

**Az MMK Gépészeti Tagozata
PÁLYÁZATOT HIRDET
a Botka Imre Díj 2021 évi jelöltjére**

A Magyar Mérnöki Kamara Gépészeti Tagozata 2001-ben a szakterületén elért eredmények elismerésére, a szakmai teljesítmény és emberi helytállás példájának felmutatására megalapította a Botka Imre díjat, amelyet a Kuratórium olyan kiváló gépészmérnököknek adományozhat, akik kimagasló mérnöki alkotást hoztak létre, tudományosan megalapozott kutatásaik eredményeként. Azaz a díj a magas szintű tudományos munka és kiváló alkotó tevékenység együttes értékelése. Kamarai tagságra vagy állampolgárságra tekintet nélkül megkaphatja, aki magát magyarnak, díjazni szándékolta alkotását az egyetemes magyar tudományosság részének tekinti, azzal a magyar műszaki fejlődést és gazdasági haladást előmozdítja és érte más elismerésben nem részesült.

A Gépészeti Tagozat azért hirdeti meg ezt a pályázatot, hogy minden évben az arra legérdemesebb nyerhesse el a kitüntetést. A Botka Imre Díj nem életmű díj, hanem konkrét alkotásért ítéli oda a kuratórium, ami a kitüntető oklevélen is szerepel. A díj – emléklakett, oklevél és pénzjutalom.

A Gépészeti Tagozat elnöksége oldal.istvan@uni-mate.hu címre várja a jelöltek nevét és a javaslatot alátámasztó alkotás és tudományos tevékenység leírását

2021. június 15-ig.

A díjazottnak a díj átadásakor egy rövid szakmai előadásban kell összefoglalnia vonatkozó munkásságát.

Botka Imre életpályája

Délvidéki sokgyermekes parasztszaládban született. Sok viszontagság után 1932-ben Budapesten szerzett gépészmérnöki oklevelet. Volt tanársegéd az Elektrotechnikai Tanszéken, útépítő mérnök a somoskői Bazaltbánya Rt-nél, majd 1934-től a Ganz-gyárban működött, kezdő mérnöki beosztástól főkonstruktőrig bejárva a pálya minden fokát. Emellett más cégeknél (Ganz Hajó- és Darugyár, Rába, Vörös Csillag Traktorgyár) is végzett szakértői munkát. Munkájának központi tárgya végig a fogaskerék-hajtóművek, sebességváltók tervezése volt, de ebből kiindulva kiterjedt a legváltozatosabb területekre, a tervezett berendezések egészének megvalósítására, a fogaskerekek gyártásának, teherbírásuk javításának elméletére. Fiatal mérnökként Jugoszláviába és Spanyolországba szállított motorvonatok tervezésében és helyszíni üzembe helyezésében vett részt, beleértve a kezelők betanítását, amihez a szükséges nyelvtudást is megszerezte. A negyvenes években ő tervezte a budapesti „Stuka” villamos, később több Diesel-elektromos és villanymozdony hajtóművét, a Hidro-Ganz sebességváltót és számos mást. Felismerte a fogazathelyesbítés és a fogak érintkezésénél előálló hőmérsékletemelkedés kapcsolatát, felfedezte a gyártható fogazatok tartományát határoló felső interferenciát és továbbfejlesztette a fogazat-geometriai méretezést. Szakirodalmi tevékenysége mellett részt vállalt a tudományos közéletben is. A forradalom idején a gyári munkástanácsba választották, feladatát mindenkor legjobb meggyőződése szerint végezte. Ezt követő meghurcoltatása egészségét aláásta, 1958-tól rokkantnyugdíjas. Hosszú szenvedés után 68 évesen hunyt el.