

Volponéről. Ennyi idővel a bemutatató után, és tudva azt, hogy a darab változatlanul telt házak mellett megy, persze már könnyen dícsérem én is. Három dolgot emelnék mégis ki, amit színházi szakíróknál nem olvastam. Így a rendkívül szellemes díszletet dícsérem. Szólnék Kállai Ferenc alakításáról, amely érzésem szerint talán egy kicsit fáradt, és rutinszerű. Mindenek előtt pedig Őze Lajos ragyogó alakítását, nagyszerű szerepformálását említeném. Összegezve: jó szívvel ajánlom figyelmetekbe ezt a darabot is.

Egyébként megjártam a Várszínházzal. Már-már úgy tűnt, sikerül jegyet szereznem március 4-re, a Szemfényvesztők bemutatójára. Dehát a bemutatóra csak 24-én került sor, így csak a második előadásra sikerült eljutnom. Persze óriási elvárásokkal. Kálmán György /kedvenc színészem/ parádés szerepének ígérkezett a Garas Dezső m.v. rendezésében színre kerülő darab. Élményeimről a következő alkalommal számolok be.

Koncz István

addig...

addig örülj
amíg
kedvesed örül
egy szál virágnak
vagy
egy gombóc fagyaltnak

mert

örül neked
ha
viszel neki
egy szál virágot
vagy
egy gombóc fagyaltnak

szs

Volt egyszer egy CSILLAGTÚRA

Előzmények: A Csillagtúra első díja általában egy üveg pezsgő, némi sör, a kupa féléves megőrzése, autóbusz egy kirándulásra és a következő túra rendezési joga szokott lenni. Nos, e tanévben némileg megosztódtak a díjak: az őszi nyertesek egy kivételével valamennyit „felélték”. Ez az egy kivétel pedig az e tavaszi rendezési joga. Így történt, hogy a március 26-án lebonyolított túrát a dolgozói KISZ alapszervezet /útvonal, kérdések, állomások/ és a 214.tk. /büfé, sportversenyek/ szervezte meg. Minden készen állt a nagy napra, sajnos csak egy valamit nem sikerült elintézni: a jó időt.

Történet: A szemerklő eső, a köd, a hideg és az előző napi jégverés ellenére volt Csillagtúra. A gondos előkészítés eredményeként a célban mindenkinek jutott sátor a feje fölé. Természetesen nem a sátor volt sok... Egyébként a kb. 70 megjelentnek negyedrésze az oktatók közül került ki. Tulajdonképpen minden megvolt, ami egy Csillagtúrához kell: túrázók, térképek, állomások, kérdések, sör, cola, zsíroskenyér, zene. Voltak sportversenyek is, legnagyobb sikert a szkander aratta, ennek első díjasa tolhatta ki a teherautót a sárból.

Végeredmény:

I.	491-2 tk.	123 pont	17 fő
II.	127-8 tk.	89 pont	5 fő
III.	123 tk.	79 pont	6 fő
IV.	121 tk.	77 pont	5 fő
V.	211 tk.	70 pont	2 fő
VI.	303 tk.	64 pont	2 fő

/Ez a teljes eredménylista/

K.Z.

FIGYELEM!

VEZETŐSÉGVÁLASZTÁS!
FIGYELEM!
JÁRMŰGÉPÉSZ SZAKGYŰLÉS LESZ
1983. április 14. 20⁰⁰-kor
a Klubban!

FIGYELEM!

Megjelenés minden Járműgépész
kollégista számára kötelező!
FIGYELEM!

Szkéné

AMATŐR SZÍNHÁZI BEMUTATÓ SOROZAT

1983. április 11-16. között immár harmadik alkalommal hívtunk meg amatőr színjátszó együtteseket a Szkéné Színházba, hogy bemutassuk sz érdeklődőknek az új /vagy nem új, de általunk csak most felfedezett/ együtteseket, előadásokat.

Idén tavasszal rendezték meg az Országos Diákszínjátszó Napokat és a Szakmunkásképző Intézeti Színjátszó Napokat. Ezekről meghívtuk az arany- és ezüst diplomásokat. Saját együtteseink közül a BME Pantomimon és a HOWA Csoporton kívül bemutatjuk az RTS-II. nevű új társulást.

Mindenkinek szívből ajánljuk az RTS-II. társulatot. Vadonatúj együttes, de aki olvassza a Színes Golyókat, annak nem lesz egészen ismeretlen a műsor. Ezzel még nem árultunk el sokat a meglepetésekből; mindenkit várunk az előadásra, ahol kellemes élményben lehet részünk. A műsor természetesen a Szkénében lesz 16-án szombaton 20⁴⁰-kor; az előadás címe:

HELYZETDALOK

A szikrázó kora tavaszi nap-sütésben olyan lomhán nyújtózott el a város a völgyben, mint valami kedves arcú pufók hölgy az ébredés első pillanataiban. A fehér paplant lerúgta magáról, és szemérmetlenül nyújtotta tagjait a ködös téli napok után káprázatos fénybe. Az ölelő dombokra lendülettel futottak föl a keskeny utcák kertés házeikkel – mint egy-egy karom –, belekapaszkodva a szelíd lankák szőlőnevelő földjébe, irigyelve a hegytől az édes fűrtöket. A város hátán

ha ráállítjuk az orvosi rendelők-ből jól ismert magasságmérő állványra, akkor nem túl magas számot kapunk, de ha valamilyen hajlékony hossz mérő eszközzel követjük a rogyant térdek kusza vonalait és a gerinc széles ívét, máris jelentős különbséget tapasztalhatunk. Az előbb említett gerinc végén foglalt helyet a madárforma fej; hosszan előre nyúló csontos orral, összehúzott, leszorított ajkakkal és hamuszürke szemmel. Rendkívül hosszú, rendkívül fehér és rendkívül rit-



