

gyártó ország: Magyarország
 gyártó cég : Mafilm NTOS
 gyártási év : 1975

2/445 m
 színes, norm.
 mb

r. és f. : Dr. Varasdy Dezső
 operatőr : Borbély János
 hang : Wechter Ernő
 dramaturg : Szedlay Péter
 vágó : Kollányi Judit
 szakértő : Virág Pál
 mtársak : Jeney Gyula,
 Hársing Györgyné
 Gyarmati Ida
 gyárt.vez. : Varga Ágnes

eng. szám : 7356/75



Az utasok ma már természetesnek veszik, hogy a budapesti metro segítségével néhány perc alatt érhetik el uticéljukat. Azt már csak kevesen tudják, mennyi összehangolt, precíz, megszervezett munkát, mindenre kiterjedő figyelmet kíván a metro dolgozóitól e szemlátomást gördülékeny és fennakadásmentes mechanizmus működtetése. ~~A film készítői ezekre voltak kíváncsiak, miközben a film~~
 A film a Batthyány-téri metroállomáson folyó munka ismertetése során azonban elsősorban a különböző biztonsági felszerelések, műszerek, automata vezérlőberendezések bemutatására törekedett.

Fontosabb snittek: A Batthyány-téri végállomás kora hajnalban?,
 műszerek: kp-i menetirányítók, jelzőlámpák, bizt. berendezések,
 vezérlőberendezések, diszpécserközp., Este: végső munkálatok -
 áramtalanítás, karbantartási munkák, hajnali 4-kor: indulás.
 1976. március Tóth

Nt/18. "A metró másik arca" c. film szöveg-
listája.

A METRÓ MÁSIK ARCA. Operatőr: Borbély János Hangmérnök: Wechter Ernő Vágó: Kollányi Judit Szaktanácsadó: Virág Pál Dramaturg: Szedlay Péter Fővilágosító: Pataki László Munkatársak: Jeney Gyula, Hársing Györgyné, Gyarmati Ida Gyártásvezető: Varga Ágnes Irta és rendezte: dr. Varasdy Dezső Készítette: a MAFILM Népszerű-tudományos film stúdiója.

Eng. sz.: 7356/75. Kor hajnal. Még alszik a város. De megrosok néhány órája már dolgoznak. Pontosan 4 óra 30 perckor a végállomásokról elindulnak az első szerelvények, hogy ettől kezdve 19 órán át szállítsák a napi több mint félmillió utast végcélja felé. Egy órával később már élet költözik az állomásokba. Hat óra: reggeli csucsforgalom. Néhány éve csak, hogy Metrón utazhatunk. Hamar megszoktuk. Megszerettük gyorsaságát, kényelmét, biztonságát. A sűrűn egymásután érkező szerelvények varázslatos gyorsasággal repitenek célaink felé. A félórás távolságok percekre zsugorodnak, Mindezt ma már természetesnek tartják. Ám, ez a megszokott rend és biztonság sok ember és bonyolult berendezés pontos munkájának eredménye. Ismerkedjünk velük. Ime: a Metró agyközpontja... a központi menetirányítók és helyetteseik mindenről tudnak, mindent látnak és hallanak, ami a nap 24 órájában végállomástól-végállomásig történik. A kezelőasztalon a vörös csikok a vonatok helyét és mozgását, a fehér csikok a szabad pályaszakaszokat jelölik, Leolvasható a vonatok követési rávolsága is. Ha ez a menetrendtől lényegesen

eltér, a forgalomirányító rádiótelefonon beavatkozik. Az állomásról a vonatot az automata csak akkor engedi tovább, ha az előtte lévő pálya szabad és a jelzők zöldre váltottak. A jelzők színe: parancs a vonatvezető számára. A vörös jelzés megtiltja a továbbhaladást! A zöld jelzés szabad utat ad és maximális sebességet engedélyez. Ez 70 km. óránként. Zöld-sárga jelzésre a sebességet 60 km-re kell csökkenteni. Egy sárga jelzésnél 50 km-rel... Két sárgánál már csak 40 km-rel, haladhat a szerelvény. Minden jelzőlámpához egy biztonsági berendezés is tartozik. Ez mindaddig, amíg a jelző tilosát mutat, függőlegesen áll. Amikor a jelzőlámpa szabadra vált, az automata a karral lefekteti és a vonat zavartalanul áthaladhat fölötte. Ha a vonat tilosba indul, az álló kar azonnal működteti a pneumatikus fékrendszert. Ez a szerelvényt pár méteren belül megállítja. Ez a berendezés tehát kizárja annak lehetőségét, hogy az egyik szerelvény a másikat beérje. A nagy fontosságú, automata vezérlésű berendezés a következőképpen működik: amikor a vonat a sín egyenes pontjain áthalad, jeleket indít a központi jelzőterembe és onnan a huzalok ezerein át jutnak a vezérlő asztalra. A bonyolult elektronika a jeleket értékelve vezérli a biztonsági berendezéseket. Ha a berendezés hibát vét, beavatkozik az ember! "Metró 19-esnek a 30-as jelző vörös". A vezérlő asztalon is tilosak a jelzők, pedig a vonat előtt szabad a pálya. Ilyenkor a forgalomirányító vezető veszi át a vonatforgalom közvetlen irányítását. Jelen esetben utasítást ad,

