**A Mikó Imre-Díj 2015. évi kitüntetettjei**

1. Mikó Imre- Díjról

Az MTA 1997. évben a tudomány népszerűsítése, a kutatók munkájának, a közfigyelem előtérbe állítása és értékén való megbecsülése érdekében indította el a „Magyar Tudomány Napja” rendezvénysorozatát, egyben megemlékezve a Magyar Tudományos Akadémia Gróf Széchenyi István által történt megalapításáról.

A magyar vasúti közlekedés 1997-ben 150 éves fennállását ünnepelte. Sipos István, a MÁV Rt. akkori vezérigazgatója a vasút össztársadalmi értékeként az eltelt és a jövőbeni időkben mind a műszaki tudományok, mind a művészetek terén vállalt küldetését, szerepvállalását hangsúlyozva, az MTA akkori elnökének, Glatz Ferenccel egyeztetve alapította a Mikó Imre- Díjat.

Az Országgyűlés 2003-ban a szervezők 1997-beli szándékát értékelve és elismerve határozatba foglalta „A Magyar Tudomány Ünnepe” elnevezéssel az évente megrendezésre kerülő eseményt. Az MTA – MÁV közös alapítású Mikó Imre- Díjat 1998-ban osztották ki első alkalommal.

A díj különbözik az addigi vasúti szakmai díjaktól, mivel a tudományok ünnepén a vasutas társadalom megbecsülésén túl szélesebb körben kívánja az elismerést reprezentálni a díjazottakkal a vasút területén folyó széleskörű, tudományos munkáról. A díj odaítélésére létrehozott kuratórium munkájában az oktatás, a kutatás, a gyakorlati élet képviselői vesznek részt. A jelenlegi elnöke Dr. Sittkei György akadémikus, tagjai: Dr. Zobory István professzor, a műszaki tudomány doktora, Dr. Tánczos Katalin, professzor. emerita, az MTA doktora, Dr. Kormányos László PhD, a MÁV-Start osztályvezetője, Kisteleki Mihály, a MÁV Zrt. Vezérigazgatóságának főtanácsadója, Vólentné Sárvári Piroska, a MÁV Zrt. főigazgatója, a kuratórium titkára Dr. Csiba József egyetemi docens. A díj két kategóriában, esetenként megosztva kerül kiosztásra. Az egyik kategóriában az életmű, a másikban pedig az aktív munka során végzett teljesítmény kerül elismerésre.

Gróf Mikó Imréről:

a következő részlete

* ki kell elégíteni-e a közforgalmi igényeket a vasúti szállítások m***ű***szaki és forgalmi el***ő***feltételeinek megteremtésével és folyamatos üzemvitelével:
* ki kell elégíteni-e  a megfelel***ő*** forgalom és bevétel szervezésekkel, továbbá a gazdaságos üzem ellátásával a nyereséges üzemeltetési viszonyokat:

Gróf hídvégi Mikó Imre (Zabola, 1805.szeptember 4.-Kolozsvár, 1876. szeptember 16.) erdélyi magyar államférfi, művelődés- és gazdaságpolitikus, történész. 1867 és 1870 között Magyarország közmunka. és közlekedésügyi minisztere. E tisztségben nevéhez kötődik a magyar Királyi Államvasutak 1868-ban történt megalapítása az anyagi nehézségekkel küszködő, csődbe került Magyar Északi Vasút állami felvásárlásával, és számos vasútvonal, pályaszakasz, így többek között a Magyarországot Erdéllyel összekötő vasúti pálya, valamint a Zákány-Zágrábi, Érsekújvár-Nyitra-Trencsényi, valamint az Eszék-Sziszek-Károlyváros-Fiume vasútvonalak kiépítése. Szemléletét gondolkodását jól tükrözi az 1868. július 1.-i hatállyal az államvasút működéséről kiadott első szervezeti szabályzat következő részlete: „a vasútigazgatás gazdaságos ellátásánál azonban nem szabad szem előtt téveszteni-e, hogy a vasút egy folyamatos fejl***ő***désben lév***ő*** közlekedési intézmény, melynek mindig a korszerű technika és a korszerű teljesítőképesség színvonalán kell maradnia. Tehát a gazdaságos vasútüzlet ellátása nem fukarkodó, kicsinyes magatartásban kell, hogy megnyilvánuljon, hanem a műszaki haladást és a vasúti szállítási forgalom alakulását mindenkor szem előtt kell tartania.”

Egyfajta tisztelgésként Gróf Mikó Imre nevét viseli a MÁV V63, 155 pályszámú villamos mozdonya.