Mester tehetségéből fakadó improvizációk szigorú rendje szerint. A falu 76 éves bábája – Irénnel is ő foglalatzkodott a születésénél – megfogadta és hangos szóval hirdette mindenhol, ahol csak a lány szóba került, hogy addig nem hal meg, amíg „ennek a szerélemre termett leánynak összes gyermekét” világra nem segíti. A falu végén élő cigányok minden vasárnap a putrik között hatalmas táhortüzet raktak, ha tél volt, ha nyár /a fát valahonnan mindig összelopták/, ahol az öregasszony a rozsdás hegedűszó mellett az eszméletlenségig leítte magát; a legjobb úton haladva ahhoz, hogy fogadalmát egyáltalán ne teljesíthesse.

A fogadalmat mégsem emiatt nem tudta teljesíteni a lelkes bába. Mondtam, 1914-et írtak akkor; viték a legényeket mindenféle katonának. Az ivóban a vörös bor nem kellett már senkinek, vasárnaponként a faluvégén sötétség és haljós csend honolt; még a kutyák sem ugattak. Minden összekavarodott, és felgyorsultak az események. Irént és Bandit az idő sodrásában szem elől tévesztettük, talán szándékosan is, nehogy a tanúi legyünk végtelen kétségbeesésüknek és szívszaggató búcsújuknak. Különbösen is, az ember szereti a nagy érzelmek keresztjét magányosan viselni, mert úgy tovább lehet küzdeni vele – furcsa ragaszkodás a fájdalomhoz /vagy az emlékekhez?/.

A háború ötödik hónapjában egy tábornok látunk Galíciában, ahol egy parancsnok levelet ír egy számára ismeretlen, távoli magyar faluba. A levéllel együtt küldi saját költségén a legjobb katonájának, Kéke Bandinak meg-

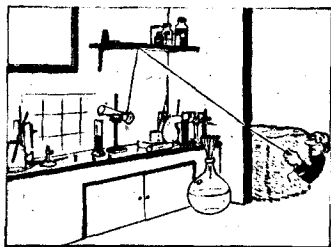
Kisvárosi villamos

– a völgyben – két gerinc futott végig; egy kék, meg egy szürke. A kék patak volt, amit az itteniek csak folyónak neveznek. A szürke a 9-es főközlekedési útvonal, közepén fényesre kopott villamossínnel. Ez az egy járata volt a városnak; több nem is lehetett volna a dombok miatt.

Valami éktelen zajjal – a csörömpölés enyhe, és a többi száz hangutánzó szót nem is említettük – megállt a jármű. Irén – nevezzük így – megragadta a korlátot az ajtó mellett, és heves szuszogással föltornáztatta magát az első peronra, hajlott korához képest elviselhető sebességgel. Az utasok végigpásztázták az új felszállókat, de semelyikük sem tudta még hozzávetőlegesen sem felbecsülni Irén korát, bár mindenkinek egy pillanatra megakadt rajta a szeme. A hölgy valóban feldúlt látványt nyújtott: állig begombolt fekete perzsa bundája meghatározhatatlan korban lehetett divatos, vagy talán soha: rosszul működő vaskályhához hasonlított benne, mely meleg helyett hideget sugároz; ezt a borzongató hatást fokozta hullafehérré púderezett arca is, mely a fekete kabát fölött evantgarde színházi maszknak tűnt. Alacsony volt, de hosszú; nem tudom értik-e, mire gondolok. Megpróbálok megmagyarázni:

ka haja kontyba csavarva lapult a bunda anyagából készített ormótlan sapka alatt, melynek jobb oldalán egy rémes ezüst kalaptű éktelenkedett, mitől a fejfedőt ellenkező irányba döntve kellett viselni a kiegyensúlyozás miatt.

Irénről tudjuk, hogy 1914-ben volt 19 éves, amikor a magassága megegyezett a hosszával, amikor derékig érő, aranyszőke haja keretezte gyors pirulásra hajlamos arccskáját, amelyen bájos arányossággal szóródott szét a két búzavirág színű, kandi szem, a somolygós, eperízű száj – ahogy Kékes Bandi váltig emlegette a barátainak az ivóban a második flaska vörös bornál –, no, és a nemes, büszke orr, mely egyáltalán nem volt büszke, midőn Irén a Bandi ölébe kucorodva vidáman szimatolgatta annak nyakát. Ilyenkor Bandi simogatni és szorítgatni kezdte Irén combját, a másik könyökével megtámasztotta a hátát, hogy jobban magához vonja, és érezze oldalában a két hegyes mell rezgését, a kezével hátrahúzte a lány arcába hulló haját; ujjai elbabráltak az arany szálon, mint Paganini ujjai a Stradivari húrjein; egész lényét belsádvá ebbe a néma zenébe, a szerelem nyitányába, melynek mindent elsőprő, fergetegesen tempós ritmusát a sóhajtasok és súrlódások kuszasága forrasztotta egyé a



maradt holmiját, a század dísz-tüzet lő, és vonulnak a többiek tovább valami ferde, ismeretlen irányban.

