



Información – Gangways /// Informação - Gangways

Metro de Lisboa Viernes abril 19, 2024, 12:59:21

A frota atual do Metro de Lisboa está equipada com gangways Hübner desde 1997. Estes gangways utilizam um sistema de ponte de uma só peça que se adapta à geometria da via e proporciona aos clientes uma experiência muito agradável, uma vez que não há placas sobrepostas durante os movimentos de viragem e de rolamento.

A nossa nova frota, que está a ser fabricada, será fornecida com gangways Dellner equipadas com uma plataforma de construção de placas sobrepostas. Gostaríamos de saber a opinião de outros membros do Alamy:

1) Se têm um sistema de ponte de parte única, um sistema de ponte de várias camadas ou outra solução? Se possível, podem partilhar uma fotografia do vosso sistema de gangways?

ML: O nosso metro utiliza um sistema de ponte de uma peça. Imagem do nosso sistema em anexo.

2) Qual tem sido a vossa experiência em termos de satisfação dos clientes? Há queixas de pessoas que ficam presas no chão, nas paredes ou na interface entre os foles durante a exploração?

ML: Até à data, não temos quaisquer queixas de pessoas que tenham ficado presas no chão ou nas paredes. Os clientes sentem-se seguros ao ponto de viajarem dentro do corredor durante as horas de ponta, quando os comboios estão mais cheios.

3) Realizou alguma manutenção correctiva durante o ciclo de vida previsto ou realiza apenas a manutenção programada (recomendações do fornecedor)?

ML: A manutenção das passadeiras no nosso metro é efectuada a cada 1×10^6 km. Consiste na remoção, limpeza e inspeção de todas as peças e mecanismos da estrutura da passadeira. Se forem detectados defeitos, são realizadas acções correctivas. Normalmente, existem sempre pequenas rupturas



no fole e é colocado um remendo de reparação para selar novamente o fole para garantir a estanquicidade.

Para além da manutenção programada, são realizadas acções correctivas devido a vandalismo, mas com menor frequência.

Imagem das nossas instruções de manutenção e reparação em anexo.

a) Tem dificuldades com o pó e os detritos presos no sistema?

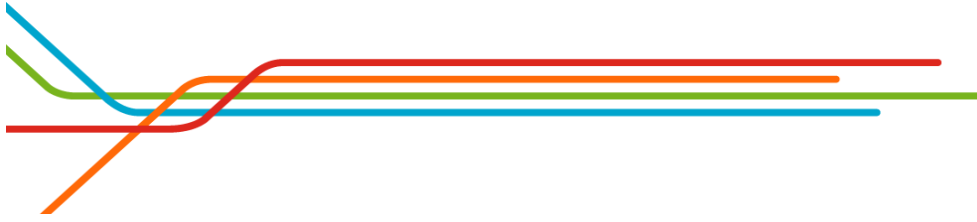
ML: Antes de desmontar a passarela, é necessário aspirar a parte inferior, porque muita areia, pó e pequenos detritos se acumulam na parte inferior do sistema de passarela. Se a aspiração não for feita pelas equipas de limpeza, os técnicos têm de usar EPI para as poeiras durante a desmontagem das passarelas.

4) As superfícies são fáceis de limpar?

ML: As paredes e o teto são muito fáceis de limpar com um pano húmido e desinfetante devido às superfícies lisas. O sistema de pavimento é mais difícil devido à sua rugosidade. Passar uma esfregona no chão não é suficiente para o limpar completamente.

La flota actual del Metro de Lisboa está equipada con pasarelas Hübner desde 1997. Estas pasarelas utilizan un sistema de puente de una sola pieza que se adapta a la geometría de la vía y proporciona una experiencia muy agradable a los clientes, ya que no hay placas superpuestas durante los movimientos de giro y rodadura.

Nuestra nueva flota en fase de fabricación se suministrará con pasarelas Dellner equipadas con una plataforma de construcción de placas superpuestas. Nos gustaría saber de otros miembros de Alamys:



1) ¿Tiene un sistema de puente de una sola pieza, un sistema de puente multicapa u otra solución? Si es posible, ¿puedes compartir una foto de tu sistema de pasarela?