hogy a szerelvény a pneumatikus fák kiiktatásával - a tilos jelzés ellenére - induljon a következő állomásra. Az ügyeletes műszerész pedig azonnal megkezdi a hiba kijávitását. II. felvonás. A metró áramellátása az energia diszpécser vezérlő asztaláról történik. Itt a fehér csikos a működő, a vörös csikos a tartalék áramköröket jelöli. Minden állomásnak több tartalék áramköre van. Így áramkimaradás esetén néhány másodperc alatt a tartalékra kapcsolhatnak: ezalatt a vonatot a lendület úgy viszi tovább, hogy az utazó közönség észre sem veszi az üzembavart. Innen látják el energiával az állomásokat, a szellőző és szivattyu rendszert és a mozgólépcsőket is. A vezérlő asztalon látható két hosszanti csik a két forgalmi sáv áramellátását jelzi. A 325 Volt feszültségű 3-ik sín kerámia szigetelőkön áll. Az állomásokon a biztonsági sáv alatt védőburkolat fedli. A kocsik áramszedő papucsai ezen a sinen csuszva veszik fel az áramot. Este 10 óra után már csökken a forgalom. Az utolsó vonatok egyike érkezik a Kossuth térre. "Tessék vigyázni, az ajtók záródnak"! Ezzel mi is tovább megyünk. Ime: Fővárosunk 9-ik hidja - a Duna alatt. A leggyorsabb valamennyi között. Időjárástól, forgalmi dugóktól független! A menetidő pontosan 45 mp. Most járunk a Duna közepe alatt. 23 óra 28 perckor befut a Délibe az utolsó szerelvény. Ez már itt éjszakázik. Korábban befutott társával együtt itt várja meg a hajnali indulást. Déli jelentkezem. Utolsó vonat állomásba beérkezett, pálya forgalom mentes, részemről a feszültségmentesítésnek

akadálya nincsen. Fehér ut, Dinó, a járműtelep felé az utolsó vonat kihaladt, az állomás az utasforgalom elől lezárva, részünkről a feszültségmentesítésnek akadálya nincs." A végállomások jelentései után a forgalomirányító utasítást ad a 3.-ik sín áramtalanítására. Az alagutban lámpák gyulnak. A forgalom 5 órán át szünetel, de a munka nem áll meg. A vonalak teljes hosszában ellenőrzik a váltók működését. Az ultrahangos műszer a sín legkisebb repedését is jelzi. Átvizsgálják és ha kell, megjavítják a biztonsági berendezéseket. Sor kerül a mozgólépcsők napi karbantartására is. /A kocsiszinben ellenőrzik a kocsik elektromos berendezéseit, elvázát, futóműveit, fékrendszereit. Végül működési próbát tartanak. Tisztára mossák a kocsikat, állomásokat... Hajnali 4 órakor már minden készen áll az utasok fogadására. 10 perccel később feszültség alá helyezik a harmadik sineket! Ujból indulhat a metró. Ma is százezreket szállít: gyorsan, biztonságosan! Körözüvény valamennyi közlekedő vonat részére. Jó reggelt kívánok, a mai napra érvényes menetrend az A/3. Jó munkát mindenkinek, kérem a nyugtázásokat, vétel! A Metró 10-es vette. A Metró 7-es vette. A Metró 17-es vette. A Metró 5-ös vette. Megkérem utasainkat, hogy a mozgólépcsőre történő rálépéskor a balesetek elkerülése érdekében, sziveskedjenek megfogni a gumikorlátot. A biztonsági sávot tessék szabadon hagyni. Tessék vigyázni, ~~ne~~ zárom az ajtókat! Az ajtók záródnak, kérem vigyázzanak!

V é g e