



PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA

NAV 7-1-3.4

NORMA ADIF VÍA

MONTAJE DE APARATOS DE VÍA SOBRE BALASTO

1ª EDICIÓN: JULIO 2018+M1: ENERO 2021 + M2: JULIO 2022

CONTROL DE CAMBIOS Y VERSIONES

Revisión		Modificaciones	Puntos Revisados
Nº	Fecha		

EQUIPO REDACTOR

Grupo de Trabajo GT-209. Montaje de desvíos y aparatos de vía.

Propone:

Grupo de trabajo GT-209
Fecha: 11 de mayo de 2023

ÍNDICE DE CONTENIDOS

PÁGINA

1.- OBJETO.....	4
2.- MODIFICACIONES SOMETIDAS A FASE DE CONSULTA	4
2.1.-MODIFICACIÓN 1	4
2.2.-MODIFICACIÓN 2	6
2.3.-MODIFICACIÓN 3	6
2.4.-MODIFICACIÓN 4	6
2.5.-MODIFICACIÓN 5	7

1.-OBJETO

El presente documento tiene por objeto someter a fase de consulta una modificación a la Norma NAV 7-1-3.4 "MONTAJE DE APARATOS DE VÍA SOBRE BALASTO". 1ª EDICIÓN. JULIO 2018 +M1: ENERO 2021 + M2: JULIO 2022.

Si como resultado de este proceso, finalmente se modificara la norma antedicha, ésta se publicará íntegramente, incluyendo las modificaciones que correspondan, y será codificada como NAV 7-1-3.4+M1+M2+M3.

2.-MODIFICACIONES SOMETIDAS A FASE DE CONSULTA

Las modificaciones realizadas en la Norma son las siguientes:

Nº Modificación	Modificaciones	Puntos Revisados
Modificación 1	Ampliación de apartado.	Apdo. 3.5
Modificación 2	Rectificación de texto.	Apdo. 3.8.2
Modificación 3	Actualización de normativa.	Apdo. 3.15
Modificación 4	Modificación normativa derogada.	Apdo. 4
Modificación 5	Modificación normativa de referencia.	Apdo. 6

A continuación se incluye el texto original de la norma seguido de la modificación propuesta para la NAV 7-1-3.4 +M1+M2, en cursiva:

2.1.-MODIFICACIÓN 1

Texto original de la NAV 7-1-3.4 +M1+M2

Dependiendo de la existencia de una base de montaje o de los medios auxiliares necesarios se pueden premontar los desvíos de diferente manera:

- En la base de trabajo. En este caso se requerirán medios auxiliares tales como una losa con dimensiones predeterminadas, perfectamente nivelada y equipada con bipórticos motorizados, plataformas adaptadas para el transporte de los desvíos premontados en la base y de maquinaria del tipo sistema modular PEM/LEM, que permita levantar y mover los desvíos.
- En explanada próxima a la ubicación definitiva. Para ello deberá disponerse de una superficie con una nivelación adecuada y se usarán rastreles o la vía adyacente para garantizar la aceptación del protocolo de premontaje.

Las comprobaciones que es necesario realizar en los premontajes, cualquiera que sea el método

elegido para su realización son las siguientes:

- Ancho
- Posición de las traviesas
- Descuadres
- Calas

El contratista deberá redactar un plan de montaje en el que quede definido el proceso a seguir.

Texto propuesto:

Dependiendo de la existencia de una base de montaje o de los medios auxiliares necesarios se pueden premontar los desvíos de diferente manera:

•En la base de trabajo. En este caso se requerirán medios auxiliares tales como una losa con dimensiones predeterminadas, perfectamente nivelada y equipada con bipórticos motorizados, plataformas adaptadas para el transporte de los desvíos premontados en la base y de maquinaria del tipo sistema modular PEM/LEM, que permita levantar y mover los desvíos.

•En explanada próxima a la ubicación definitiva. Para ello deberá disponerse de una superficie con una nivelación adecuada y se usarán rastreles o la vía adyacente para garantizar la aceptación del protocolo de premontaje.

Las comprobaciones que es necesario realizar en los premontajes, cualquiera que sea el método elegido para su realización son las siguientes:

- Ancho
- Posición de las traviesas
- Descuadres
- Calas

El contratista deberá redactar un plan de montaje en el que quede definido el proceso a seguir.

En el caso de los desvíos de madera, las traviesas se dispondrán de tal forma que la placa identificativa quede en el lado del hilo director.

En el caso de los desvíos de hormigón, como norma general, las traviesas se dispondrán de tal forma que su número de orden marcado quede en el extremo izquierdo, visto desde el comienzo del desvío, con la salvedad de las traviesas "con mano izquierda (I) / derecha (D)", cuya designación quedará junto al hilo director y de las traviesas partidas, cuyos números quedarán junto a los hilos exteriores.

En todos los casos, en la zona de unión del corazón con las vías directa y desviada donde existen traviesas distintas para ambas vías, la designación quedará en el lado correspondiente a los hilos que no pasan por el corazón. Esta regla también es aplicable en el caso de las traviesas que queden unidas mediante placas antivibratorias de conexión.

Cualquier alteración sobre estas reglas generales deberá quedar especificada en el plano de conjunto, indicándose en el mismo de manera clara el lado en el que habrán de quedar los números de designación.

2.2.-MODIFICACIÓN 2

Texto original de la NAV 7-1-3.4 +M1+M2

Las traviesas se dispondrán de tal forma que su número de orden marcado quede en el extremo izquierdo, visto desde el comienzo del desvío, con la salvedad de las traviesas "con mano izquierda / derecha" que quedarán en el hilo director.

