotorok cím némi indoklásra szorul. A nehéz szóval e gépek nagy fajlagos- és egységteljesítményét, nagy üzemi igénybevételre való alkalmasságát kívánta kifejezni.

A könyv megírására indított a diezesítés gyors terjedése a hajó- és stacionér erőgépek, főként pedig a vasúti közlekedés területén. Szándé-

ka, hogy a fejlesztési szakemberek, a gyakorló és leendő dieselmotoros mérnöknek, a gyártó és üzemeltető szakembereknek nyújtson segítséget. A könyv megírásához nagy segítséget nyújtott, hogy a Ganz-MÁVAG gyár – műszaki hagyományaihoz híven – ma is erőteljes fejlesztési tevékenységet fejt ki, elsősorban a vasúti dieselmotor, annak turbófeltöltése, a világszínvonalon álló fajlagos teljesítmény és üzemi gazdaságosság, valamint a fejlett gyártási technológia területén.”

KOVÁCSHÁZY ERNŐ