A csomag érkezése mélységes kétségbeesést okozott Irén anyjának, a lányt bezárta a hátsó szobába – Bógje ki ott magát a kis kurva! –, leült a konyhában egy üveg pálinka mellé, hogy valami kiutat találjon. Későre járt már, kint az éhségtől bögtek az állatok, mikor elfogadta az egyetlen lehetséges megoldást. A lányon már lassan látszott, hogy hosszan tartó, őrült búcsúzkodás történt, talán a pajtában. Ergo: a lányt a leggyorsabban férjhez kell adni, ha lehet, akkor még a héten. Csakhogy az egyetlen lehetőség a faluban a bikaerejéről híres Kovács Andris volt, akit nem vittek el katonának; nem csoda, nem sok értelem tanyázott a fejében. Az apjának tíz évig kellett idomítania, míg a ráverőkalapács használatára rászoktatta. Pedig a ráverőnek csak annyi a dolga, hogy oda zúdítsa vasalakító ütéseit, ahová a mesterkovács könnyű kalapácsával mutatja. Erőben nem volt hiány, de hát ahogy a mondás tartja: többet ésszel, mint ész nélkül.

Az esküvőt az asszony hamar nyélbe ütötte. Hajtotta az idő: addig kell, amíg Irén azt sem tudja, hol van, nem hogy mi történik vele. A lány azokban a napokban hasonlított jövődöbeli-jéhez; állandóan be kellett zárni az üres szobába, nehogy kárt tegyen magában. A sietségre az asszonynak ráment majdnem mindenre: a Kovács nem volt annyira hülye, mint a fia; tudta, milyen

helyzetben van az asszony; sikerült a maximumot kiséjtólnia belőle hozományként. Estéknél dörzsölgette a kezét; álmában sem gondolta, hogy a fián ekkorát fog keresni.

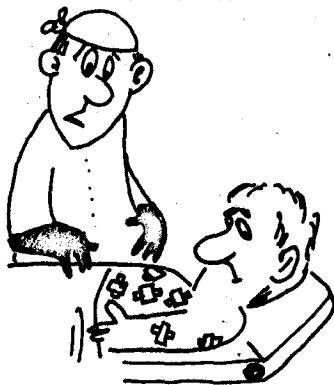
A szó szoros értelmében véres nászéjszaka volt. A hígvelejű elefánt nem törődött semmivel; Irénre vetette magát, kis híján megfojtotta, de talán úgy lett volna jobb. Néhány perc alatt megerőszkolta a nőt, s mint aki jól végezte dolgát, felhúzta a nadrágját, és elment a kocsmába néhány korsó sörre. Irén nem látott a fájdalomtól, ordítani szeretett volna, de alig kapott levegőt; aprókat nyögdecselt és hörgött, táguló tüdeje kereste az életet. A megfagyott téli éjszakában egy szál ingben hátrabotorkált a hidasokhoz, alig tudott lépni, minden mozdulatra úgy érezte, menten kettényílik. Véresre harapálta az ajkát, tudta, hogy ki kell tartania, nem szabad, hogy az udvar közepén találják meg. Bebukott a deszkák közé, és végre elment a magzat. Patakozott róla a víz, ajkán a vér sóját érezte, combja belső oldalán meleg csík húzódott egyre lejjebb és egyre szélesebben, a hasában lángoló kardot forgattak vigyorgó démonok, és trágyával keveredett földet kapart arra a véres núscafatra, amelyre nem mert ránézni, mert

tudta, hogy magához szoritáná és csókolgatná, babusgatná, élesztgetné, megmosná a könyveiben, de nem lehet, nem jöhet rá senki, mi történt itt éjszaka, csak csendben, a két kezére támaszkodva megállt, elhánnya magát, aztán kapart nénykézláb tovább, felszakadt a körme, de nem érezte, már nem érzett semmit; mi volt az az élt fájdalom mellett

Az öreg Kovács az Irén anyjától szerzett kis tőkével és egy nagy adag gazemberséggel fondorlatos üzletelésbe kezdett. Lassacskán a kezében tartotta a közei város feketepisicát, félelmetes mennyiségű műtárgyakat; színesfém evőeszközöket, festményeket, templomi kegytárgyakat, gyűrűket, meg a jó ég tudja, mit szedett össze némi élelmiszerért. Sikerült azt is elintéznie, hogy ne vigyék ki az olasz frontra. A gazdasági épületek közt ázott egy ügyesen elrejtett vermet, ahol az egész szajrét elraktározta. Irén csöndesen figyelte a történeteket, nem nagyon mozdult ki a házból. Aztán egy éjjel eltűnt, senki sem látta. Reggel jött egy vörös osztag – '19 nyarán történt ez –, megtalálták a vermet, a két Kovácsot a hidasok mellett agyonlőtték.

