



Dr. Michelberger Pál

1930-2014

Dr. Michelberger Pál, Széchenyi díjas gépészmérnök, professor emeritus, akadémikus

Michelberger Pál 1930. febr. 4-én született Vecsésen. A bejáró diák 1948-ban érettségizik Kőbányán, a Szent László Gimnáziumban, majd felveszik a Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnöki Karára, ahol az időközben létrejött, Hadmérnöki Karrá átnevezett intézményben szerez gépészmérnöki diplomát 1952-ben.

Marad az egyetem Hadmérnöki Karán: kezdetben, mint tanársegéd, majd 1955-től, mint adjunktus dolgozik a híres repülőgépes szakember, Rudnai Guidó professzor úr mellett.

1957-ben el kell hagynia a Hadmérnöki Kart és az IKARUS gyárba kerül tervezőmérnöknek. Ott nagyszerűen alkalmazza a könnyűszerkezetes szilárdságtani ismereteit a jármű, az autóbusz vázszerkezet szilárdsági számításaira és dolgozza ki hozzá a méréses eljárások alapjait, így hamarosan főstatikus, majd 1963-ban a gyár főkonstruktorra lesz.

1964-ben áthelyezik az Autó- és Traktoripari Trösztbe, ahol főosztályvezetőként dolgozza ki munkatársaival az akkori ötéves tervek megvalósíthatósági jellemzőit, alapvetően az autóbusz gyártási mutatókra. 1966-ban a trösztnek rövid ideig megbízott műszaki igazgatója.

1968-ban tér vissza az IKARUS-hoz, ahol 1991-ig műszaki, tudományos tanácsadó, majd az igazgatótanács tagja 1991 és 1995 között. Irányításával, konzultálásával készülnek el ezen időszakban az Ikarus 200-as, 300-as és 400-as típusú autóbusz családok tervei, és a tervek alapján a világhírű IKARUS buszok több százezres példányban. Így valósul meg, valósítja meg azokat a terveket, célkitűzéseket, amit részben ő is elképzelt, javasolt még az autóipari trösztnél. Az ipari és iparpolitikai tevékenységét elismerve bízzák meg újabb feladatokkal az 1980-as évek derekán: a GANZ-MÁVAG stratégiai tervének konzultálásával és a hazai személygépkocsi gyártásával kapcsolatos OMFB állásfoglalás előkészítésével.

A rendszerváltozást követő időszakban több cégnél, több éven átdolgozik, mint műszaki tanácsadó, felügyelő vagy igazgatótanácsi elnök ill. tag. Ezek: a SUZUKI Magyarország, a HUNGAROCAMION Rt., a Bakony Művek Rt., a MÁV Rt., a Dunaferri FERRCERT Kft., az MTA MMSZ és a KNORR BREMSE, Hungary. Ez utóbbinál haláláig.

A kiváló ipari szakember soha nem válik meg a kényszerűségből elhagyott Műegyetemétől, az oktatástól. Szorgalma, tehetsége és kitartása révén az egyetemi oktatás, és így a kutatás, a tudományos élet területén is nagyon jelentős, nemzetközileg elismert, világhírű professzori, tudósi karriert fut be. Fiatalon, 30 évesen, 1960-ban szerzi meg a műszaki tudomány kandidátusa fokozatot, 1963-ban kinevezik docensnek - az 1957-ben visszanevezett - Gépészmérnöki Karra. A BME Közlekedésmérnöki Kar 1968-as megalakulása után kerül annak Mechanika Tanszékére egyetemi tanárként, majd 1969-ben kap tanszékvezetői megbízást, amit a 65. életévének betöltéséig folyamatosan lát el. 1970-ben, 40 évesen védi meg az akadémiai doktori értekezését.

A kar megalakulásával annak egyik első dékánhelyettese is 1971-ig. 1985-ben választják meg a Közlekedésmérnöki Kar dékánjává, majd 1990 és 1994 között a rektori tisztséget tölti be a Műegyetemen. 1994 és 1995 között a Magyar Rektori Konferencia elnöki feladatait látja el. 2001-ben lesz professor emeritus a Közlekedésmérnöki Kar - időközben átnevezett - Járműváz- és Könnyűszerkezetek Tanszékén.

