



## Gorbicz Sándor

(1926-2018)

okleveles villamosmérnök

1926-ban Bükön született.

A Budapesti Műszaki Egyetem villamosmérnöki karának elvégzése után a MÁV Északi Járműjavító Üzemhez került. Itt feladata a villamosgép próbaterelem vezetése volt. 1954-1957 között a Kandó mozdony gépeinek felújítását végző tekerceselő részleg vezetésével bízták meg. 1957-1963 között a Villamosmozdony és Villamosberendezéseket javító Osztályt vezette. Ez az időszak egybe esett a MÁV-nál az új villamosmozdonyok üzembe helyezésével.

1970-től 1976-ig a járműjavítót, mint üzemigazgató irányította. Erre az időszakra esett Békéscsabán egy 160 fős villamos-tekerceselő üzemegység kialakítása a megszűnt gazdasági vasút telephelyén.

1976 és 1986 között Műszaki gazdasági tanácsadó a MÁV Vezérgazgatóság Gépészeti Szakszolgálatánál. Feladata volt a dízel és villamosmozdonyok fenntartási rendszereinek országos szintű fejlesztése.

Foglalkozott a járműjavító üzemek fejlesztésével, ellátta a MÁV képviselőt a KGST-ben működő vasúti járműjavítási

szekcióban. Ízig-vérig műszaki ember volt, aki mindig a megoldásra törekedett és ezt várta el mindenkori munkatársaitól is.

1956-1965 között félállású tanársegédként a BME Villamosmérnöki Kar Anyagtechnológiai Tanszékén oktatói munkát végzett.

A Műszaki Kiadónál öt könyve jelent meg. A Vasútgépészet többszörös szerzője volt.

Kitüntetései: Munka Érdemrend bronz fokozata, A Közlekedés Kiváló Dolgozója, Munka Érdemrend ezüst fokozata, Kiváló Vasutas, Széchenyi István szobor.

A Tudomány Napja alkalmából 2011. november 03-án, Miskolcon Mikó Imre-díjat vehetett át.

Aranydiplomáját 2000-ben gyémántdiplomáját 2010-ben vehette át.

2015-ben a BME villamosmérnöki és Informatikai Karán Vasdiplomát kapott.



## Visi János

(1946-2018)

okleveles gépészmérnök, fékszakértő

Humán gimnáziumi érettségi után a Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnöki Karán vasútgépész szakirányú diplomát szerzett, már a diploma munkája a fékek világába vezette, a V63-as villamos mozdony mechanikus fékberendezését tervezte, amely munkára kitüntetést kapott. A mozdonyok féktechnikai problémáival az egyetem elvégzése után 1968-tól 15 éven át foglalkozhatott a MÁV Északi Járműjavítójában. Itt több alkalommal Kiváló Újító kitüntetést kapott.

A különféle jármű típusok fékrendszerének működési vizsgálatához rendszert dolgozott ki, amely a mai napig használatban lévő fékátvételi követelmények alapja.

Alkotó társaival közösen még a 70-es években létrehozták a "Pneukont" fékellenőrző berendezést, amelyet szabadalmaztattak.

1983-ban a MÁV Vezérgazgatóságára behelyezték, ahol a Gépészeti Szakszolgáltatón folytathatta fékszakértői munkáját. Itt bekapcsolódott a vasút nemzetközi szakmai tevékenységébe, hazánkat az UIC platformján 20 évig képviselte.

Úttörő szerepet játszott a tárcsás fékberendezések hazai bevezetésében és részt vett a tuskós fékek nemzetközi kutatási

munkájában Új féktuskó szerkezetek kidolgozásában is tevékeny részt vállalt, így került sor nemzetközi együttműködéssel az un. Kombi féktuskók kifejlesztésére, amely műszaki megoldás szabadalmi oltalmat kapott. Ez a műszaki megoldás az öntöttvas hátfelülettel egybevilkanizált műanyag súrlódó elem együttesét jelenti, így jól hasznosítható a műanyagok kopásálló tulajdonsága a peremein öntöttvas anyag kerékérintési képességével, továbbá egyszerűíti a már elkoptatott féktuskó-maradék újrahasznosítását.

Hasonló megoldást kínált az un. „Herkules” féktuskó anyag kifejlesztése is, amely esetben az öntöttvas céltudatos ötvöztetésével és a mechanikai szilárdságot biztosító fémháló beöntésével a szokásos öntvény anyagkopási sebességét jelentős mértékben csökkenteni lehetett. Ez a megoldás is szabadalom lett.

Visi János több kisebb - új megoldásokat tartalmazó - de közvetlen vasútüzemi jelentőséggel rendelkező munkát is végzett, így pl. kidolgozta az un. 80-as kocsisorozat rudazatállítóinak menet közben fellépő elállítódását megakadályozó rugós rásegítő szerkezetet. Fontos, bár nem látványos fejlesztést hajtott végre a Knorr Bremse

München cég munkatársaival közösen az automatikus nyomásigazító létrehozásában. Ez a megoldás is szabadalmi oltalmat kapott.

Valahol a 80-as évek végén, a 90-es évek elején, a magyar mozdonyokon különféle léggürtök voltak.

Sok útátjárós baleset volt akkoriban, és Visi János fontosnak tartotta a mozdonykürtök hallhatóságának javításával a biztonság növelését. Javaslatára a Kismotor és Gépgyár legyártotta a hosszú réz kürttölcséres mozdonykürt prototípusokat.

A 2000 előtt gyártott, illetve felújított járműveken azóta is, ezeknek a rézkürttölcséreknek érces hangja szolgálja a közlekedők biztonságát szerte az országban.

2010. évi nyugdíjazását követő rövid pihenő után a MÁV Trakció megbízására fékszakértett, majd a magánvasutakat és a járműjavító cégeket támogatta szakértőként. Munkáját szakmai elismerések övezték, többször volt kiváló dolgozó, a vasúti fékek konstrukciós vonatkozásában kifejtett munkásságáért pedig Miniszteri Kitüntetést kapott.

Visi János tagja volt:

- a Közlekedés Tudományi Egyesületnek,
- a Nemzetközi Vasútegylet félalbizottságának,
- a Badacsonyörsi Érdekvédelmi Egyesületnek
- a budatényi Katolikus Egyházközségnek.

Végső akaratának megfelelően a Badacsonyörsi temetőben 2018. április 25-én helyezték öröknyugalomba.

(Holcsik Ferenc)