

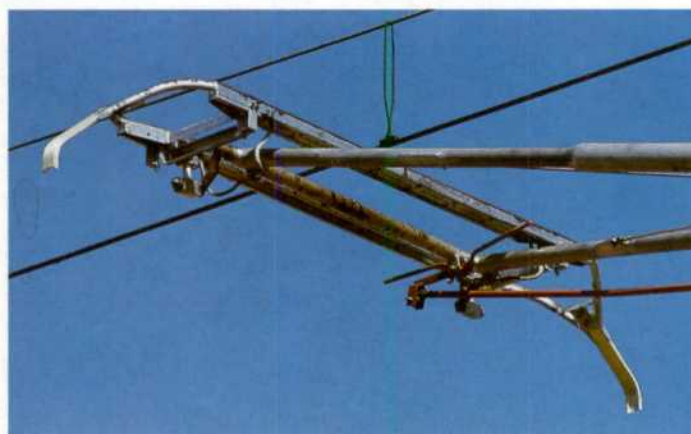


LUNA

ESTE TRAMO DEL CORREDOR MEDITERRANEO FUNCIONARA EN OCTUBRE

Alcanar-Oropesa marcará el patrón para el certificado de calidad a 200 Km/h

En el último trimestre de 1992 Renfe pondrá en servicio para la explotación ferroviaria el primer tramo de la red a 200 km/h. Un tramo del corredor mediterráneo, entre Oropesa y Alcanar, que dará el certificado de calidad al resto de las nuevas obras del corredor.



LUNA

todo el proceso constructivo la idea que ha primado ha sido el concepto de calidad". Un proceso de calidad para el que su departamento ha trabajado intensamente con la UNE de Mantenimiento.

Estas mayores exigencias de calidad han impuesto una serie de características. Como elementos diferenciales de calidad y puesta en servicio, en vía se está utilizando un moderno sistema de replanteo de vía que asegura un mayor rigor en el montaje y el establecimiento de referencias fijas exteriores para el posterior mantenimiento. De esta forma se puede asegurar que las labores de mantenimiento que se hagan posteriormente mantengan la configuración primigenia de la vía.

En las exigencias de montaje se han empleado las mismas tolerancias que en la alta velocidad. Las soldaduras del carril, uno de los elementos más débi-

Entre abril y octubre de este año, Renfe pondrá en marcha 63 kilómetros de doble vía entre Oropesa-Alcanar por el que los trenes podrán circular a 200 km/h. De esta forma, este tramo del corredor mediterráneo

Julio César Rivas

se convertirá en el primero de toda la red convencional española disponible para la explotación comercial por el que se podrá alcanzar esta velocidad.

Pero además se convertirá en el tramo patrón para conseguir el "certificado de calidad a 200" que se aplicará a futuras obras de estas características. Tanto la

infraestructura como el equipamiento del tramo o los controles de calidad tienen una serie de características que los diferencian de las líneas convencionales de Renfe y de la de alta velocidad Madrid-Sevilla. Según Rafael López, director de Coordinación de Inversión en Infraestructuras de Renfe, "en



LUNA



LUNA

les, están siendo sometidas a exhaustivos controles con equipos manuales de inspección visual y con un vagón de auscultación ultrasónica. También el terreno está siendo sometido a una compactación absolutamente homogénea, para lo que se está utilizando el estabilizador dinámico de Renfe. Finalmente, para eliminar los pequeños defectos milimétricos después de realizar los bateos y la compactación se está realizando un amolado de carril similar al utilizado en la línea de alta velocidad.

En cuanto a la catenaria y las instalaciones no se han tenido que adoptar medidas especiales en el control de calidad. Únicamente en el control de montaje de la catenaria ha sido mucho más exhaustivo.

Las pruebas y ensayos que se van a realizar serán determinantes para conocer cuál es la calidad real del tramo. Para eso van a ser claves las auscultaciones, tanto de vía como de catenaria, que se van a realizar con los vagones especiales con que cuenta Renfe.

La UNE de Mantenimiento ya tiene listos los estándares necesarios para efectuar las pruebas a 200 km/h aunque los vagones auscultadores no sean capaces de superar los 160 km/h. Una



LUNA

vez que ese certificado de calidad a 200 esté cumplido, se efectuarán pruebas con las locomotoras de alta potencia para comprobar la velocidad máxima que se puede alcanzar con esa infraestructura y equipamiento, una velocidad que se-

velocidad (entre 200 y 300 kilómetros por hora), así como travías monobloque. Al estar iniciada esta obra antes de la decisión del Gobierno de incorporar el ancho internacional en la red española, el 50 por ciento de las travías instaladas son polivalentes y el restante 50 por ciento convencionales.

Los desvíos son del tipo "C" que permiten circular en vía general a 200 km/h, a 100 km/h en escapes y a 60 km/h por desviada. El balasto utilizado es del tipo "A" y con las exigencias del balasto de alta velocidad.

Con respecto al equipamiento, la catenaria que se está montando es la CR 200. Las principales características de esta catenaria son el aumento de sección en sustentadores (pasan de 150 a 184 milímetros cuadrados) y en los hilos de contacto (de 107 a 150). Las mensulas tubulares también ha aumentado de sección aunque su peso y rigidez han disminuido. De esta forma se dota al conjunto de mayor flexibilidad en el funcionamiento dinámico y se simplifica el diseño. Además, se puede aumentar la tensión del hilo de contacto con lo que se puede "copiar" casi a la perfección a la vía y se disminuyen las oscilaciones del pantógrafo.

guramente superará ampliamente los 220 km/h.

Dentro del apartado de infraestructuras, en la ejecución de la plataforma se han cumplido las normas de la UIC. En vía se está instalando el carril UIC de 60 kilogramos apto para alta