A Mechanika tanszéken fejleszti tovább munkatársaival az 1970 -es években az alvázak járművek és autóbuszok tartóváz kereteinek méretezésére, szilárdsági ellenőrzésére kidolgozott, a könnyűszerkezetnél, repülőgépeknél használt megoldásokat. Kidolgozza és ipari környezetű alkalmazások megoldására alkalmas formába hozza, a mátrixos alapú algoritmusokat az erőmódszeres feladatok megoldására. Ezek segítségével dolgozzák ki, majd finomítják az IKARUS első önhordó vázszerkezetű autóbusz családját, a híres 200-as sorozatot. A 80-as évek elejétől részben a vázszerkezetek statikus méretezési eljárásainak finomításán dolgozik: így számolja a gyártási pontatlanságokból keletkező járulékos feszültségek értékeit a vázszerkezetekben, de figyelme mindinkább az időben változó terhelések és az azok által okozott, véletlenszerű igénybevételek, kifáradási jellemzők leírása felé fordul. Különösen érdekli az utasoknak, mint dinamikai tulajdonságokkal bíró objektumoknak, az autóbusz vázszerkezetre gyakorolt hatása. Az 1980-as évek közepétől a számítástechnika adta lehetőségek bővülésével egyrészt meghonosítja a tanszékén a mozgásmódszeres eljárást a mobil vázszerkezetek szilárdsági méretezésében, másrészt mindinkább a dinamikai problémákra és azok megoldásaira koncentrálnak. Felismeri és alkalmazza a statisztikus identifikáció adta lehetőségeket és mérési eredményeket, melyeket részben az új távolsági és városi autóbusz családok (IK300-as és IK400-as sorozat) kifejlesztésénél is alkalmaz, csakúgy, mint a NABI és az Egyedi Autóbuszgyár termékeinél.

A 80-as években egy jól szervezett tanszéki csapatot alakít ki mind a tudományos kutatómunka, mind az oktatás területén, amihez mind több kari és külsős kolléga csatlakozik, sőt létrehozza akadémiai kutatócsoportját is. Alapvetően e csapatból és tudományos iskolából kerülnek ki azok a magasan minősített oktatók és kutatók tucatjai - az akadémikusoktól, az akadémiai doktoroktól, a kandidátusoktól át a különböző doktori fokozatot szerettekig -, akikre ő büszke volt, és akiknek a feladata e tudományos iskola őrzése és továbbvitele.

Iskolájának eredményeit részben közvetlenül átadja a tanítványainak az egyetemi katedrán: a táblái mindig gyorsan telnek meg mátrixokkal... Természetesen publikálja, és az ipari feladatainak megoldásában alkalmazza is azokat. Közel félezer publikációja a hazai és a nemzetközi szakirodalomban nagyon keresett. Ezen kívül 330 (nem egyetemi) előadásán adja tovább szakmai ismereteit, gondolatait a hallgatóságának. Tanári és tudósi nagysága, ismertsége, elfogadottsága a kettős lényében rejlik: az egyetemi katedrán még mérnök is, míg az iparban, szakemberként problémamegoldó tudós is.

Szakmailag kezdetben inkább külföldön ismerik el: 1974-ben bekerül az autógyártó mérnökök tekintélyes nemzetközi szövetségébe, a FISITA-ba, ahol hamar elismerik sokoldalú tudását, tudományos és gyakorlati eredményeit, például az autóbuszok borulásbiztonsága terén. Már 1978-tól, 4 éven át a világszervezet egyik alelnöke, de csak a rendszerváltozás után lehet annak elnöke (1992-94). Az IAVSD, a legismertebb járműtechnikai nemzetközi szakfolyóirat igazgatótanácsának tagja (1977-81), majd a tudományos bizottság tagja (1984-88). Az 1990-es évektől még 18 más nemzetközi tudományos megbízatást kap, és több nemzetközi akadémia és szervezet választja tagjává. Így az Orosz Közlekedési Akadémia (Szentpétervár, 1992-), az Európai Akadémia (London, 1993-), az ausztriai Európa Tudományos és Művészeti Akadémia (Salzburg, 1998-).