Mesélték, hogy a háború után Irén a városban nagy szerencsével jó házasságot csinált, ott nem ismerték, hozzáment valami öreg zsidóhoz. Nemsokára az öreg meghalt, utódja nem lévén végrendeletben mindenét Irénre hagyta – az írás még megvan –, aztán itt megint elvesztjük a fonalat.

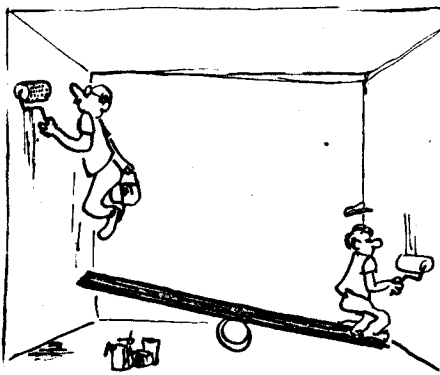
Hideg szemével végignézett a kocsin, de nem vagyunk benne egészen biztosak, hogy ő az. Nem utaztak sokan, de minden hely foglalt volt. Felmérte a terepet, imbolyogva elindult a két széksor között /félő volt/, hogy a sapka lebillen a fejéről, és eltöri valakinek a lábát/, megállt egy fiatal nő mellett, aki a sarki Közért feliratára függesztett



SOKÁIG KELLT KERESNÜNK
AZ ŐN VÁNDORVÉDJÉT, DE
MESTALÁLTUK!

tekintettel ábrándozott. - Nem adná át a helyét? - sipította Irén - ha már így neveztük - a nő füléhez hajolva - Azt hiszem, jóval öregebb vagyok magánál. - tette hozzá, miután a nő, viszszaüzenve a valóságba egyszerre csodálkozó és felháborodott tekintetet vetett rá, erősen bosszankodva az álomkép elrebbenésén. Egy másodpernyi feszült várakozás töltötte meg az utasteret, mindenki odanézett, mert jól hallották a kérdést mindenütt. - Én meg azt hiszem, sokkal terhesebb vagyok magánál! - bökött a nő büszkén a pocakjára, mely a tavaszi kabát alatt is jól láthatóan domborodott; örülve annak, hogy meglepetésében végre megtalálta a hangját - az a szünet kezdett kínossá válni -, ráadásul milyen szellemesen megadta a kivakolt vén szípirtyónak, és kéjesen újra megtalálta elveszettnek hitt álomképét ezúttal egy trafik kirakatán. Szélet kovart maga körül a lelkesedéstől egy fiatalember Irén háta mögött, egészséges - Tessóki!-t kiáltott, és sugárzó arccal mutatta Irénnek az üres helyét, aki fejét kissé elfordítva a válla felé szemügyre vette a jelenséget. Mégsem hazudtolta meg önmagát, amikor a lehető legfagyosabban, a megfelelő hatásszünetet kivárva odevetette: - Köszönöm, akkor inkább állok. -, és a villamos nagyot rántva nekilódult az útnak a következő megállóig.

SZS



JÁRMŰGÉPÉSZ társulat

Tisztelt Járműgépész Kollégák!
Ezúton értesítjük Önöket a fent nevezett társulat leendő megalakulásáról.

Mint azt többetekkel beszélgetve elmondtuk, a kollégiumi élet, a szabadidő hasznosabb eltöltése érdekében szeretnénk állítani kezdeményezésünket!

A Társaság tagja lehet bármelyik kollégista, vagy nem kollégista járműgépész hallgató, szigorúan önkéntes alapon! Találkozóink 3-4-hetente kerülnek megrendezésre, az alábbi témák körülforgásán:

- szakmai kérdések,
/meghívott, garantáltan kiváló előadók/ beszélőnek munkahelyükről, elsősorban a pályaválasztás megkezdése céljából; valamint az egyetlen könyvtárba eljutó, de a hallgatókhoz nem kerülő külföldi folyóirat érdekesebb cikkeinek ismertetése, a Társaság egy, vagy több tanja által/
- tanulmányi kérdések,
/főleg az évfolyamok tapasztalat-cseréjével, amely a kiadott feladatokat, a különböző tantárgyak elsajátításához szükséges jegyzeteket, tanulási módokat érinti, és terveinkben szerepel egy szakkönyvtár létesítése is/

- a köznapi élet „praktikumai”,

/apró, de hasznos tanácsokkal láthatjuk egymást, pl.:

- hová vigyük barátónk/ feleségünket/ vacsorázni /olcsón, de jól!/
- milyen színdarabot, filmet, hangversenyt stb. érdemes megnézni
- érdekvédelmi kérdések,
/egyik legfontosabb feladatunk az egyéni kezdeményezések felkarolása, a

hallgatói közvélemény állandó „felmérése” a jobb kollégiumi, oktatási körülmények érdekében! Pl. kollégiumi rajzterem, TV-szoba, stb./.

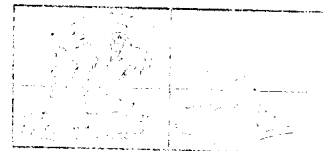
A Járműgépész Társaság /JT/ találkozói a program jellegetől függően a kollégium klub-szobájában illetve a DRÜNK-ben kerül sor.

A JT alakulóülése:

1983. április 14. 20:00
a szakvezetőség megválasztása után.

Téged is szeretettel várunk!

