

Bloque IV. Ejercicios complementarios

Indique si las siguientes afirmaciones son verdaderas o falsas:

1. La clavadora sirve para apretar tornillos y tirafondos de las sujeciones de la vía ferroviaria
2. La barrenadora sirve para realizar taladros en el alma del carril
3. La bateadora corrige el peralte, nivela y alinea la vía y restablece el apoyo de las traviesas
4. La perfiladora se clasifica como maquinaria ligera
5. Para realizar en una sola pasada la renovación rápida de vía (sustituir balasto, traviesas, carril...) se utiliza solo la desguarnecedora
6. La nivelación transversal define las variaciones de cota de la superficie de rodadura de cada hilo de carril respecto a un plano de comparación
7. Los defectos de alabeo facilitan el descarrilamiento
8. El mantenimiento correctivo revisa periódicamente cada elemento de vía
9. Para poder aplicar el mantenimiento según estado se necesita conocer en tiempo real el estado de la vía y actuar con rapidez en la corrección de defectos locales
10. Los defectos de onda media y onda larga provocan resonancias con las masas no suspendidas a velocidades altas
11. En el mantenimiento según estado los valores de intervención implican que no se puede permitir la circulación normal
12. En el mantenimiento según estado la geometría horizontal de vía se mide a través de la nivelación longitudinal, nivelación transversal y alabeo
13. En el mantenimiento según estado los parámetros de trazado se miden por tramos de 70 o 200 metros
14. Los valores extremos medidos de los defectos permiten analizar defectos puntuales aislados
15. RENFE cuantifica el estado geométrico de vía a través de los valores indicados por los parámetros QN1 y QN2

16. En la construcción de una vía ferroviaria sobre balasto, el subbalasto y balasto se pueden extender con extendedora o motoniveladora y rodillos
17. En la construcción de una vía ferroviaria sobre balasto el proceso de liberación de tensiones se debe realizar antes de acabar la primera nivelación
18. En segunda nivelación las sujeciones están apretadas al 60-70 % de su valor definitivo
19. La renovación de vía puede llevarse a cabo si se necesita adaptar una línea a un nuevo tráfico ferroviario
20. Los sistemas de construcción de vía en placa top-down construyen primero la solera de hormigón y luego ajustan geoméricamente el carril