

Sustitución de carriles de 45kg/ml por UIC-54 y de travasas bibloque "Stedef" por sistemas de bloques embebidos tipo Edilon - Sedra EBS-RF LR 54 E1 - MS 1:20 SKL con bandeja elástica integrada

Corresponden a la línea Donostia - Hendaia (Topo) con PK 0/000 en la estación actual de Amara.

OHARRAK :
NOTAS :

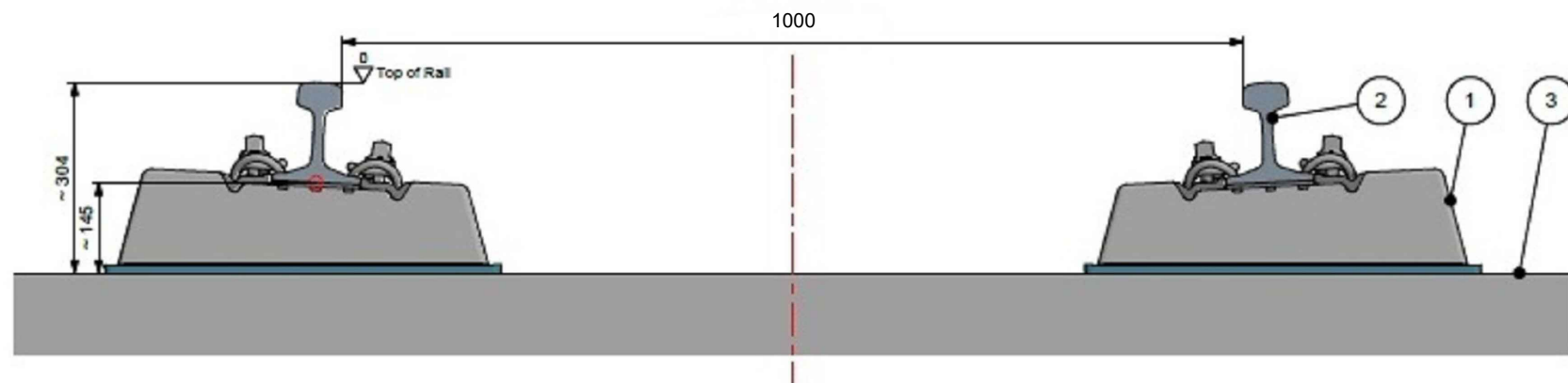
| REV. | PRIMERA EMISION | May 22 | Fulcrum | ETS | OBRA |
|------|-----------------------|--------|---------|-------|------|
| | CLASE DE MODIFICACION | FECHA | NOMBRE | COMP. | OBRA |

| | |
|-------------------------|--|
| AHOLKULARIA / CONSULTOR | INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR |
| FULCRUM | <i>Ignacio Crespo Fidalgo</i> IGNACIO CRESPO FIDALGO I.C.P. COLEG. Nº 11.138 |

| | |
|--|-----------------------------|
| AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR | ERREFERENTZIA REFERENCIA |
| | 2-2VA-022-205-A |

P:\Vivos\X0000141\02_Vigentes\Planes\Proyecto constructivo\08-Modificación superestructura de vía\2-2VA-022-205-A.dwg

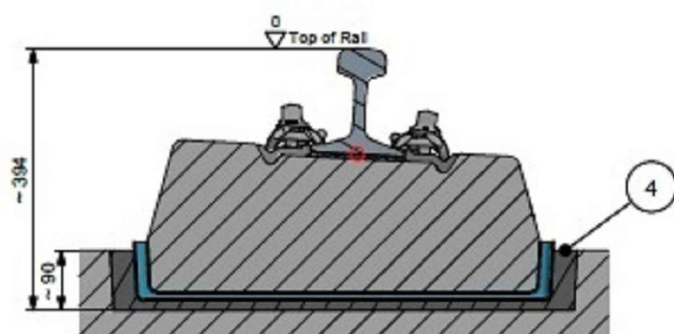
OHARRAK :
NOTAS :