Szabó Imre
Csereki György



KRECS

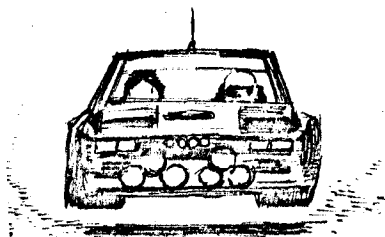
Krecc M.-ben élt. Raponta utazott M.-be. Számolatlanul utazott: Krecc napjai L. és H. között.

Elsősor a zajok tűntek el. Aztán a színek. Majd a hangok is kezdtek foszladozni. Akkor megszámolta a napokat. Akkor rájött, hogy amit hall, az a csend. Akkor rájött, hogy amit lát, az a szürkeség. És majdnem elvesztette az ízeket. Akkor beletette egy táskába a holmiját.

A vonat minden nap átrobogott vele M.-en. Vasárnap délelőtt volt. Krecc leszállt M.-ben. Még soha nem járt itt. Arra jött egy lány. Megkérdezte tőle, mit érdemes megnézni M.-ben.

Azóta szívárványszagúak a napok.

SZS



16. Nemzetközi MECSEK RALLY!
/1983. ápr. 22-24./

A magyar rallye I. bajnokság I. és a BBK versenysorozat II. futama:

Géptávitel: ápr. 22-én 7⁰⁰-tól.

BÉV szálló parkolója. Pécs,
Szántó Kovács J. u. 1.

Zárt parkoló: Pécs Széchenyi tér.

Rajt: I. szakasz ápr. 22. 16⁰⁰

II. szakasz ápr. 23. 14⁰⁰

Pécs Széchenyi tér.

Cél: BÉV szálló parkolója.

A verseny távja 700 km.

A gyors szakaszok össztávja: 290 km. A pályák talaja mindeütt közepes, vagy jó minőségű aszfalt. Az I. szakasz 27, a második 13 gyorsasági szakaszt tartalmaz.

Szentkút-Árpádtető: 13km.

1. és 40. gyorsasági szakasz.

Józsefháza-Petőfi bánya: 8km.

2, 9, 16, 20, 27, 33, 39;

Vasas/Kőbánya/-István akna: 2km.

3, 10, 21, 32, 38;

Komlói útel.-Kisvaszar: 7km.

4, 11, 22, 31, 37;

Kisvaszar-Vásárosdombó: 6km.

5, 12, 23, 30, 36;

Kishajmás-Abaligeti útker.: 5km,

6, 13, 17, 24, 29, 35;

Abaliget-Szentkút: 11km.

7, 14, 18, 25, 28;

Camping-Árpádtető: 9km.

8, 15, 19, 26;

Árpádtető-Abaliget: 16km,

34.

GO-KART:

Kecskeméten megrendezték az év első go-kart versenyét, melyen a BME-MHSZ versenyzői is rajtához álltak. Az időjárás nem fogadta kegyeibe a száraz gumikkal felszerelt gépek pilótáit, mert az utolsó futamokat vizes pályán kellett teljesíteni. Versenyzőink így is jól szerepeltek.

Eredmények:

C-3 kategóriában.

4. Braun Zsolt
5. Cserkúti György
6. Zettner Tamás

C-4 kategóriában

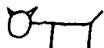
6. Kiss László

*Készítették: Bánfai Zsolt
Gál Éva*

Pistike, rajzolj egy tigrist!



Pistike, rajzolj egy oroszlánt!



Pistike, rajzolj egy leopárdot!



Pistike, rajzolj egy repülő!



Pistike, rajzolj egy párducot!

Azt nem tudok...



Kár érte?!

A húsvéti TV-műsor talán legértékesebb „darabja” volt a Simon-Garfunkel koncert, amely a duó szétválása utáni első és utolsó újbóli fellépése volt.

Valószínűleg sokunkban kellemes érzést keltett a sok régi zene, amit már hallottunk és szeretünk, illetve amit még nem hallottunk. A műsor egyetlen szépséghibájáról sem a két előadó tehet, bár ki tudja?

Hogy a lényegre térjek: az adás előtt a bemondó beharangozóként megemlítette, hogy Paul Simon és Art Garfunkel zenéjének szövege „különböző magasságokba tört”. Ezek után -az angolul nem tudók- joggal várták, hogy ezek a versek magyar felirattal megjelenjen a képernyőn. De sajnos csalódunk kellett! Mert nemhogy a dalszövegeket, de még a számok közötti -igaz, ritka és kevés- összekötőszövegeket sem értettük.

Azt hiszem, ez a koncert-felvétel nagyon sokba került a Magyar Televíziónak. Ezért érthetetlen, hogy miért kellett megspórolni azt az összeget, amibe a fordítás, a feliratozás került volna, és amely a vetítési díjnak bizonyára csak töredéke lett volna. Mindenesetre kár érte!

