



GPAA

- Grupo Permanente de Auto Ajuda na área de Manutenção Metro-Ferrovária
- GT Manutenção da Comissão Metro-ferrovária da ANTP

GPAA

O GPAA foi criado no mês de novembro de 2001, com o objetivo de estimular a troca de experiência e ajudas materiais entre as ferrovias de transporte de passageiros

Desde lá foram realizados 26 encontros quadrimestrais, sempre com número crescente de participantes, inclusive com a presença de alguns técnicos de países vizinhos

Para possibilitar um bom desenvolvimento das reuniões os temas são distribuídos da seguinte forma:

- Material rodante e via permanente;
- Energia, telecomunicações, sinalização e bilhetagem;
- Logística de manutenção, edificações e centro de controle operacional.

A coordenação é feita por uma Secretaria Executiva (CBTU) e uma Secretaria Adjunta (Metrô RJ), com mandato bienal



Mesa de Abertura:

Conrado Grava de Souza – Diretor de Operações METRÔ SP, Keyla Lomanto – Diretora CTS Salvador, Hidelson Menezes – Diretor CTS Salvador, Hebert Motta – Diretor - Presidente CTS Salvador, Joubert Flores Filho – Presidente da Comissão Metroferroviária ANTP, José Dimas Simões – Diretor de Operação e Manutenção METRÔ DF, Marcos Camelo – Secretário Executivo da Comissão Metroferroviária ANTP.



Salvador, novembro/2009

Vistas panorâmicas da 24ª Reunião realizada em Salvador, com a presença de 70 especialistas de material rodante e via permanente.



Fotos, já tradicionais do grupo, durante as visitas nas fábricas da ALSTOM e ORBE, dentro do programa da última reunião realizada em São Paulo - SP, Nos dias 18, 19 e 20 de agosto de 2010.

Exemplos de troca de experiência e ajudas materiais

Na 19ª reunião o METROREC devolve pastilhas de torno rodeiro cedidas pelo Metrô SP agradecendo em público o empréstimo.



Discussão aberta, na 23ª reunião em Salvador quanto ao melhor projeto de fosso de inspeção, apresentando os fossos das oficinas do Metrô RJ, Metrô SP, METROREC e METROFOR.



CPTM apresentando o sistema de vídeo vigilância desenvolvido e implantado nos seus trens, na 24ª reunião em Salvador





**“Pit stop” para troca de truques do Metrô RJ.
23ª reunião – Brasília - DF**

Referência:
Revista do
Clube de Engenharia
Junho de 1994

Atravessando uma situação deficitária em virtude da falta de recursos para a reposição do material rodante e mesmo sua expansão, o Metropolitan do Rio de Janeiro provou que soluções práticas e criativas geram bons resultados. O projeto do dispositivo para troca de truques, concebido e desenvolvido pelo DEMAN — Departamento de Manutenção do Metrô RJ, foi o meio de resolver o impasse criado quando os macacos eletromecânicos começaram a dar problemas no final do ano passado. O orçamento de US\$ 250 mil para a compra de novos macacos era incompatível com a já escassa verba da companhia.

Metrô adota solução prática e criativa

Andréa Pontes
e Elizabeth Saldanha Marinho

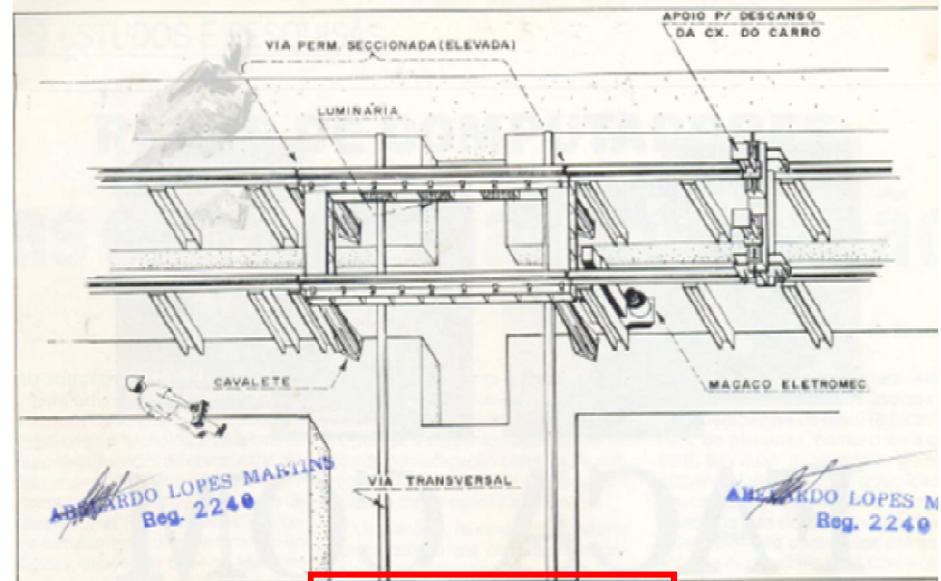
O dispositivo para troca de truques levou quatro meses para ficar pronto e foi implantado em janeiro deste ano. Segundo o diretor de Operações do Metrô-RJ, engenheiro Floriano José Côrtes de Menezes, várias foram as modificações introduzidas, tais como a "redução de dois metros iniciais do dispositivo para um metro e meio de comprimento e do tempo gasto na operação — de quatro horas para uma hora e meia". Além disso, aumentou a segurança para o trabalhador que, agora, tem menos dificuldade na movimentação, e eliminou os riscos de falha humana que existiam no sistema tradicional dos macacos eletromecânicos. "O importante disto tudo é a economia que se fez em não comprar novos macacos e a utilização de profissionais da casa, responsáveis por praticamente todo o planejamento e a produção do dispositivo", garante Côrtes de Menezes.