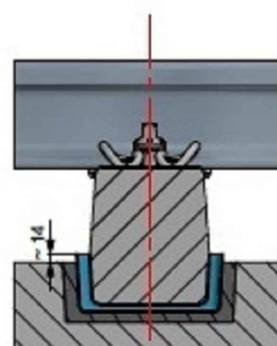
Alzado



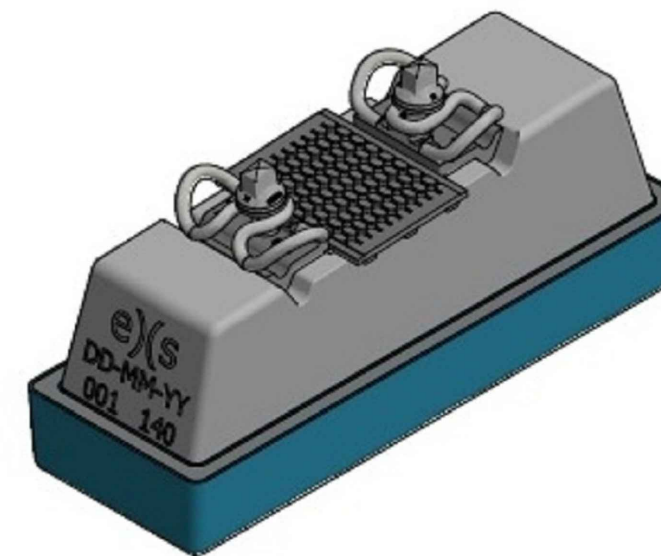
Planta



Sección A-A



Sección B-B



Vista 3D

Bloque embebido tipo EDILON - SEDRA EBS-RF LR 54E1-MS 1-20 SKL.
Sujecciones SKL-14.
Carril 54 E1 Grado R260.
Ancho de vía 1000 mm.

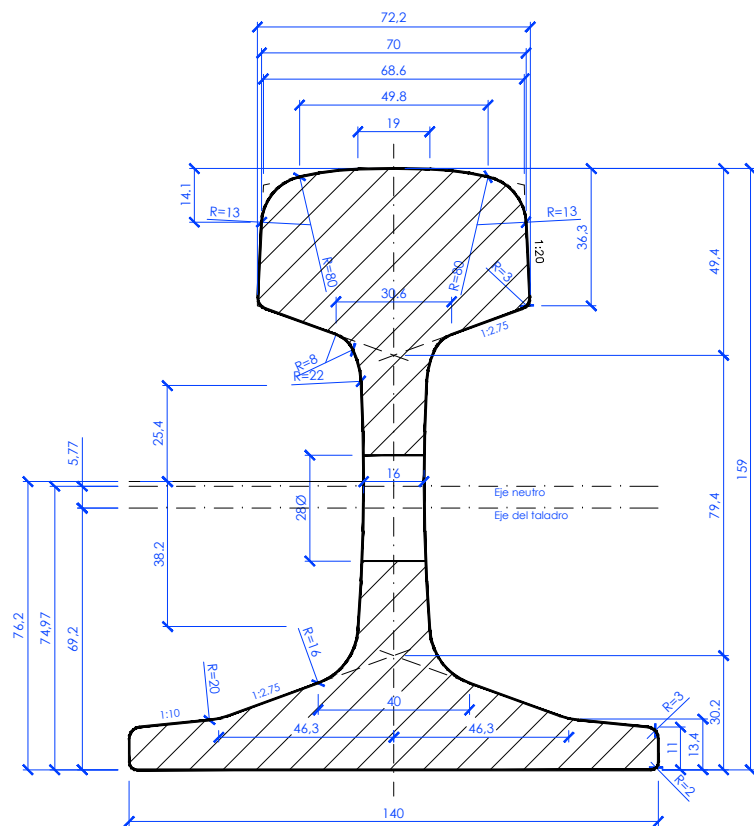
Nota:

Las traviesas bibloque Stedef y los carriles de 45 kg/ml existentes en la estación van a ser sustituidos por un sistema de bloques independientes tipo Edilon-Sedra Corkelast EBS-RF LR54E1-MS SKL 1:20 y carriles 54E1 (UIC-54) sin corte de servicio, en horarios nocturnos. El procedimiento es lento, con un rendimiento aproximado de 10 - 15 traviesas por corte, lo que implica la colocación de 20 a 30 bloques por noche. Para ello es preciso aflojar el carril de las sujecciones en el tramo donde se va a actuar, así como unos metros antes y después. Se levanta el carril con unos gatos apoyados en la placa, hasta una altura que permita sacar las traviesas Stedef seleccionadas alternativamente, quedándose la cazoleta sobre la placa. Se quita la cazoleta y se prepara la cavidad donde estaban a traviesa y la cazoleta, procediendo a su limpieza, para después colocar el taco Edilon con su suela. Los huecos entre el taco y el hueco en la placa se rellenan con mortero de curado rápido. Cuando se terminan de montar todos los tacos de un mismo corte nocturno se vuelve a sujetar el carril de 45 sobre las sujecciones del taco, utilizando unas chapitas como suplemento, ya que vienen preparados para carril de 54 que es más ancho, o bien se colocan unas traviesas temporales que sirvan de ayuda mientras se cura el mortero. Finalmente, cuando se hayan sustituido todas las traviesas Stedef de 45 por los tacos Edilon de 54 se procederá a reemplazar el carril de manera convencional (soldaduras y liberación de tensiones).