Cserkúti György



Kiadja: A BME és a Közlekedésmérnöki Kar KISZ vezetősége

Felelős kiadó: dr. Váradai János

Felelős szerk.: Bánfai Zsolt

Főszerkesztő: Zelena Ferenc

Készítették:

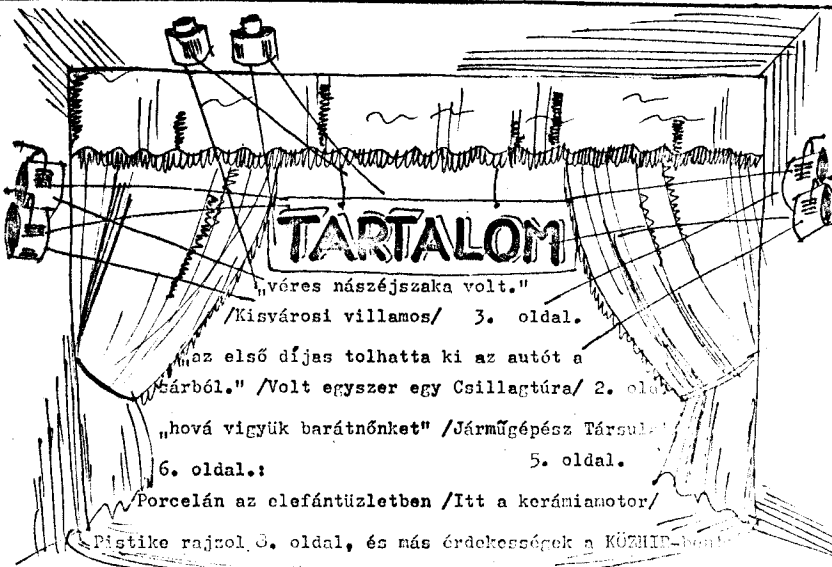
Komócsin Zoltán	B
Gál Éva	U
Sanyó Imre	M
Szuák Zsolt	B
Cserkúti György	I

és Kelemen László

KÖZHIR



1983. IV. 12. A KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR KISZ SZERVEZETÉNEK LAPJA XVI. félv. 9. szám.



Színházi esték BUDAPESTEN

Ezzel a címmel új – nyitott – rovatot szeretnék indítani. Bárki leírhatja kellemes, vagy kellemetlen élményeit, legkedvesebb színházi estéit.

Én magam ezúttal néhány – a közelmúltban látott – darabról szeretnék szólni. Mindenek előtt a Mirandolináról. Goldvai darabját parádés szereposztásban kínálja a Katona József Színház. A legkiemelkedőbb alakítások Udvaros Dorottya, Benedek Miklós, Major Tamás neveihez fűződnek. Furcsa darab ez; beállítás, egyéni hangú rendezése /Iglódi István/ is alátámasztja ezt az érzésemet. Végül is végignéveti a közönség az estét. Mégis, mikor a harmadik felvonás véget ér, meglepve áll fel a székéről: – tulajdonképpen min is nevettem ma este? Az ilyen darabok a legjobbak. A megdöbbenés kettős. Az ember kénytelen bevallani, hogy önmagán kacagott ilyen felhőtlenül.

A Katona József Színház Shakespeare darabja az, Ahogy tetszik. Mostanában nem kényeztetnek el bennünket színházaink Shakespeare-adaptációkkal. Közelmúltban beindult színháznak klasszikus darabot műsorra tűzni mindenképpen szerencsés dolog. Hát még a legnagyobb drámaíróét! Jó tehát a választás, jó a szereposztás is, nekem mégsem tetszik igazán. És ennek oka egyetlen ember: Cseh Tamás. Aki látta a darabot, tudja, hogy nincs óriási szerepe. Talán fel sem tűnne, hogy a színpadon van, ha bármelyik közepes színészünk rutinszerűen oldaná meg ezt a kis feladatot. De Cseh Tamás nagyon kilóg a darabból. Megjelenése érezhetően ront az előadás ívén. Nem tudom megindokolni, mi teszi, de végig az az érzésem, hogy szinte esetlenül mozog a színpadon. Persze, mondhatná bárki, de hiszen nem is színész. De sajnos – és erre az Ahogy

tetszik döböntött rá – még csak azt sem merném mondani, hogy lelkes amatőr. Inkább egy fáradtan helyét kereső ember benyomását kelti. Egy biztos: új önmegvalósításának kutatása közben /Nyom nélkül, színházi próbálkozások/ még nem érte el azt a hatást, amit maga teremtette műfajában még mindig kivált. Egészen őszintén leszek – és ezzel már egy vándorszínház produkciójára térek át –: nem is egészen értem Cseh Tamást. A közelmúltban láttam Ismeretlen dalok című új műsorát, és én sem tudtam kivonni magam a hatása alól. Kerényi Grácia tavaly megjelent kötetében /Dalok könyve/ több versét engedte át nyilvánosan Cseh Tamásnak, azzal az ajánlással, hogy szívesen venné, ha dallamokat írna rá. Látni véltem tehát a folytatás lehetőségét, Cseh Tamásnak nem kellene már megküzdenie a közönségsikerért sem, hatni is tudna; sajnálom, hogy ilyen irányú tevékenységekbe mostanában egyre kevesebb energiát öl.

Cseh Tamásról jut eszembe az Egyetemi Színpad, erről pedig mostanában Tompa László. A közelmúltban mutatta be jubileumi Tamási Áron műsorát, április 11-én A Magyar Primodán címmel pedig újra színre kerül Ady-estje. Mindenkinek ajánlom, érdemes megnézni, nagyon jó program a szünet utáni első estére. Ebből az emberből, illetve műsoraiból árad a tisztaság és a természetesség. Ha mást nem, hát ezt kell eltanulnunk Tőle.