Este dispositivo é composto por um quadro de perfil metálico sustentado por dois dispositivos de elevação de carga com capacidade nominal de 10,5 toneladas. Ele é instalado em uma

via com fosso e utilizado para abaixamento do truque dos carros do metrô e articulados. O carro é posicionado na via, com o truque a ser retirado sobre o dispositivo. A caixa do carro é elevada poucos centímetros para que possa ser calçada e, em seguida, o truque é desconectado e baixado até que o quadro de perfil metálico esteja sobre os trilhos perpendicularmente à via, localizados no fundo do fosso. O quadro do truque, então, é deslocado de sob o carro e retirado para reparo. A carga abaixada nesta operação é de aproximadamente nove toneladas, isto é, o peso do truque mais o do quadro de perfil metálico.

Do tradicional ao funcional

Desde o início de suas atividades, na década de 70, o Metrô-RJ utilizava o sistema tradicional de macacos eletromecânicos. De largo uso, em várias partes do mundo, os macacos foram inicialmente utilizados para montar os oito primeiros carros do metrô carioca, vindos da Bélgica.



Existem vários tipos de macacos conforme a atividade exigida. Tal dispositivo é usado até mesmo em navios. Todas as funções, no entanto convergem para uma única função: elevação de carga. No caso do sistema metroviário, os macacos eletromecânicos são empregados em serviços de substituição de truques, conjunto de rodas, motores de tração e suspensão.

Em última análise, esses macacos compõem-se de um conjunto de quatro ou seis dispositivos de elevação de carga, com capacidade nominal de 10,5 toneladas cada. Eles são dispostos ao longo da via — em pontos determinados — e operam sincronizadamente elevando a caixa do carro a uma altura suficiente para que se possa desconectar e retirar o truque para reparos. A carga levantada nessa operação varia entre 33 e 35 toneladas, isto é, 40 a 42 toneladas da caixa completa, menos, aproximadamente, sete toneladas de truque.

Foram esses macacos, com cerca de 13 anos de uso, que começaram a gerar problemas no final do ano passado. A Área de Segurança de Trabalho do Metrô, em conjunto com a Delegacia Regional de Trabalho, baseada em um relatório do fabricante, resolveu por bem interdita-los. Esta decisão levou à paralisação do Prê-Metrô, deixando 14 composições sem manutenção. Instalada a polêmica, o Conselho

Regional de Engenharia e Arquitetura (CREA-RJ) foi designado para mediar a questão. Os engenheiros do CREA-RJ concluíram que o relatório não avaliou as condições técnicas, porque, sob este ângulo, os macacos não estavam condenados.

Mas o assunto não estava resolvido. Já que, comercialmente, a revisão dos macacos eletromecânicos não interessava ao fabricante, o Metrô-RJ propôs a compra dos já fabricados pela

empresa para que os seus técnicos fossem a revisão e a manutenção. No entanto, era incompatível com a atual situação da companhia. A ideia salvadora surgiu durante uma reunião do DEMAN, responsável desde a troca de pisos e revisões gerais à substituição dos truques. Finalmente, em janeiro deste ano, o dispositivo para troca de truques foi implantado, solucionando, com criatividade e participação dos problemas do metropolitano quanto à manutenção.



...truques agilizou o processo de manutenção dos carros do metrô



O dispositivo para troca de...

