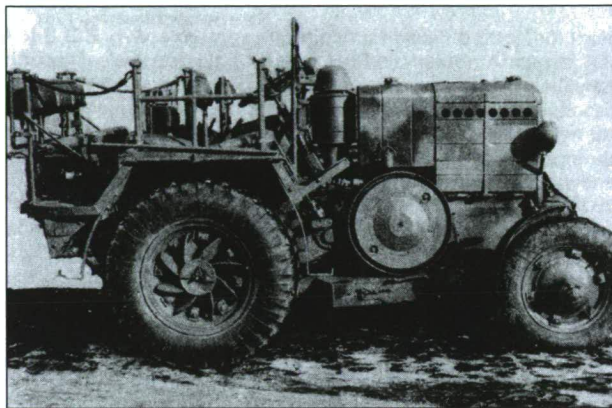


SZOJKA RÓBERT

A traktor diadala

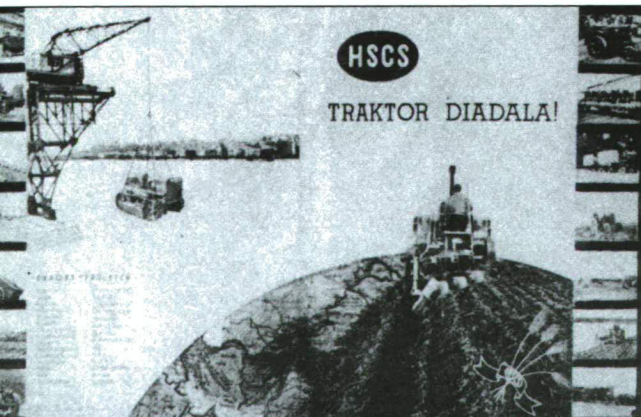
A traktor diadala a hadseregben nem volt töretlen, nem, úgy, mint a mezőgazdaságban. Az első harckocsi is egy traktor átépítése. Ernest Swinton angol kapitány 1914 októberében nyújtotta be az a tervet, amelyben az amerikai Holt-féle lánctalpas-vontatót akarta átalakítani harckocsivá. Az átalakítás során – a páncélzaton kívül – ágyúval és géppuskával kívánta felszerelni a traktort. Ugyanez a kényszermegoldás szülte, hogy a Magyar Királyi Honvédségben polgárelétekből átmenekített eszközökkel akarta pótolni szállítási, lövegvontatási problémákat. Nem véletlen az sem, hogy a magyar gépjárműipar háborús termelési elképzeléseket elégített ki az által, hogy egy bevett szériát alakított át katonai célokra.

A magyar traktor diadala nagyfokú, előkészített program része volt és nem csak a 1930-as évek folyamán. Az I. világháborút követő nehéz gazdasághelyzetben a magyar Földművelésügyi Minisztérium kedvezményes traktorvásárlással igyekezett segíteni a mezőgazdaság fejlődését. A magyar traktorgyártókat versenyeztették külföldi gyártók termékeivel. A hazai termékek viszont 20%-os állami támogatást kaptak a terjesztési láncban. Ha egy 200 holdnál kisebb területen gazdálkodó paraszt traktort vásárolt, akkor



A KV-50-ES VONTATÓ

csökkentett kamatú hitelt vehetett fel hároméves futamidővel, és pótalkatrészre is jogosult volt. Cserébe bérszántással tartozott. A magyar gazdák a gabonaárak növekedésének és az ingyenes vagy csökkentett finanszírozású tanfolyamok reményében vágtak bele eme vállalkozásokba. (Képzés Szegeden is volt Magyar Királyi Ipari Szakiskolában.) Szakmai képzés mellett technikai feltételek is adottak voltak. Az amerikai (Fordson 1917) erőgép park mellett a hazai (MÁVAG, Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth) gyártásúak is előre törtek. Számunkra most csak H.S.C.S. pályafutása a fontosabb. A kispesti H.S.C.S. Gépgyári Művek Rt. tervező-és szerkesztő gárdája avval vált világviszonylatban is elismert „csapattá”, hogy a nyersolajüzemű, féldízel, izzófejes traktor fejlesztését tovább vitte.¹ A szint, amit képviseltek, csak a németországi (Lanz) gyárakban volt hasonló. Úgy tudták mindezt megvalósítani, hogy töké-