Várszínház. Különböző előjelekkel nyilatkoztak a színészek, szakemberek az operarendező Békés András prózai munkájáról, a

KÖZHIR

Start

technikai
sport
melléklet



Porcelán az elefántüzetben
A HVG III. 26. számából

ITT A KERÁMIA MOTOR

Már-már mindenki beletörődni látszott, hogy a kétszeri olajárrobbanás után oly annyiszor beigért szupertakarékos, esetleg minden korábbi rendszeren túlmutató, talán még a benzínről is lemondó motor valaha is megszületik. Az elektromos meghajtású autók legalább a jelenlegi rendszerekkel egyenértékű megvalósulása még csak nem is látszik az út végén, és a többi különböző nem nyersolaj alapú hajtóanyagokkal működő motorok is kevesebbet tudnak a már-már konzervatívnek tekinthető Otto-motornál. Versenyfutást csupán egy területen lehetett tapasztalni: a különböző műszaki „bűvészkedésekkel” elérhető néhány százalékos fogyasztás-csökkenésben.

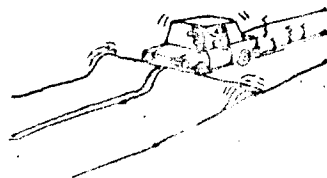
Ha az autógyárakon múlik, talán valóban bele kellett volna nyugodni, hogy a „rég” dugattyús motor tovább él. Annál is inkább, mivel autóiipari körökben nemegyszer hangzott el: a lanyha kereslet és az általános gazdasági recesszió keltette nehézségek közepette nemigen állnak rendelkezésre megfelelő nagyságú összegek új rendszerek kikísérletezésére, s ezek nyomán a teljes motorgyártás átállítására. A változás irányába történő elmozdulás lehetőségét, mint már annyiszor, az úrkutatás teremtette meg. A NASA /az amerikai űrhajózási Hivatal/ készülő űrkompjához a visszatéréskor az űrkompot érő hőhatásoktól

védő különböző anyagok kipróbálása során olyan kerámia-jellegű anyaghoz jutott, amely nagy lehetőségeket sejtetett a személygépkocsi-gyártásban is.

Az ügyet így jelentős mértékben segítette, hogy az üzletbe maga a NASA is beszállt, és pénzéért, no meg az általa szállított technológiáért azt a feladatot szabta, hogy találjanak ki valamit az általa elavultnak minősített dugattyús motor helyettesítésére. Legyen a motor, mondták, „mindenevő”, és küszöbölje ki a klasszikusnak tekinthető Otto-motor valamennyi, mindmostanáig kötelező sorscsapásnak tűnő hátrányát. A több mint nyolcvanesztendő motor ugyanis – legalábbis a NASA műszaki szakemberei szerint – ma már nem több szükséges rossznál, mivel hatásfoka alacsony, a dugattyú le-fel mozgása, tehát ütemenkénti megállása miatt nagy az energiavesztesége, és ezt még csak tetézi, hogy hűteni kell, ami ugyancsak energiaveszteséget jelent.

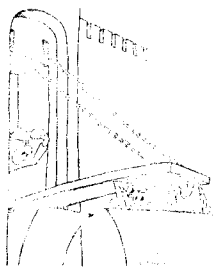
A NASA által biztosított új kerámiaanyag egy tekintetben lehetővé tette egy korábban bűvösnek tekintett határ áttörését. Az eddigi kísérletek során ugyanis számos kezdeményezés azon bukkott meg, hogy a motor átlépte azt a hőhatárt, amely felett speciális, és ebből következően igen drága fémötvözeteket kellett volna felhasználni. A NASA által előállított hőálló kerámia

nyersanyagai: a homok, a szén és a nitrogén azonban olcsók és nagy tömegben bárhol fellelhetők. Megszületett tehát az AGT /Advanced Gas Turbine/ turbinamotorok tesztprogramja. Az első eredményekről is az USA-ból érkeztek jelentések; a General Motors állítólag ez év végére már be is fejezte AGT 100 jelű turbinájának tesztprogramját, és a hírek szerint a Ford is elkészült már egy ilyen konstrukcióval. Amerikai autóiipari előrejelzések szerint az első turbina-meghajtású kerámiamotorok a 90-es évek elején hagyják majd el az autógyárakat.



Dehát mit tud az új motor, amittől oly mértékben lázba jött a nemzetközi autóiipar? A hírek szerint elsősorban azt, hogy csekély módosításokkal mindenevővé tehető, így nemcsak kőolaj-alapú üzemanyagokkal, gázolajjal vagy akár ke-rozinnal üzemelhet, hanem, mint ígérik, létrehozható alkoholos, szénporos, sőt akár földimogyoró-olajos változata is. Ugyanilyen fontosnak tartják, hogy – legalábbis az ígéretek szerint – a motor minden eddig ismert gépkocsi-erőforrásnál kisebb étvágyú lesz. A hírek szerint már tesztpályán is van a General Motors első kerámisturbinás autója, egy 1350 kilogramm önsúlyú Pontiac Phoenix. A dízelüzemre állított kocsi 100 lóerő /mintegy 73 kilowatt/ teljesítmény mellett 5,5 literes fogyasztást ért el, ami állítólag harminc százalékkal kevesebb egy

ugyanilyen teljesítményű dugattyús motornál. Az sem elhanyagolható szempont – különösen az USA-ban –, hogy esetében a kipufogó gázokban található mérgező égéstermékek szintje messze alatta maradt az igen szigorú amerikai előírásoknak is. Apró technikai módosításokkal állítólag sikerült a turbinák egyik leghátrányosabb tulajdonságát – az alacsonyabb fordulatszámra kapott elégtelen teljesítményt – is kiküszöbölni. A General Motors AGT turbinával felszerelt kocsija a hírek szerint tíz másodperc alatt állóhelyzetből 97 kilométeres óránkénti sebességet ér el, ezzel pedig veri a dugattyús motorok legjobbját.



