La renovación de cambios de vía mediante el RPK 40: una apuesta por la economía y la rentabilidad

Para garantizar una colocación de cambios de vía más eficiente, segura y libre de deformaciones, Plasser & Theurer ha continuado el desarrollo del WM 40 para la Península Ibérica.

Las máquinas de renovación de cambios de vía de Plasser & Theurer permiten el desmontaje y montaje de cambios completos, de partes del cambio o de parejas de vía. Una de las máquinas de esta serie, el RPK 40, se compone de un pórtico así como de un vagón automotriz para el transporte de cambios. Puede trabajar con piezas de hasta 40 metros de largo y un peso de hasta 40 toneladas. Su pórtico dispone de accionamientos de doble oruga dirigibles. El pilotaje se efectúa mediante telemando por radio o directamente mediante cable, lo que garantiza una óptima seguridad en el trabajo para los operarios.

El RPK 40 permite el manejo cuidadoso de todos los componentes a colocar. Las vías adyacentes apenas se ven obstaculizadas durante los trabajos de renovación. Para los procesos de colocación y montaje de cambios no se requieren carriles auxiliares. Tampoco hacen falta trabajos preliminares adicionales, como, por ejemplo, la constitución de una rampa para las orugas. Mediante la utilización del dispositivo de renovación de cambios se evita cualquier tipo de alabeo o deformación del cambio durante su transporte o colocación. El RPK 40 reduce los tiempos de trabajo y, por tanto, los cortes del servicio son menores. Su sistema aporta, además, una mejora considerable de la calidad de trabajo final.

Dos de estas máquinas trabajan en la Península Ibérica. La primera de estas máquinas fue entregada en octubre de 2005 a la empresa Coalvi. Hasta esa fecha, los cambios de vía españoles se renovaban con la ayuda de grúas. Desde entonces, el RPK trabaja de forma constante en la renovación de cambios, sobre todo en las líneas de transporte de mercancías. Su intervención más importante ha sido, hasta el momento, la renovación de cambios en la Estación de Miranda de Ebro (Burgos), una de las tres estaciones más importantes para el transporte de mercancías de la Península Ibérica. Posteriormente se suministró otro RPK 40, que trabaja actualmente para la constructora portuguesa “Ferrovias e Construçoes”. ❖

DGS 62 N con fuerza de tracción muy potente

También en España, la estabilización dinámica de vía ha adquirido una enorme importancia, sobre todo por la construcción y conservación de las líneas de alta velocidad. Para ampliar las posibilidades de uso de aquellos estabilizadores dinámicos de vía que trabajan a modo de vehículos ferroviarios automotrices, Plasser & Theurer ha desarrollado una nueva serie-DGS con fuerza de tracción aún más potente. Los vehículos de esta nueva serie están completamente revestidos y no sólo pueden efectuar estabilizaciones dinámicas, sino también servir como máquinas tractoras (de otras máquinas de obra, de vagones ferroviarios o de los vagones tolva de carga y descarga de materiales MFS). Actualmente hay cuatro de ellos trabajando con potencias de entre 600 y 1.200 kW, lo que confirma la demanda actual para estos sistemas. ❖