letesítették a tüzelőanyag elégetését (befecskendezett üzemanyagok egyenletessége, tökéletesített porlasztó, hengerfej izzófelületének kialakítása, a meggyulladt tüzelőanyag-levegő keverékek áramlási viszonyának javítása, lökettérfogat növelése, vibrációs hatások csökkentése). Mivel ezek a típusok egyhengeresek voltak, „oldalzó mozgással” rázták a felépítményt. Ezt a fekvőhengeres megoldással lehetett csökkenteni. A kúpos tengelykapcsoló a bal oldali szíjtárcsa belsejében helyezték el. A ház: hajtóműház és a vele összecsavazott acélöntvény mellső alváztag. A vonószem a hajtóműházhoz csavarozással kapcsolódott, csak ez az egy vontatási felület volt a gépen. Mindez mechanikus kivitelben (hidraulikus erőkarokat ebben az időben csak a repülőgépeknél illetve a harckocsiknál alkalmaztak). Egyszerű szerkezeti elemekből állt, hogy kezelhetősége minél könnyebb legyen.

Üzemeltetés terén általában két típusuk van: szántó (kapaszkodó körmökkel), vontató (gumikerkes „fűvott abroncsú”). A gumikerkesek térhódítását az is jelzi, hogy 1935–1940 között 71%-kal növekedett számuk Európában és Amerikában egyaránt. Ez az időszak, amikor a háborús készülődés érezhetővé vált a traktorgyártáson belül is. Nagyobb teljesítményű gumikerkes traktorok fejlesztése és gyártása felé tolódott el az irány.

A K-s szériák kerültek a hadseregbe KV-s (Katonai Vontató) jelzés alapján. Több típus is volt (KV-40, KV-44, KV-45, KV-50) minimum 40LE-maximum 55LE-t (A hengerűrtartalom, fordulatszám-princc megnövelésével) képviselve. A magyar honvédségnél légvédelmi gépágyúkat (Bofors 40-mm-s), fényszórókat, fülelőkészülékeket vontattak. 1941-ben a Gyorshadtestnél még gépkocsizó hadioszlopok mozgatásánál is segédkeztek, mindez lehetséges volt, hiszen 1942-re mintegy 501 db-ot a gyár leszállított (Java-része KV-40-es, KV-45-ös.).

Könnyen kezelhető igénytelen típusok, a felhasználó személyzet jól ismeri őket. Mégis

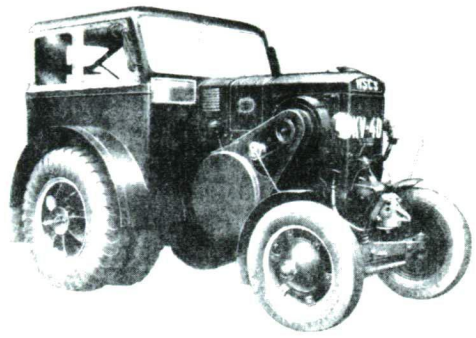
rengeteg vád érte zajos működése miatt (jogosan). A „hazaáruló” (Szovjetunióban kapta a nevet a honvédektől) kétütemű motorral rendelkezik, a dugattyú vezérli a beáramló levegőt és a kipufogó gázokat, ami fojtás nélkül távozik, ez okozza a förtelmes „böffenő” hangokat. Másik vád ellene, hogy erős lejtőn, csúszós terepen ágaskodik. Igen, mert a tömegeloszlást megváltoztatták az által, hogy a sárvédőkre a kezelőszemélyzet számára üléseket tettek. A vibráció egyhengeres motorból adódott, ami bizony „traktoros betegségeket” okozott (derékfájás, hányinger, gyomorgörcs) hosszabb távú üzemeltetés után. Amiről viszont nem nagyon beszélnek, amikor bepattogott (gumikerkescknél), elszabadult, kezelhetetlenné vált a túlpörgés miatt – fordulatszám túlprinccelés – nem volt tanácsos a kormány mögött maradni. Ezt hívják „behisztizésnek”. Egy megoldás volt rá, ha az embernél volt egy vascső, és azzal az üzemanyag-adagolócsövet közvetlenül a beszálló lépcsőknél leüti, így a motor leáll vagy kiugrik, és akkor a löveget is felborítja.

