

## ESPECIFICACIÓN TÉCNICA

**TÍTULO:** SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CINCO PUENTES-GRÚA DE 3 TM EN EL ÁREA DE RODAJE ZONA CENTRAL DE LA NUEVA BASE DE MANTENIMIENTO INTEGRAL DE VALLADOLID.

**CODIGO:** GM 02N 025 c



---

**RESUMEN DE MODIFICACIONES**

**EDICIÓN**

**FECHA**

**MODIFICACIONES**

## ÍNDICE

- 1.- OBJETO
- 2.- CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS
- 3.- PROTECCIONES Y SEGURIDADES
- 4.- ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA
- 5.- INCLUSIONES
- 6.- EXCLUSIONES
- 7.- DOCUMENTACIÓN TÉCNICA
- 8.- GARANTÍA

## 1.- OBJETO

El objeto de estas especificaciones es determinar las condiciones técnicas de suministro e instalación de cinco puentes-grúa en el área de rodaje y reparación de bogies de la nueva Base de Mantenimiento Integral de Valladolid.

## 2.- CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

- Tipo..... Birrail monoviga.  
Carros independientes
- Capacidad de elevación polipasto principal..... 3 Tm.
- Longitud del camino de rodadura..... **187** m
- Luz entre ejes de carriles de rodadura..... **12.00** m
- Altura de elevación (libre bajo ganchos)..... 4,0 m.
- Recorrido total de los ganchos..... 4,0 m
- Clasificación S/FEM estructura..... A4
- Clasificación S/FEM mecanismos..... M4

### MOVIMIENTO DE ELEVACIÓN

- Velocidad rápida (3 Tm)..... 8 m/min.  $\pm$  5%
- Velocidad de precisión (3 Tm)..... 1,3 m/min.  $\pm$  5%
- Potencia del motor (3 Tm)..... 5 Kw en velocidad rápida / 0,83 kw en velocidad lenta.
- Protección..... IP-55

### MOVIMIENTO DE DIRECCIÓN

- Velocidad rápida (3 Tm)..... 20 m/min.  $\pm$  10% (minima)
- Velocidad de precisión (3 Tm)..... 5 m/min.  $\pm$  10%
- Potencias del motor (3 Tm)..... 0,85 Kw.
- Protección..... IP-55

### MOVIMIENTO DE TRASLACIÓN (variador)

- Velocidad principal..... 40 / 10 m/min.  $\pm$  10%
- Potencia del motor..... 2 motores de 0,85 Kw.
- Protección..... IP-55

## OTRAS

- Tensión de alimentación..... 400 V. / 50 Hz.
- Tensión de mando y control.....24 / 48V ( Según UNE 20 – 416 – 89 ) .
- Aislamiento..... Clase F
- Trampilla de acceso..... SI
- Doble velocidad en todos los movimientos..... SI
- Final de carrera en todos los movimientos..... SI
- Final de carrera de seguridad en elevación, con corte general..... SI
- Limitador contra sobrecargas..... SI
- Circuito de mando separado del de potencia con transformador..... SI
- Mando por radiocontrol ..... SI
- Mando (emergencia) de botonera desplazable a lo largo de todo el puente..... SI
- Protección contra cortocircuitos en todos los movimientos y mando..... SI
- Conectores de enchufe rápido y seguro en botonera..... SI
- Instalación eléctrica, todo exterior, con canaleta..... SI
- Conexión de cuadro y motores con terminales..... SI
- Brazo tomacorrientes de línea regulable y con caja de conexiones..... SI
- Soportes protección mangueras del puente para evitar enganches..... SI
- Soportes sobre perfil para canalizaciones futuras de cables..... SI
- Centrado y alineación ejes X,Y,Z del conjunto y bancada homologada..... SI

La estructura del puente se realizará mediante vigas formadas por perfiles o chapas de acero soldadas en forma de cajón.

Las vigas principales serán calculadas para resistir cargas verticales y empujes horizontales en las condiciones más desfavorables.

En dichas condiciones, las flechas máximas de vigas y testers serán inferiores a 1/1.000 de sus respectivas luces.

Traslación del puente grúa por dos grupos de transmisión formados por motor reductor acoplado a rueda motriz.( 2)

Numero de ruedas del puente grúa: 4

Número de motores traslación carro: 1

Número de ruedas del carro: 4

Todas las ruedas de traslación del puente y del carro serán de acero con doble pestaña y montadas sobre rodamiento.

Tensión de alimentación trifásica a 380 V entre fases, frecuencia 50 Hz.

Conexión a masa de todas las partes metálicas. Alimentación del puente con línea blindada.

Alimentación eléctrica del carro mediante cable plano flexible soportado por carritos desplazables a lo largo del puente.

Accionamiento del carro mediante botonera desplazable a lo largo del puente y opcionalmente por mando a distancia (vía radio).

El mando a distancia, además, de los mandos de control de puente grúa, incluido botón parada emergencia, dispondrá de otros dos mas, que conecten y desconecten la corriente de alimentación.