A partir de una longitud de traviesa de 3,60 metros, estas se deberán suministrar partidas. Las dos secciones, una vez unidas por una placa antivibratoria, deberán quedar perfectamente alineadas y niveladas.

Texto propuesto:

Las traviesas se dispondrán según se describe en el apartado 3.5.

En el caso de que existan traviesas partidas unidas por una placa antivibratoria, deberán quedar adecuadamente alineadas y niveladas.

2.3.-MODIFICACIÓN 3

Texto original de la NAV 7-1-3.4 +M1+M2

A fin de eliminar todos los defectos superficiales producidos en el carril durante la fase de obra, será necesario amolar el carril. Para ello se seguirá la normativa europea al respecto UNE-EN 13231-3 "Aplicaciones ferroviarias. Vía. Recepción de trabajos. Parte 3: Recepción de carriles reperfilados en vía".

Texto propuesto:

A fin de eliminar todos los defectos superficiales producidos en el carril durante la fase de obra, será necesario amolar el carril. Para ello se seguirá la normativa europea al respecto a la [UNE-EN 13231-2, 2021: "Aplicaciones ferroviarias. Vía. Recepción de trabajos. Parte 2: Recepción de carriles reperfilados en vía plena, aparatos de vía y dispositivos de expansión"](#).

2.4.-MODIFICACIÓN 4

Texto original de la NAV 7-1-3.4 +M1+M2

4.-NORMATIVA DEROGADA

La presente NAV deroga el siguiente documento normativo:

- NAV 7-1-3.4 "Montaje de aparatos de vía sobre balasto. 1ª Edición+M1. Enero de 2021.

Texto propuesto:

4.-NORMATIVA DEROGADA

La presente NAV deroga el siguiente documento normativo:

•NAV 7-1-3.4 "Montaje de aparatos de vía sobre balasto. 1ª Edición: julio 2018 + M1: enero 2021 + M2: julio 2022.

2.5.-MODIFICACIÓN 5

Texto original de la NAV 7-1-3.4 +M1+M2

6.-BIBLIOGRAFÍA

Adif. NAV 3-4-3.0. "Montaje de vía en balasto para obra nueva". 1ª Edición. Julio 2015.

Adif. NAV 7-1-4.1. "Montaje de vía. Neutralización y homogenización de tensiones en la vía sin junta". 2ª Edición+M1. Enero 2020.

Adif. NAV 5-2-0.1.+M1 "Norma para la operación de trenes y trabajos en fase de construcción". 1ª Edición + M1. Junio 2017.

Adif. NAV 7-1-5.1. "Montaje de vía. Clasificación y requisitos de las bateadoras". 1ª Edición. Julio 2000.

Adif. ET 03.360.571.8 "Traviesas monobloque de hormigón pretensado". 6ª Edición+M1. Julio 2020.

Adif. NAR 5/17 "Normativa de Cargamento". Julio 2017.

UNE-EN 13231-3 "Aplicaciones ferroviarias. Vía. Recepción de trabajos. Parte 3: Recepción de carriles reperfilados en vía": 2013.

Texto propuesto:

6.-NORMATIVA DE REFERENCIA

En el contenido de esta norma se hace referencia a los documentos normativos que se citan a continuación.

En el caso de documentos referenciados sin edición y fecha se utilizará la última edición vigente; en el caso de normas citadas con versión exacta, se debe aplicar esta edición concreta.

En el caso de normas UNE EN que establezcan condiciones armonizadas para la comercialización de productos de construcción, que sean transposición de normas EN cuya referencia haya sido publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea, será de aplicación la última versión comunicada por la Comisión y publicada en el DOUE.

•UNE-EN 13231-2, 2021: "Aplicaciones ferroviarias. Vía. Recepción de trabajos. Parte 2: Recepción de carriles reperfilados en vía plena, aparatos de vía y dispositivos de expansión". AENOR.

•NAV 3-4-3.0. "Montaje de vía en balasto para obra nueva". 1ª Edición: julio 2015. [Adif](#).

•NAV 7-1-4.1. "Neutralización y homogeneización de tensiones [del carril](#) en la vía sin juntas".

NORMA ADIF VÍA	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
MONTAJE DE APARATOS DE VÍA SOBRE BALASTO	COMITÉ DE NORMATIVA
NAV 7-1-3.4	MODIFICACIÓN 3
	MAYO 2023
	Pág. 7 de 9

3ª Edición+M1: enero 2023. Adif.

•NAV 5-2-0.1. "Norma para la operación de trenes y trabajos en fase de construcción". 1ª Edición: julio 2016 + M1: junio 2017. Adif.

•Adif. NAV 7-1-5.1. "Montaje de vía. Clasificación y requisitos de las bateadoras". 1ª Edición: julio 2000. Adif.

•NAV 3-3-2.1. "Soldadura aluminotérmica de carriles. Ejecución y recepción de soldaduras". 3ª Edición: julio 2018. Adif.

•ET 03.360.571.8 "Traviesas monobloque de hormigón pretensado". 6ª Edición: julio 2018+M1: Julio 2020. Adif.

•ET 03.360.155.0 "Soldadura aluminotérmica de carriles". 2ª Edición: julio 2015 + M1: julio 2020. Adif.

•NAR 5/17 "Normativa de Cargamento". Julio 2017. Adif.

BORRADOR