A 2015. évi kitüntetettek

**Kirilly Kálmán**

****

**Kirilly Kálmán** okleveles közlekedésmérnöki diplomáját 1983-ban szerezte a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán. A MÁV Felsőfokú biztosítóberendezési szakvizsgáját 1984-ben tette le, majd 1987-ben elvégezte a Budapesti Műszaki Egyetem Mérnöki Továbbképző Intézet által szervezett vasúti biztosítóberendezések üzeme tanfolyamot. 2005-ben megszerezte a Corvinius Egyetem MBA abszolutóriumát.

Szakmai pályafutását 1983-ban a MÁV Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökségen gyakorlómérnök munkakörben kezdte,majd üzemellenőrként, 1985-től üzemvezetőként fő feladata volt a szervezeti egységéhez tartozó vasúti biztosítóberendezéseknél időszakos és célvizsgálatok, üzembehelyezések során a funkcionális vizsgálatok elvégzése.

A MÁV Budapesti Igazgatóság Távközlési és Biztosítóberendezési Osztályán 1988-tól irányította és ellenőrizte a Fenntartási Főnökségek munkáját, feladatai közé tartozott a társszolgálatokkal történő koordináció, a tervek jóváhagyása, a rendkívüli események, balesetek kivizsgálása, üzembehelyezési eljárások lefolytatása, valamint a hatóságokkal való kapcsolattartás.

A MÁV Vezérigazgatóság Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Főosztályán 1993-tól főmunkatárs munkakörben részt vett **Ferencváros személypályaudvar D 70 rendszerű biztosítóberendezésének telepítésével,** az előkészítő terv jóváhagyásával és üzembehelyezésével kapcsolatos szakmai feladatok ellátásában. Feladati között szerepelt a **Budapest-Hegyeshalom vasútvonalon a 160 km/h sebességű közlekedés biztosítóberendezési feltételeinek megteremtése,** továbbá az **elektronikus biztosítóberendezések első hazai alkalmazásainak szakmai összefogása.** Ellátta a **Zalalövő-Hodos vasútvonal elektronikus biztosítóberendezésének engedélyezésével**, felülvizsgálatával és üzembehelyezésével kapcsolatos szakigazgatósági feladatokat. **Tevékenyen részt vetta nemzetközi alapok bevonásával finanszírozott beruházások biztosítóberendezési munkáihoz szükséges hatósági engedélyezéssel kapcsolatos feladatokban, tenderek előkészítésében, értékelésében, a megvalósítások koordinálásában.**

A MÁV Zrt. Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Igazgatóságnál 2004-ben osztályvezetői kinevezést kapott és megbízták a Biztosítóberendezési osztály munkájának vezetésével, melynek során ellátta az **ETCS L1 vonatbefolyásoló** rendszer létesítésének és rendszerbe állításának, a MÁV első elektronikus sorompó berendezései létesítésének, valamint egy újabb típusú elektronikus biztosítóberendezés rendszerbe állításának szakmai irányítását.

A Biztosítóberendezési osztály vezetése mellett 2012-ben megbízták a MÁV Zrt. Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Főosztály irányításával, majd 2013-tól a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzemeltetési Főigazgatóság Biztosítóberendezési Osztály vezetője. Irányítja az **ETCS L2 vonatbefolyásoló rendszer** mintegy 400 km vonalhosszban történő telepítésével kapcsolatos szakmai feladatokat. **Aktívan részt vesz a MÁV Zrt. közlekedésbiztonsági KÖZOP projektje kidolgozásában és megvalósításában, és ellátja a pálya mellé telepített járműellenőrző rendszerek bevezetésével kapcsolatos feladatok összefogását.**

A **Magyar Mérnöki Kamara tagja,** illetve a munkája mellett a BME Közlekedésmérnöki Kar Közlekedésautomatikai Tanszékén óraadó tanszéki munkatársként, illetve tanszéki mérnökként is tevékenykedett. Számos szakmai előadást tart Konferenciákon és a MÁV által szervezett szakmai továbbképző tanfolyamokon egyaránt.

Szakmai munkája elismeréseként 1985-ben Kiváló Ifjú Szakember kitüntetésben, 1990-ben Kiváló dolgozó, 1994-ben Vezérigazgatói dicséretben részesült. 1997-ben megkapta a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Miniszter által adományozott „A KÖZLEKEDÉSÉRT” szakmai érmet, 2009-ben a„Vasút szolgálatáért kitüntetés ezüst fokozatát”, míg 2015-ben a„Vasút szolgálatáért kitüntetés arany fokozatát”.