La tensión de alimentación al mando para accionamiento del puente grúa, dependerá del cumplimiento de condicionantes de seguridad establecidos.

Final de carrera compuesto por micro-ruptores para control del posicionamiento del puente grúa, polipasto y altura gancho. Los reductores del polipasto del carro y los del puente, irán en cajas estancas y sus engranajes serán de acero aleado y tratado.

Los ejes de los reductores irán montados sobre rodamientos.

El polipasto, el puente y el carro irán equipados con frenos electromagnéticos con accionamiento instantáneo al cesar la corriente eléctrica.

Motores equipados con protector térmico para proteger de sobrecalentamientos. Protección mínima del motor: IP55

Dispositivo guía-cables en polipasto que asegure el perfecto arrollamiento del cable tambor. Conexión a masa de todas las partes metálicas.

Máximo nivel sonoro continuo equivalente medido a (1) metro de distancia de la maquina en marcha, no será superior a 80 dB(A).

La acción mantenida sobre los órganos de puesta en marcha, no debe en ningún caso oponerse a las órdenes de parada. La puesta en marcha de la maquina solo será posible cuando estén garantizadas las condiciones de seguridad para las personas y para la propia maquina.

### 3.- PROTECCIONES Y SEGURIDADES

Avisador acústico y luminoso en cualquier movimiento del puente..... SI Cuadro con interruptor de corte..... SI Doble final de carrera en carro y puente, de velocidad rápida a lenta en traslaciones y parada antes de alcanzar el limite final del recorrido.....SI Final de carrera de seguridad total en gancho, con parada de toda la grúa... SI Protección antidescarrilamiento..... SI Limitador contra sobrecargas..... SI Fasímetro contra cambio de fases..... SI Conectores de enchufe rápido..... SI Toda la instalación eléctrica exterior..... SI Certificado de cable y gancho..... SI Certificado CE..... SI Frenado del gancho eléctrico, con posicionamiento desde lenta..... SI

Variador en traslación del puente, con protección de motores contra bajo- sobretensión, contactos directos e indirectos, fallo de fase, rampa de aceleración y deceleración, indicación de entrada a freno posicionamiento..... SI

Protección general contra cortocircuitos francos y protección magnetotérmica para cada uno de los movimientos..... SI Aislamiento en los motores, clase F, permitiendo temperaturas hasta 160 °C..... SI

Estas características resumen la instalación básica prevista, la cuál habrá de ser ofertada con carácter excluyente y será tomada como referencia fundamental para comparar ofertas; no obstante, se admitirá la mejora de su funcionalidad o abaratar costes, siempre y cuando se justifiquen objetivamente las propuestas mejoradas. El adjudicatario deberá comprobar, una vez montados por RENFE los caminos de rodadura, las medidas exactas que corregirán las teóricas que figuran en esta especificación.

#### 4.- ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA

La línea eléctrica será blindada, tipo VAHLE o similar, para los recorridos indicados, III+T.T, con protección antidedo, según normas UNE, Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión y protección V.D.E., toma extrema.

Estará incluida en la oferta.

Esta blindos barra deberá ser diseñada por el suministrador del puente grúa conforme a la distribución de cuadros eléctricos existentes.

#### 5.- INCLUSIONES

Estará incluido:

- La alimentación eléctrica mencionada en el apartado anterior y su conexión a cuadro auxiliar próximo.
  - El suministro e instalación de la llanta guía de rodadura, topes de final de recorrido, soldaduras, piezas especiales, transporte y medios auxiliares (auto-grúas, etc.) necesarios para el correcto montaje.
- El suministro, montaje y puesta a punto de la instalación serán en la forma llave en mano, por lo que deberán considerarse a cargo del adjudicatario todas las actuaciones necesarias que expresamente se señalen en estas especificaciones.

#### 6.- EXCLUSIONES

RENFE dispondrá la acometida de electricidad que determine el adjudicatario en su oferta, que estará disponible en un cuadro auxiliar próximo, debiendo el proveedor montar las líneas necesarias a partir de este punto.

## 7.- DOCUMENTACIÓN TÉCNICA

El adjudicatario deberá entregar a RENFE junto con el puente-grúa:

- Planos o esquemas del equipo con listado de los componentes, identificando los mismos mediante referencias comerciales o del propio suministrador.
- Planos de implantación definitivos.
- Descripción de la instalación, características técnicas (mecánicas y eléctricas), puesta en marcha y funcionamiento de la misma.
- Operaciones antes de cada ciclo de utilización.
- Instrucciones de mantenimiento, con indicación de ciclos y sus gamas de trabajo.
- Evaluación de riesgos y relación de seguridades que se incorporan para prevenirlas.
- Esquemas eléctricos de principio.
- Esquemas eléctricos de cableado.
- Certificación de procedencia de materiales y certificación CE del puente-grúa.
- Certificados de homologación y pruebas correspondientes.

El Proveedor deberá tomar las medidas “in situ” de la estructura (vigas carril, etc.), antes de comenzar la fabricación de los puentes grúa, necesarias para realizar el montaje de sus equipos.