Hazai szakmai elismertsége az MTA Mechanikai Bizottsági tagságával kezdődik (1970-), majd tagja lesz az MTA Közlekedéstudományi (1985-) és Gépszerkezettani Bizottságának, amelynek elnöke is 1985 és 1993 között. A tudományos életben az ipari, felhasználói oldalt is képviseli, mint GTE Gépjármű Szakosztályának elnöke (1976-81), majd GTE társelnöke

(1976-90), és alelnöke (1990-93). 1982-ben, a közel három évtizedes iparorientált, alkalmazott tudományos tevékenységét elismerve választják meg a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagjává, aminek 1990-ben lesz rendes tagja. 1993-ban már az akadémia alelnöke, amit két cikluson keresztül tölt be 1999-ig. Eddig látja el az MTA Nemzetközi Kapcsolatok Bizottságának elnöki teendőit is 1994-től. A Magyar Akkreditációs Bizottság, MAB elnöke 2001 és 2003 között. 1998-tól, 4 éven át, a Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetségének (MTESZ) elnöke. 2011-től haláláig a Magyar Mérnökakadémia elnökeként dolgozik. Elismertségéhez és munkabírásához tartozik, hogy még további 16 hazai tudományos intézet, szervezet bízta meg elnöki és tagsági feladatokkal. Három hazai egyetem díszdoktora is (ZMNE, 2001; Széchenyi István Egyetem, 2005; Óbudai Egyetem, 2010).

Több hazai és nemzetközi tudományos szakfolyóirat főszerkesztője és szerkesztő bizottságának tagja: az Acta Technica Hung. (1986-2000), a Periodica Polytechnica (Trans. Eng.) (1985-93), a Járművek, Mezőgazdasági- Építőipari gépek (1983-), az International Journal of Vehicle Design (1978-), a Vehicle System Dynamics (1984-2000).

A rendszerváltozás Michelberger Pál professzor úr szakmai, tudományos életét is részben átrendezi. De képes váltani, az új kihívásoknak megfelelni. Elsősorban vezetői, irányítói és ellenőrzési feladatok sokaságát látja el az átalakítások időszakában a tudományos és a műszaki oktatási élet fellelegváraiban (MTA, BME), a nemzetgazdasági szempontból jelentős nagyvállalatoknál, intézményeknél, bizonyítva szervezési és vezetési alkalmasságát. Újabb kutatásai témaként foglalkozik a közlekedési és szállítási rendszerek leírásával, csakúgy, mint érdeklődik a jármű irányítás és szabályozás elmélet legújabb kérdései iránt is.

Professor emeritus-i kinevezésétől (2001) doktoranduszoknak tart előadást a tanszéken.

Társadalmi és szakmai elismertségét számos (közel 30), nagyon jelentős hazai és nemzetközi kitüntetése bizonyítja. Többek között a Munka Érdemrend Bronz fokozata (1966), a Magyar Köztársasági Érdemrend Középkeresztje (1994), a Pattantyús Ábrahám Géza Díj (1973), a FISITA Medall (1978), az Eötvös Loránd Díj (1994), a Széchenyi Díj (1995), a Pázmány Péter Díj (1999), az Eötvös József Díj (2000), a BME József Nádor Emlékérem (2003), a Pro Scientia et Universitate Emlékérem (2003), az MTA Aranyérme (2006) és a Magyar Érdemrend Középkeresztje a csillaggal (2012) díj kitüntettje. Ez utóbbit a *„nemzetközi tudományos és szakmai közéletben is nagyra becsült technikai, járműtervezési és kinetikai kutatásaiért, azok eredményeinek gyakorlati alkalmazásáért, meghatározó jelentőségű egyetemvezetői, oktatói tevékenysége, életműve elismeréseként”* - szól a laudatioja.

„De talán a legfontosabb sikere, hogy tanítványai szeretik, nagyra tartják.” - nyilatkozik szerényen, mikor az életpályájáról kérdezik az Akadémiai Aranyérem átadásakor 2006-ban.

2014. április 11-én, súlyos, de türelemmel viselt betegségben, szerettei körében hagyott el bennünket.

Emlékét tisztelettel és szeretettel megőrizzük!

Munkatársak, tanítványok, barátok a munkahelyen és a tudóstársadalomban

*„Nem élt belőle több és most sem él,
s mint fán se nő egyforma két levél,
a nagy időn se lesz hozzá hasonló.”*
(Kosztolányi Dezső)

„Ahol elvesznek a tradíciók, ott kilyukad az idő, és elperreg a múlt.”
(Ancsel Éva)