Munkájára jellemző a magas színvonalú vezetői és szakmai felkészültség, jó szervező és kiváló kapcsolatteremtő készség, a folyamatos tenni akarás a vasút fejlődése, fejlesztése érdekében. Vállalja az újítások bevezetésével járó szakmai és megvalósítási kihívásokat, amelynek érdekében önmagát is folyamatosan képzi.

**Személyisége, szakmai elhivatottsága és magas színvonalú szakmai munkája példaértékű valamennyi műszaki érdeklődésű és a közlekedésbiztonság terén jártas szakember számára.**

**Dr. Szabó András**

****

Tekintettel a nemzetközi viszonylatban is kiemelkedő szakmai-tudományos és egye­temi oktatói munkásságára és **a vasúti járműgépészet és kiemelten a MÁV műszaki tudományos problémáinak megoldásában való sokrétű részvételére**, a Magyar Tudományos Akadémia kuratóriuma **a jelenleg aktív szakemberek tudományos és szakmai teljesítményével kapcsolatosan** kiadott Mikó Imre díjat 2015. évben (megosztva) Dr. Szabó András egyetemi docens úrnak, a BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kara Vasúti Járművek, Repülőgépek és Hajók Tanszék szakcsoportvezető egyetemi docensének adományozta.

Dr Szabó András okl. gépészmérnök a műszaki tudomány kandidátusa tudományos fokozattal rendelkező egyetemi docens. A vasúti járműtechnika, ezen belül **kiemelten** **a vasúti járművek hajtástechnikája, dinamikája és tribológiája szakterületen folyó kutatások nemzetközileg elismert kiváló szakembere**. A modern matematikai, számítástechnikai és mérési módszerekkel dolgozó magas színvonalú tudományos-szakmai munkásságának jellemzője, hogy a vasúttechnikai problémák megoldására vonatkozó kutató munkájában és a gyakorlati megvalósítási koncepciók kidolgozásában alapvetően törekszik a vasúti járművek környezetbarát és költségtakarékos kialakítására. Kiemelt kutatási területe a vasúti járművek kerékkopásának és a vasúti pálya sínkopásának rendszerdinamikai szimulációval történő előrejelzése. Tudományos publikációinak száma meghaladja az ötvenet A Budapesti Műszaki Egyetemen folytatott több mint három évtizedes kutatói és vezető oktatói munkája során többszöri dékán­helyettesi megbízatás után 2009-tól 2012-ig a Vasúti Járművek és Járműrendszer­analízis Tanszék vezetőjeként dolgozott, 1997-től pedig mind a mai napig a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar oktatási dékánhelyetteseként tevékenykedik. Egyetemi oktatói pályafutása során a számos tantárgy gyakorlatait vezette és vezető oktatóként számos tantárgy előadási- és gyakorlati anyagának kidolgozásában vett részt. Ezen tantárgyak közül a vasútgépészeti képzésben sok éve előadója a „Vasúti Járműrend­szerdinamika”, a „Dízelmotoros vasúti járművek” és a „Vasúti Járművek tervezése és vizsgálata” c. tantárgyaknak. Az oktatás konkrét feladatain kívül koncepciókidolgozó és gépészeti tervezőmunkával jelentős szerepet vállalt a Vasúti Járművek Tanszék laboratóriumi berendezéseinek kialakításában és fejlesztésében. Ezen tevékenységének alapot adott az, hogy már az Egyetemre kerülése előtt több éves ipari tervezőmérnöki gyakorlatot szerzett a Ganz-MÁVAG-ban, majd az, hogy az Egyetemen számos ipari megbízásos kutató-fejlesztő munka kidolgozásában vett részt soknak ezek közül témavezetőjeként. Dékánhelyettesi munkájának jelentős eredménye a Közlekedésmérnöki Karon 2006-ban beindított kétlépcsős képzés tantervei kialakításának koordinálása. Tudományszervezői tevékenységét a Budapesti Műszaki Egyetemen megrendezett „Járműrendszerdinamika, Identifikáció és Anomáliák” c. nemzetközi konferenciasorozat és a „Vasúti forgóváz és futómű konferencia” c., a Gépipari Tudományos Egyesülettel közösen szervezett ugyancsak nemzetközi konferencia sorozat szervező bizottságában betöltött titkári tevékenysége fémjelzi.2013-óta tagja a Magyar Tudományos Akadémia Gépszerkezettani Tudományos Bizottságának, 2014-től pedig ezen szakbizottság Géprendszerek Albizottságának vezetésére kapott megbízást. Vezető oktatói munkájának elismeréséül a 3013-ban a elnyerte a Magyar Érdemrend Lovagkeresztje kitüntetést.