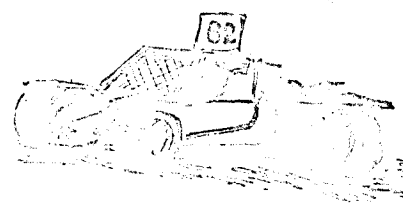
Apró részletek természetesen még nem kerültek nyilvánosságra, az elv azonban már közismert. A motorba kívülről bejutó levegőt kompresszor súrítja be a hőcserélőbe, ahonnan már 1070 fokra felmelegedve kerül a kerámia-égéstérbe. Itt keveredik az üzemanyaggal, és növekvő nyomás mellett hőmérséklete 1290 fokra emelkedik. Ez a forró légáramlat hajtja a kerámia járókereket, amelyet azután tengely köt össze a hajtóművel, illetve egy fogaskerék közbeiktatásával a kompresszorral is. A turbina járókerékén történő áthaladásakor, annak meghajtása során a levegő kissé lehűl, ahhoz azonban még elég forró, hogy egy részét a hőcserélőbe vezetve a befűjt friss levegő előmelegítésére szolgáljon. A felhasználatlanul kipufogó me-

leg levegő állítólag legfeljebb 290 fokra.

Tulajdonképpen ebből fakadnak azok az előnyök, amelyek alapján a szakértők az új kerámiaturbinákat a hagyományos Otto-motor elé helyezik. A kerámiaturbina működése során ugyanis sosem szakad meg az égési folyamat, a motort nem kell hűteni, sőt, annak hőjét előmelegítésre még hasznosítják is. Az meg már kifejezetten a hanyag autósok paradicsomát ígéri, hogy mivel gyújtógyertyára csak az indításhoz van szükség, elmúlt az elhasználandó gyújtógyertyák korszaka, de ugyanígy a hőcorszaka mosolyogtató emlékévé válhatnak az elpiszkolóított érintkezők, a rosszul érintkező gyertyafoglatok, a kiégett hengerfejtömítések és a rosszul beállított szelepek. Az ígéretek szerint a kerámiaturbinás motor egyetlen szerviz-igénye két darab töltés 80 ezer kilométerenként esedékes cseréje.

A gyártók is egyelőre csak az előnyöket hangsúlyozzák, mondván, a turbinán kívüli alkatrészek semmilyen változtatásra nem szorulnak, az új technika minden további nélkül a régihez illeszthető. Mint azt a Pontiac-nál már hivatalos formában is közzétették, az előzetes számítások szerint megfelelő szériaszám elérése esetén az új motortípus nem kerül többé a hagyományos dízel-motornál. De hogy azért mégse legyen minden tökéletesen zavarmentes, egy technológiai nehézség, mint mondják, még megoldásra vár. Kidolgozatlan ugyanis a kerámiaporból öntött alkatrészek megmunkálásának végleges módja. Az öntés után ugyanis ezek az anyagok nem egyenletesen és nem előre számíthatóan húzódnak össze. A zsugorodás mértéke széles határok: kettő és húsz százalék

között mozog. A motorgyártásban azonban mindennek tizedmilliméter pontossággal kell illeszkednie. A már működő tesztautó és a próbapadokon levő kísérleti turbinák azonban azt igazolják, hogy a feladat nem megoldhatatlan, sőt egyes hírek szerint a gyártók hangulata oly annyira bizakodó, hogy már elkészítették 3-400 lóerős teherautók kerámiaturbináinak terveit, sőt mint hírlik, elérhető közelebb került a lökhajtásos repülőgépek kerámiaturbinás korszaka is.



SÁRBA FÜLLADT A SZENTENDREI AUTÓCROSS VERSENY I

A szombati edzést még megtartották, bár a pálya már akkor is alig volt járható. Azután az éjszakai zápor végleg szertefoszlatta a reményeket. A rendezőknek – látva az irreális pályát – talán egyből le kellett volna fűjnia a versenyt, helyette inkább beszédtek a beledődíjakat néhány ezer embertől. Az amúgy is szerencsétlen időpontra kitűzött verseny végül csak arra volt jó, hogy mindenki alaposan összesározza magát. A rendezők néhány eredménytelen futam után /a harmadikban nem akadt egyetlen befutó sem/ először megfordították a pályát, majd miután ez sem bizonyult jó megoldásnak, lefűjték a versenyt.

A szentendrei futam május 7-én újra megrendezésre kerül, s ennek szívből örültek azok is, akik még félkész autókat rejtgetnek műhelyeik mélyén.

- Bánfai -