### REQUERIMIENTOS GENERALES:

Durante el correcto funcionamiento de los puentes grúa en la ubicación correspondiente dentro de la nueva B.M.I - VA, el nivel sonoro que cada uno de ellos produzca nunca deberá superar los 85 dB.

Los puentes grúa deberán poder funcionar bien utilizando el mando de control remoto ó bien utilizando el mando de cable

La operación de movimiento deberá ser controlada en todo momento por un detector de movimiento, de modo que si transcurre un tiempo prefijado y los puentes grúa no se mueven, dicho puentes se desconecten automáticamente de corriente.

### LISTADO DE EQUIPOS A ADQUIRIR:

5 Puentes grúa con las prestaciones descritas en el presente documento.

5 Mandos de control remoto

Planos de fabricación de los puentes grúa (copia en papel y en CD, en formato pdf y dwg).

Estos planos deberán entregarse a RENFE en el momento de la recepción provisional de los equipos.

Relación detallada de los repuestos de primera necesidad sus planos asociados y sus referencias. A su vez, se deberán indicar datos completos de los posibles proveedores de los mismos.



---

I Lote de piezas repuesto que sean citadas en la anterior relación.

I Dossier de documentación técnica en español que contenga lo siguiente:

- Detalles de montaje de los puentes grúa.
- Instrucciones para la puesta en marcha.
- Planning detallado de mantenimiento preventivo completo, incluyendo los ciclos de mantenimiento y las actuaciones a realizar durante los mismos.
- Esquema y componentes mecánicos / eléctricos de los puentes grúa.
- Descripción técnica.

#### CONDICIONES GENERALES:

Marcado de conformidad CE.

Transporte incluido hasta su ubicación en la nueva B.M.I de Valladolid. Puesta en marcha de los puentes grúa.

Prueba de carga de los puente grúa, a realizar por la empresa suministradora de las mismas.

Conforme a la nueva Directiva Europea de Máquinas 2006/42 (Apartado 4.1.3), transpuesta a la legislación española mediante el R.D 1644/2008, que establece la obligatoriedad de la realización de pruebas de carga estáticas y dinámicas. Dichas pruebas son de aplicación para todo tipo de maquinaria de elevación y cuando se comercialicen o se pongan por primera vez en servicio (ley que entró en vigor el 29 de Diciembre de 2009).

La empresa suministradora de los puentes grúa que adquiera la nueva B.M.I - VA, deberá realizar una prueba de carga en destino y en presencia de los operadores que RENFE estime oportunos.

Los resultados de estas pruebas deberán ser acreditados mediante un documento oficial expedido por la empresa suministradora para certificar la carga máxima útil de los equipos adquiridos.

Las cargas de ensayo necesarias para hacer la prueba de carga del puente grúa, deberá aportarlas el suministrador del mismo.

Pruebas de movimiento de cada puente grúa en modo individual, en modo sincronizado y en modo tándem con otros puentes grúa, si fuere el caso y considerando las diferentes posibilidades en modo vacío y en modo carga. Formación técnica del personal en español, de modo que una vez estén los puentes grúa operativos, la empresa suministradora deberá dar una formación a los operadores que RENFE estime oportuno. Esta formación incluirá además los aspectos de mantenimiento mecánico / eléctrico del puente grúa.

Acompañamiento a la producción, de modo que al menos durante un día los operadores que vayan a realizar movimientos de componentes con los puentes grúa descritos en el presente documento, estén acompañados por personal técnico de la empresa suministradora para atender cualquier eventualidad que pudiera surgir.

---

## 8.- GARANTÍA

La instalación será realizada de forma que cumpla la normativa legal aplicable, tanto en materia medio — ambiental como de Prevención de Riesgos Laborales.

El diseño, materiales y fabricación de todos los elementos y componentes de la instalación se ajustarán a lo explicitado en el apartado correspondiente y de todos aquellos, que el ofertante considere necesarios para el buen funcionamiento y protección del personal. Cualquier modificación al presente Pliego será adecuadamente justificado.

En las ofertas se especificarán los límites de los trabajos a efectuar.

El suministrador garantizará el buen funcionamiento de todos los elementos objeto de su suministro, al menos, durante el plazo de 2 años. La garantía incluirá: mano de obra, repuestos, desplazamientos y la sustitución (por otro nuevo) del equipo o parte de él.

La medición se realizará por unidades (ud) realmente suministrada e instalada. El precio incluye el diseño, fabricación, pruebas en fábrica, preparación para transporte, suministro a obra, replanteo, estructura auxiliar, montaje e instalación, pruebas de recepción, puesta

en servicio, mano de obra, formación del personal y pruebas finales de recepción, en particular las pruebas de carga y su certificación, así como los medios necesarios para hacerlas.

Será por cuenta y abono del contratista la correcta conservación y mantenimiento de la maquinaria, en todas las fases, hasta su recepción definitiva. Si el Director de las Obras considera que la instalación no se ha llevado a cabo correctamente o la maquinaria en si presenta defectos, será por cuenta y abono del contratista las reparaciones pertinentes o la sustitución de la maquinaria en caso necesario.