

ACTA DE PRUEBA DE CARGA							
TIPO DE PRUEBA : Recepción obra nueva			FECHA DE PRUEBA : 19/12/2007				
IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA							
ADMINISTRADOR :			Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)				
OBRA :			ALTA VELOCIDAD LÍNEA MADRID - BARCELONA- FRONTERA FRANCESA				
TRAMO :			BYPASS BARCELONA-SEVILLA				
NOMBRE :			Viaducto del Manzanares - 0100R1V/I01 - P.K. 2+148				
DESCRIPCIÓN : El viaducto tiene una longitud total de 650 metros. A lo largo del mismo se distinguen tres zonas claramente diferenciadas. La primera zona, con origen en el estribo del lado Madrid, está compuesta por ocho vanos isostáticos de 35,00 m de luz; la segunda es un tramo hiperestático de cinco vanos con luces de 33,10 m + 7,80 m + 42,2 m + 7,80 m + 33,10 m, respectivamente. Finalmente la tercera zona está compuesta por siete vanos isostáticos de 35,00 m de luz. La sección transversal del tablero está conformada por dos vigas cajón de 2,60 m de canto separadas entre sí 5,50 m, conjuntamente con prelosas prefabricadas y una losa de compresión hormigonada in situ. Las vigas son prefabricadas de hormigón pretensado con una anchura en su parte inferior de 2,20 m y la losa de compresión in situ tiene espesor variable con 0,20 m en los extremos y 0,34 m en el eje. La anchura total del tablero es de 14 m. El hormigón de las vigas prefabricadas es del tipo HP-50, mientras que le de la prelosa nervada es HP-40. El tipo de hormigón de la losa in situ es HA-25. El acero pasivo empleado fue B 500 S y el acero activo Y 1860S7.							
ASISTENTES							
NOMBRES			ENTIDAD				
MARCOS ROS GARCÍA			GEOCISA				
CONDICIONES ATMOSFÉRICAS							
Temperatura : 6 °C			Humedad relativa : 75%				
PUNTOS DE MEDICIÓN INSTALADOS							
		Vano 1	Vano 2	Vano 3	Vano 4	Totales	
FLECHAS	Equipos ópticos						
	Transductores de desplazamiento	4	4	4	4	16	
DEFORMACIONES UNITARIAS	Bandas extensométricas	0	0	0	0	0	
VIBRACIONES	Acelerómetros	1	0	0	1	2	
TRENES DE CARGA UTILIZADOS							
VEHÍCULO		NÚMERO		PESO UNITARIO (kN)			
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL		
Locomotora rumana	Locomotora rumana	2		1.176,00	1.176,00		
Tolva	Tolva	2		800,00	800,00		
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN : 43%							
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS : Sentido creciente de PKs							
HORA DE COMIENZO : 10:00							
RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA							
			VANOS	1	2	3	4
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas :	64%	67%	60%	60%
			Deformaciones Unitarias :	-	-	-	-
		Pruebas simplificadas	Flechas :				
			Deformaciones Unitarias :				
Dinámica		Frecuencia propia de vibración :		81%	-	-	81%
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas :	99%	100%	98%	99%
			Deformaciones Unitarias :	-	-	-	-
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL : NINGUNA							
OBSERVACIONES : Vanos isostáticos							
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO	APTO ☒	NO APTO ☐	RESTRICCIONES :				