A második hullám, javított változat a KV-50-es. Javított változat mivel felszerelték elektromos önindítóval (? – Sz. R.), csörlőbe rendezéssel, Knorr-rendszerű légfékekkel, ami viszont nem változott a tömegeloszlás, dupla hátsó ikerkerékek, kormányozhatóság.

A Honvédelmi Minisztérium 159 db-os szériát rendelt meg ebből a típusból. A 160. darab egy új konstrukció, a SUPER KV-50. Az első példány még 1943-ban elkészült, de sorozatgyártásra nem került sor. A kispesti gyár háborús profilja túltelítettsége miatt is (itt gyártották a Botond teherautó pótalkatrészeit is), illetve fogyatkozó munkásállomány miatt is erre képtelen volt. 1944. április 3-án a szövetséges bombázások, nyersanyaghiány miatt a gyár kapacitása jelentősen csökkent. Az üzem a termelést 1944. december végén beszüntette. A megmaradt példányokat Rákosi traktoros leányainak szánták oktatógépek gyanánt.

HOFHERR IZZÓFEJES KÉTÜTEMŰ MOTOR HOSSZMETSZETE

1. HÜVELYCSAVARZAT A PORLASZTÓHOZ; 2. HENGERFEJ; 3. HÜVELYCSAVARZAT A KIFÚVATÓCSAVARZATHOZ; 4. IZZÓKÚP; 5. FÉM AZBESZTGYŰRŰ; 6. GUMIGYŰRŰHÖZ HÜVELY; 7. GUMIGYŰRŰ; 8. HENGER; 9. DUGATTYÚ; 10. DUGATTYÚGYŰRŰ; 11. DUGATTYÚCSAP; 12. HAJTÓKAR; 13. DUGATTYÚCSAP-RÖGZÍTŐCSAVAR; 14. FORGATTYÚHÁZ; 15. FORGATTYÚTENGYEL; 16. ELLENSÚLY; 17. HAJTÓKARCSAPÁGY; 18. LÉGCSAPPANTYÚ; 19. ELZÁRÓCSAP; 20. PISZOKLEERESZTŐ CSAVAR; 21. LÉGSZŰRŐTOROK; 22. SZŰRŐHENGER; 23. KÓKUSZHÁNC S VAGY DISZNÓSZŐR; 24. OLAJEDÉNY A LÉGSZŰRŐBEN; 25. LÉGSZŰRŐHÁZ; 26. LEVEGŐCSŐ; 27. TÜZELŐANYAGTARTÁLY; 28. TŰLYFOLYÓCSŐ; 29. VÍZTARTÓ; 30. GUMIÖSSZEKÖTŐCSŐ; 31. FELSZÁLLÓVÍZCSŐ; 32. RADIÁTOR; 33. LEMEBBORDÁK.