Para asegurar la transferencia de cargas laterales, el nivel superior de la bandeja elástica nunca debe exceder más de 20 mm sobre el nivel de la losa de hormigón. Si esto sucede (receptáculos desgastados, mala nivelación del hormigón, etc.) se deben realizar las acciones necesarias para garantizar el correcto anclaje entre el bloque y la losa.

| Nº | Componentes |
|----|--|
| 1 | Bloque de hormigón EBS - RF LR 54 E1 - MS 1:20 SKL |
| 2 | Carril 54 E1 Grado R260 |
| 3 | Losa de hormigón (vía en placa) |
| 4 | Mortero de curado rápido |
| 5 | Bandeja elástica integrada EBS-RF Corkelast |
| 6 | Placas de asiento Bajo Carril (material termoplástico trackelast RP/M) |
| 7 | Clip de sujeción elástico SKL-14 |
| 8 | Placa acodada aislante de sujeción |
| 9 | Perno 22-115-5 19x26 + arandela 47/24x4 |

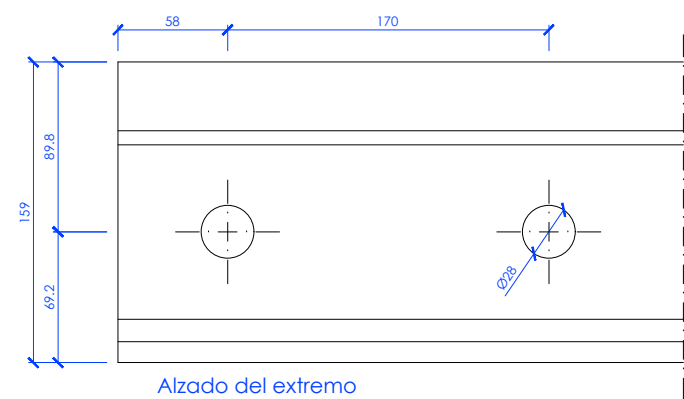
| REV. | CLASE DE MODIFICACION | FECHA | NOMBRE | COMP. | OBRA |
|--|-----------------------|--------|-------------------------------------|-------|------|
| A | PRIMERA EMISION | May 22 | Fulurum | ETS | |
| BERRIKUSPENAK / REVISIONES | | | | | |
| AHOLKULARIA / CONSULTOR | | | INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR | | |
| AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR | | | ERREFERENTZIA REFERENCIA | | |
| 2-2VA-022-206-A | | | | | |



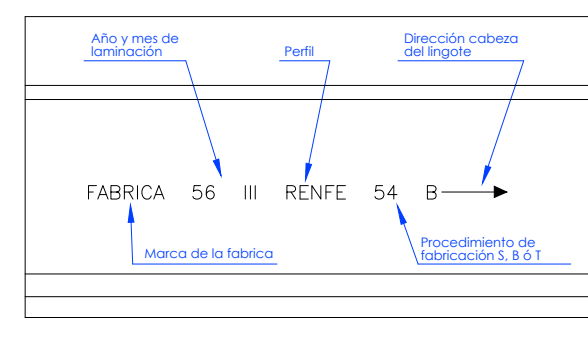
Sección 6934.00m.2
Equilibrio térmico 1.666
Masa por M. 54.43 KG.
Longitud 18 M.

Momento de inercia { 2346.00 cm.4
417.50 cm.4
Modulo de flexión { 279.19 cm.3
59.64 cm.3
Esbeltez = 159/140 = 1.136