ML: Nuestro metro utiliza un sistema de puente de una sola pieza. Imagen de nuestro sistema adjunta.

2) ¿Cuál ha sido su experiencia en términos de satisfacción del cliente? ¿Hay quejas de personas que se quedan atrapadas en el suelo, las paredes o la interfaz entre los fuelles durante la exploración?

ML: Hasta la fecha no hemos tenido quejas de personas que se hayan quedado atrapadas en el suelo o en las paredes. Los clientes se sienten lo suficientemente seguros como para viajar dentro del corredor durante las horas pico, cuando los trenes están más ocupados.

3) ¿Realizó algún mantenimiento correctivo durante el ciclo de vida esperado o solo realiza mantenimiento programado (recomendaciones del proveedor)?

ML: El mantenimiento de los cruces de nuestro metro se realiza cada 1×10^6 km. Consiste en retirar, limpiar e inspeccionar todas las piezas y mecanismos de la estructura de la caminadora. Si se detectan defectos, se toman acciones correctivas. Normalmente, siempre hay pequeños desgarros en los fuelles y se coloca un parche de reparación para volver a sellar los fuelles y garantizar la estanqueidad.

Además del mantenimiento programado, se realizan acciones correctivas por vandalismo, pero con menor frecuencia.

Imagen de nuestras instrucciones de mantenimiento y reparación adjunta.

a) ¿Tiene dificultades con el polvo y los residuos atrapados en el sistema?

ML: Antes de desmantelar la pasarela, es necesario aspirar el fondo porque se acumula mucha arena, polvo y pequeños escombros en la parte inferior del sistema de pasarela. Si los equipos de limpieza no realizan la aspiración, los técnicos deberán utilizar EPI para eliminar el polvo durante el desmontaje de las pasarelas.

4) ¿Las superficies son fáciles de limpiar?



ML: Las paredes y el techo son muy fáciles de limpiar con un paño húmedo y desinfectante debido a las superficies lisas. El sistema de pavimento es más complicado debido a su rugosidad. Fregar el suelo no es suficiente para limpiarlo por completo.

7. Maintenance and repair instructions

7.1 Maintenance and cleaning instructions

Maintenance

The corrugated bellows, the linking bridge and the inner covering require almost no maintenance.

The following controls listed in Tabelle 2 should be carried out when inspecting the wagons.

Assembly group (Where ?)	Possible failure (What ?)	Control method (How ?)
Corrugated bellows	<ul style="list-style-type: none"> • Tears or holes in the fabric • Broken aluminium profiles 	<ul style="list-style-type: none"> • Visual control • Visual control
Bridge covering	<ul style="list-style-type: none"> • Sluggishness of the rod hinge • Floor flap is not resting on the linking bridge 	<ul style="list-style-type: none"> • Check smooth running by turning floor flap up and down • Visual control
Linking bridge	<ul style="list-style-type: none"> • Anti-Slip coating is damaged 	<ul style="list-style-type: none"> • Visual control
Couple frame	<ul style="list-style-type: none"> • Uneven fit of the frame to the wagon-end face 	<ul style="list-style-type: none"> • Visual control from the outside
Linking ceiling	<ul style="list-style-type: none"> • Loose ceiling blades, clatter 	<ul style="list-style-type: none"> • Fühlen und Bewegen der Dachlamellen
Side walls	<ul style="list-style-type: none"> • Tears • Firm fit 	<ul style="list-style-type: none"> • Visual control • Pull and move the side walls
Gap covering	<ul style="list-style-type: none"> • Loose coverings 	<ul style="list-style-type: none"> • Visual control





Respuesta Metro de Barcelona – Resposta do Metrô de Barcelona

ES:

a continuación la respuesta de Metro de Barcelona:

1) ¿Tiene un sistema de puente de una sola pieza, un sistema de puente multicapa u otra solución? Si es posible, ¿puedes compartir una foto de tu sistema de pasarela?

FMB: Todo nuestro material móvil utiliza pasillos Hübner de una sola pieza central y con el solape superior en ambos extremos.