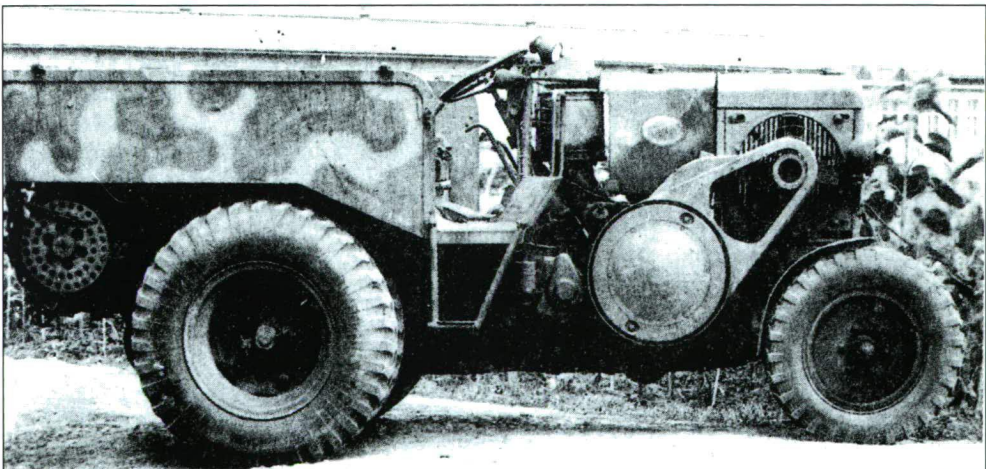
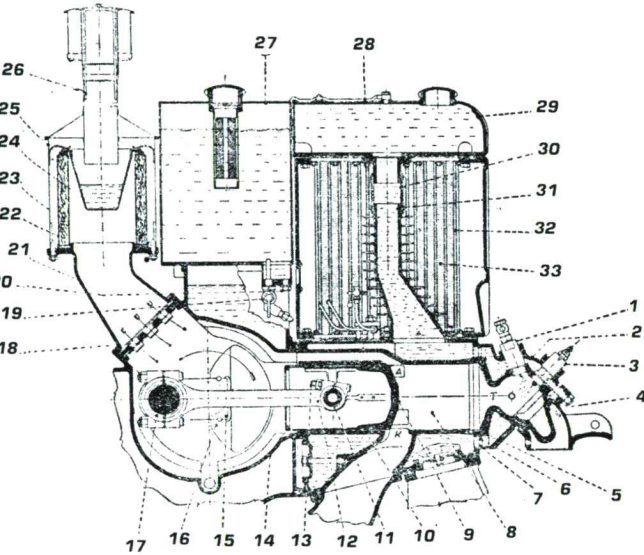
HSCS KV-40 KATONAI VONTATÓTRAKTOR (1942)

HOFHERR TRAKTOR INDÍTÁSA

„Ha a motort előmelegítő lámpával akarjuk üzembe helyezni, akkor az izzófej-kosár zárófedelét kinyitva, a lámpát az izzófej alá helyezzük. 6-8 percnyi melegítés után az izzófej annyira felmelegszik, hogy megindíthatjuk a motort. A töltést szabályzó emeltyűt ekkor a legnagyobb adagolásnak megfelelő állásba hozzuk, majd 2-3 lökést adunk az adagolószivattyúval, miáltal tüzelőanyagot juttatunk a hengerfejbe és ezután a lendkerék indítófogantyúit kihúzza, a fogantyúknál fogva előre-hát-ra lengetjük a lendkereket, végül a rendes forgás irányával szemben egy nagy lökést adunk, mire a motor a rendes forgásirányba megindul. A rendes forgásirányban a lendkerék felső része a vezetőlés felé forog.”

SZUPER KV-50

A KV-50 TOVÁBBI FEJLESZTÉSE (1944)





Az EMKE Kft. a közösségi közlekedés bevétel-beszedési és információs eszközeinek országos gyártója és szervizelője.

Az EMKE Kft. 1991. évtől magyarországi tervezéssel, fejlesztéssel készíti a közösségi közlekedési jegykiadó, jegyellenőrző, jegykezelő és információs eszközeinek, valamint bevételgyűjtő és beléptető rendszereinek terveit, működtető szoftvereit, Magyarországon végzi a gyártást. 1999. évtől EN ISO 9001 minőségbiztosítási rendszert alkalmaznak valamennyi tevékenységére.

FŐBB TERMÉKEK:

- **Járműfedélzeti jegykiadó pénztárgép** jegy - bérlet nyugta vagy számla adáshoz, vonalkódos vagy érintkezős nélküli chipes bérlet kezeléssel.
- **Elővételi pénztári pénztárgép** nyugta vagy számla kiadásra manuális vagy vonalkódos vezérléssel, chipes bérlet megújítási lehetőséggel.
- **HEFEJE előreváltottjegy kezelő készülék**, amely kizárja a jegy ismételt felhasználását, a jegy anyagának ellenőrzésére képes.
- **Járatszám kijelző** helyijáratú autóbuszok vonalszámának kijelzésére.
- **Személy és jármű beléptető rendszer** telephelyi, irodaházi mozgások engedélyezésére és nyilvántartására intelligens chipes adathordozóval.

EMKE Kft.

Cím: Szeged, Kenyérgyári út 4.

TEL/FAX: 62/ 475-956

E-MAIL: emkekft@freemail.hu