****

**Vincze Tamás**

A Magyar Tudomány Napján, a magyar vasút fejlesztése terén végzett kiemelkedő munkásság elismerésére a Magyar Tudományos Akadémia által, a MÁV Zrt. kötelezettségvállalása mellett létrehozott Mikó Imre díjat, valamint a díj mellé a Magyar Közlekedési és Közművelődésért Alapítvány Mikó Imre emlékplakettjét a Kuratórium 2015-ben az életmű díj kategóriábanVincze Tamásokleveles közlekedésmérnök, szakmérnöknek, a VTKI nyugalmazott igazgatójának ítélte oda.

Vincze Tamás 1937-ben született Budapesten. A budapesti Árpád Gimnáziumban érettségizett 1955-ben. 1960-ban az ÉKME Közlekedésmérnöki Karán okleveles mérnöki diplomát szerzett, majd 1965-ben a nagyvasúti dízel és villamos vontatási szakmérnöki oklevelet is megszerezte.

Teljes szakmai pályafutása a vasúthoz, a MÁV-hoz kötődik. Gyakorlati kiképzést a MÁV Budapest- Keleti fűtőházban kapott, majd felelős beosztásban a MÁV Északi, (Hámán Kató) fűtőházba került, ahol ottani szolgálati idejének végén 32 gőzmozdony, a 315, 328 és 442 sorozatok tartoztak a felügyelete alá.

1963-tól a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben, majd annak jogutódjánál, a MÁV Fejlesztési és Kísérleti Intézetben dolgozott nyugdíjba vonulásáig.

Beosztásai:

1965-től tudományos munkatárs, a Járműkísérleti Osztályon,

1967-től csoportvezető,

1975-től tudományos főmunkatárs,

1987-től a Járműgépészeti Osztály vezetője,

1995-96-ban megbízott igazgató.

Szakterülete kezdetben a MÁV vontatójárművein adódó mérő-kocsis kísérletek tervezése, vezetése, kiértékelése, és a kapcsolódó elméleti problémák megoldása volt. 1968-ban, az új járművek típusvizsgálatai mellett az utolsó gőzmozdonyos kísérleteket vezette a MÁV-nál.

A vasúti vontatás dízelesítése és villamosítása során a MÁV nagy súlyt helyezett az új vontatójárművek vontatási és energetikai sajátosságainak felmérésére, és a hatékony üzemeltetés feltételeinek kidolgozására. A Vincze Tamás által vezetett járműkísérleti csoport feladatköre minden energetikai és hőtechnikai kérdésre kiterjedt. 1972-től a MÁV részéről az önműködő vonó-ütköző készülék hazai tesztelésében is részt vett. 1986-ban a rendező-pályaudvari önműködő vágányfék rendszerek telepítésének elveit dolgozta ki, és szakértőként közreműködött a székesfehérvári és a Budapest-ferencvárosi vágányfékek telepítésénél. 1986-1994 között a villamos energia hatékonyabb kihasználásával foglalkozó nemzetközi ORE bizottság tagja volt, e témában, nemzetközi megbízás alapján jelentős kiséleti munkát vezetett a MÁV-nál.

Az elvégzett kísérleteket és vizsgálatokat összefoglaló VTKI döntés-előkészítő tanulmányok közzétételén túl több mint 30 cikket jelentetett meg szakfolyóiratokban, amelyekben már jórészt komplex vasútfejlesztési kérdésekkel foglalkozott.

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet évkönyveiben további 10 tanulmánya jelent meg, többek között a vasúti és közúti fajlagos energiafelhasználás összehasonlítása, valamint a villamos és két erőforrású tolatómozdonyok alkalmazási lehetőségeinek vizsgálata témakörökről.

Az általános vasútfejlesztés komplex vizsgálataival nyugdíjas éveiben is foglalkozik. Az általa vizsgált témák közül ki kell emelni a regionális vasutak hatékony működésének témakörét, a vasút-villamosítás gazdaságosságát, és a budapesti fejpályaudvarok fejlesztését.

1997-2003 között a MÁV História Bizottság jármű albizottságát vezette, így módjában volt a Magyar Vasúttörténeti Park és a historikus jármű-gyűjtemény létrehozásában közreműködni.

A MÁV História Bizottságában, és a Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány munkájában ma is aktívan közreműködik.

**A Mikó Imre díjat Vincze Tamás a vasúti járműkísérletek végzésében és irányításában, a vasút fejlesztését megalapozó elemzések és vizsgálatok döntés-előkészítő tanulmányok kidolgozásával elért kimagasló eredményeivel érdemelte ki.**

Mindhárom díjazottnak további eredményes munkát és hozzá jó erőt, egészséget, terveik megvalósulását kívánjuk!

Összeállította: Dr. Csiba József, a Kuratórium titkára.