2) ¿Cuál ha sido su experiencia en términos de satisfacción del cliente? ¿Hay quejas de personas que se quedan atrapadas en el suelo, las paredes o la interfaz entre los fuelles durante la exploración?

FMB: Hasta la fecha no hemos tenido quejas del pasaje de ningún tipo. Aunque indicamos mediante pictogramas de "No detenerse en el pasillo", el pasaje se sitúa en él, lo que da una indicación de la seguridad que transmite.

3) ¿Realizó algún mantenimiento correctivo durante el ciclo de vida esperado o solo realiza mantenimiento programado (recomendaciones del proveedor)?

FMB: El mantenimiento preventivo de los pasillos de intercirculación consiste en una inspección visual cada 12 meses, en busca de posibles correctivos a aplicar; y de una limpieza del piso y fuelle ondulado del pasillo cada 24 meses.

También se realizan acciones correctivas por vandalismo, pero con muy baja frecuencia y gravedad. No solemos tener desgarros en los fuelles.

a) ¿Tiene dificultades con el polvo y los residuos atrapados en el sistema?

FMB: En la limpieza bianual, es necesario aspirar bien toda la zona inferior bajo la pasarela, así como retirar los elementos diversos que el pasaje introduce por las aberturas superiores de las paredes laterales.



4) ¿Las superficies son fáciles de limpiar?

FMB: Las paredes y techo son muy fáciles de limpiar al ser superficies lisas.

La pasarela inferior, al incorporar un material antideslizante rugoso, es más complejo.

PT:

Abaixo está a resposta do Metrô de Barcelona:

1) Você tem um sistema de ponte de peça única, sistema de ponte multicamadas ou outra solução? Se possível, você pode compartilhar uma foto do seu sistema de gateway?

FMB: Todo o nosso material circulante utiliza corredores Hübner com uma única peça central e com sobreposição superior em ambas as extremidades.

2) Qual tem sido sua experiência em termos de satisfação do cliente? Há reclamações de pessoas que ficaram presas no chão, nas paredes ou na interface entre os foles durante a digitalização?

FMB: Até o momento não tivemos nenhuma reclamação de qualquer tipo sobre o ingresso. Embora indiquemos utilizar os pictogramas "Não pare no corredor", nele está localizada a passagem, o que dá uma indicação da segurança que transmite.

3) Você realizou alguma manutenção corretiva durante o ciclo de vida esperado ou realizou apenas manutenção programada (recomendações do fornecedor)?

FMB: A manutenção preventiva dos corredores de intercirculação consiste em uma inspeção visual a cada 12 meses, em busca de possíveis medidas corretivas a serem aplicadas; e limpeza do piso e fole corrugado do corredor a cada 24 meses.

Ações corretivas também são tomadas para vandalismo, mas com frequência e gravidade muito baixas. Normalmente não temos lágrimas no fole.



a) Você está tendo dificuldades com poeira e detritos presos no sistema?

FMB: Na limpeza semestral é necessário aspirar minuciosamente toda a zona inferior sob o passadiço, bem como retirar os diversos elementos que a passagem introduz pelas aberturas superiores nas paredes laterais.

4) As superfícies são fáceis de limpar?

FMB: As paredes e o teto são muito fáceis de limpar por serem superfícies lisas.

A passarela inferior, incorporando um material áspero antiderrapante, é mais complexa.

Respuesta Metro de Brasilia DF – Resposta do Metrô de Brasilia DF

PT:

Em atenção à consulta do Metrô de Lisboa relativa à manutenção de gangways, esclarecemos que os trens do METRÔ-DF não dispõem deste mecanismo, motivo pelo qual fica prejudicada nossa contribuição ao assunto.

ES:

En respuesta a la consulta del Metro de Lisboa sobre el mantenimiento de las pasarelas, aclaramos que los trenes METRÔ-DF no cuentan con este mecanismo, por lo que se obstaculiza nuestra contribución al asunto.

Respuesta Metro de Medellín – Resposta do Metrô de Medellín

ES:

Adjuntamos las respuestas de Metro de Medellín e imágenes de nuestras pasarelas de comunicación o gangways.

PT:

Anexamos as respostas do Metrô de Medellín e imagens de nossos portais ou corredores de comunicação.