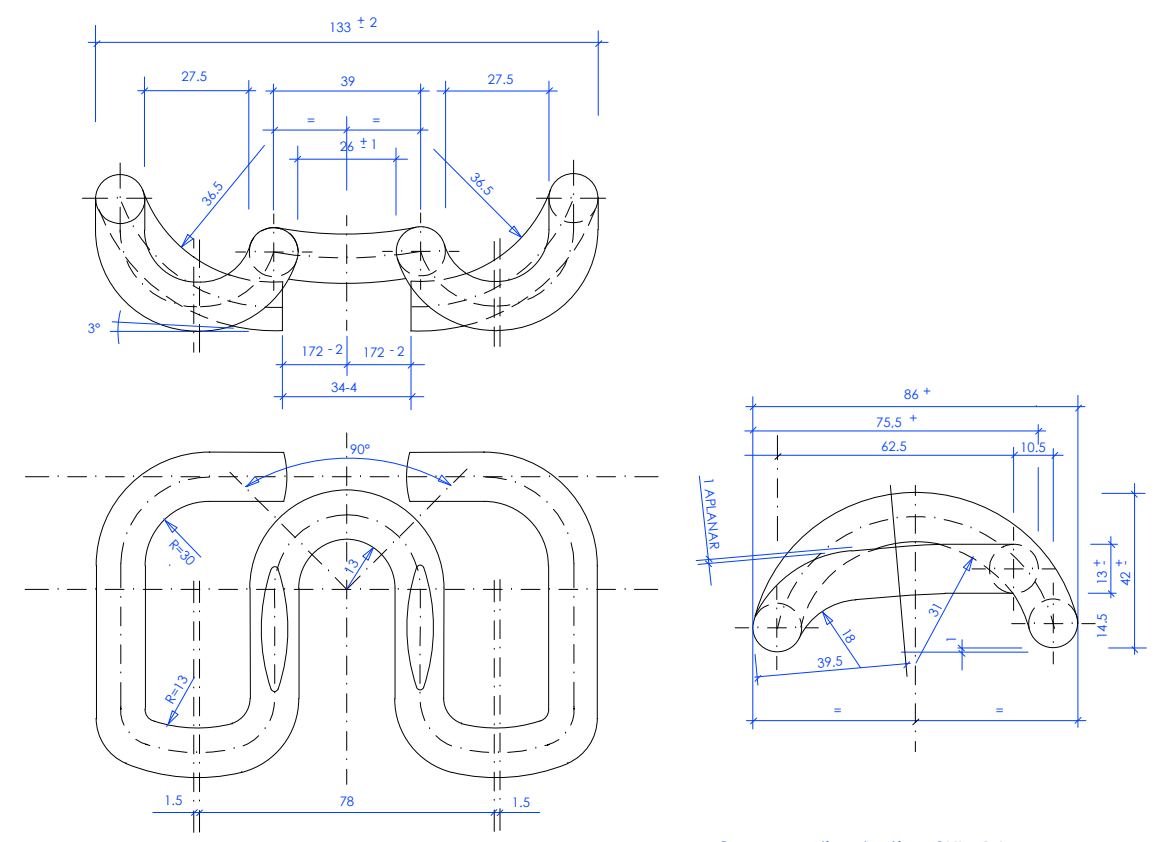
Carril 54 E1 Grado R260
Escala 1:1



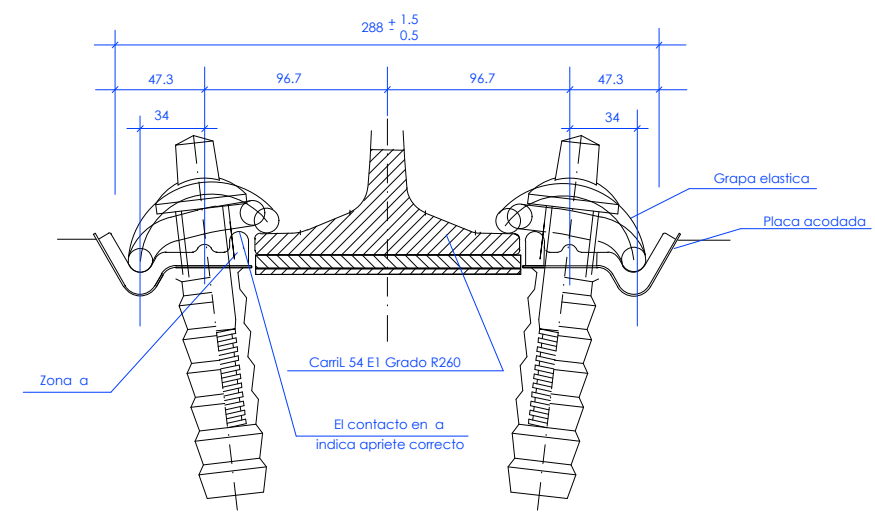
Alzado del extremo



Marcas de fabricación
Escala 1:2



Grapa o clip elastico SKL -14
Escala 1:1
(Cotas en mm.)



Elementos de la sujeción
Escala 1:2

OHARRAK :
NOTAS :

| | | | | |
|--|-----------------------|---|---------|------------|
| A | PRIMERA EMISION | May 22 | Fulcrum | ETS |
| REV. | CLASE DE MODIFICACION | FECHA | NOMBRE | COMP. OBRA |
| BERRIKUSPENAK / REVISIONES | | | | |
| AHOLKULARIA / CONSULTOR | | INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR | | |
| | | IGNACIO CRESPO FIDALGO I.C.P. COLEG. Nº 11-138 | | |
| AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR | | ERREFERENTZIA REFERENCIA | | |
| 2-2VA-022-207-A | | | | |

P:\vivos\X0000141\02_Vigentes\Planos\Proyecto constructivo\08-Modificación superestructura de vía\2-2VA-022-207-A.dwg