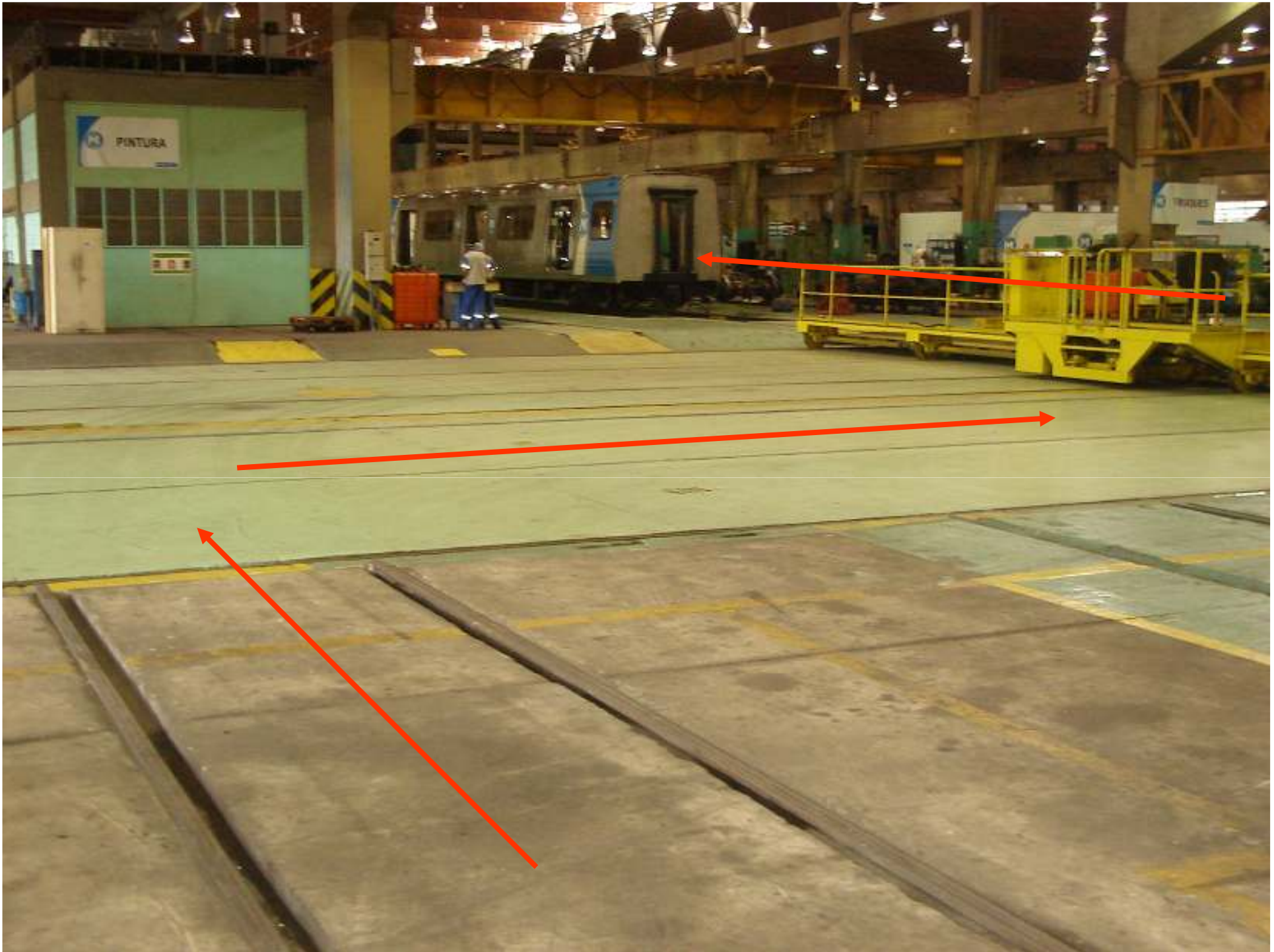














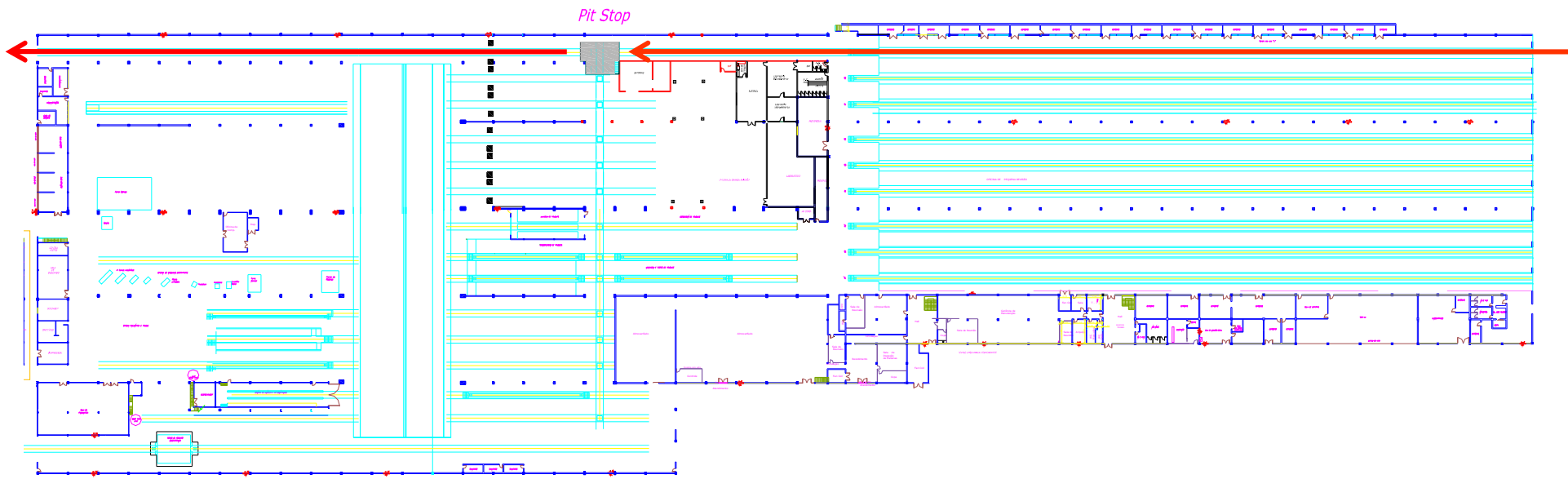
Entrada do pit stop

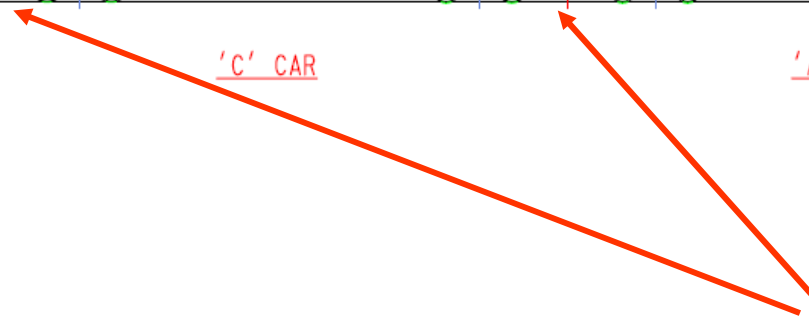
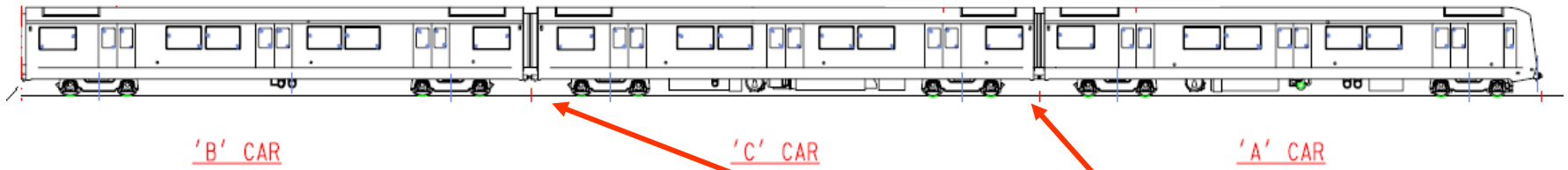
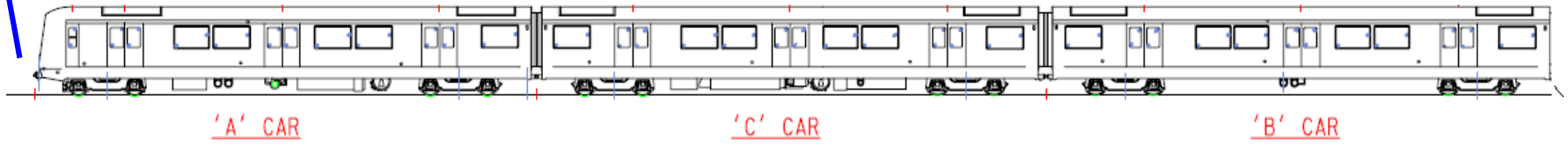
Novo “pit stop” para troca de truques sem desacoplar a composição















gpaa-manutencao@googlegroups.com

www.gpaa.com.br