Firma de los asistentes



Marcos Ros García

ACTA DE PRUEBA DE CARGA								
TIPO DE PRUEBA : Recepción obra nueva				FECHA DE PRUEBA : 19/12/2007				
IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA								
ADMINISTRADOR :		Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)						
OBRA :		ALTA VELOCIDAD LÍNEA MADRID - BARCELONA- FRONTERA FRANCESA						
TRAMO :		BYPASS BARCELONA-SEVILLA						
NOMBRE :		Viaducto del Manzanares - 0100R1V/I01 - P.K. 2+148						
DESCRIPCIÓN : El viaducto tiene una longitud total de 650 metros. A lo largo del mismo se distinguen tres zonas claramente diferenciadas. La primera zona, con origen en el estribo del lado Madrid, está compuesta por ocho vanos isostáticos de 35,00 m de luz; la segunda es un tramo hiperestático de cinco vanos con luces de 33,10 m + 7,80 m + 42,2 m + 7,80 m + 33,10 m, respectivamente. Finalmente la tercera zona está compuesta por siete vanos isostáticos de 35,00 m de luz. La sección transversal del tablero está conformada por dos vigas cajón de 2,60 m de canto separadas entre si 5,50 m, conjuntamente con prelosas prefabricadas y una losa de compresión hormigonada in situ. Las vigas son prefabricadas de hormigón pretensado con una anchura en su parte inferior de 2,20 m y la losa de compresión in situ tiene espesor variable con 0,20 m en los extremos y 0,34 m en el eje. La anchura total del tablero es de 14 m. El hormigón de las vigas prefabricadas es del tipo HP-50, mientras que le de la prelosa nervada es HP-40. El tipo de hormigón de la losa in situ es HA-25. El acero pasivo empleado fue B 500 S y el acero activo Y 1860S7.								
ASISTENTES								
NOMBRES				ENTIDAD				
MARCOS ROS GARCÍA				GEOCISA				
CONDICIONES ATMOSFÉRICAS								
Temperatura : 9 °C				Humedad relativa : 70%				
PUNTOS DE MEDICIÓN INSTALADOS								
		Vano 5	Vano 6	Vano 7	Vano 8	Totales		
FLECHAS	Equipos ópticos							
	Transductores de desplazamiento	4	4	4	4	16		
DEFORMACIONES UNITARIAS	Bandas extensométricas	0	0	0	0	0		
VIBRACIONES	Acelerómetros	1	0	0	1	2		
TRENES DE CARGA UTILIZADOS								
VEHÍCULO		NÚMERO		PESO UNITARIO (kN)				
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL			
Locomotora rumana	Locomotora rumana	2		1.176,00	1.176,00			
Tolva	Tolva	2		800,00	800,00			
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN : 38%								
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS : Sentido creciente de PKs								
HORA DE COMIENZO : 12:30								
RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA								
				VANOS	5	6	7	8
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas :	60%	60%	60%	60%	
			Deformaciones Unitarias :	-	-	-	-	
		Pruebas simplificadas	Flechas :					
			Deformaciones Unitarias :					
Dinámica		Frecuencia propia de vibración :		103%	-	-	108%	
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas :	98%	99%	99%	100%	
			Deformaciones Unitarias :	-	-	-	-	
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL : NINGUNA								
OBSERVACIONES : Vanos isostáticos								
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO	APTO ☒	NO APTO ☐	RESTRICCIONES :					

Firma de los asistentes



Marcos Ros García

ACTA DE PRUEBA DE CARGA								
TIPO DE PRUEBA : Recepción obra nueva				FECHA DE PRUEBA : 17/12/2007				
IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA								
ADMINISTRADOR :		Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)						
OBRA :		ALTA VELOCIDAD LÍNEA MADRID - BARCELONA- FRONTERA FRANCESA						
TRAMO :		BYPASS BARCELONA-SEVILLA						
NOMBRE :		Viaducto del Manzanares - 0100R1V/I01 - P.K. 2+148						
DESCRIPCIÓN : El viaducto tiene una longitud total de 650 metros. A lo largo del mismo se distinguen tres zonas claramente diferenciadas. La primera zona, con origen en el estribo del lado Madrid, está compuesta por ocho vanos isostáticos de 35,00 m de luz; la segunda es un tramo hiperestático de cinco vanos con luces de 33,10 m + 7,80 m + 42,2 m + 7,80 m + 33,10 m, respectivamente. Finalmente la tercera zona está compuesta por siete vanos isostáticos de 35,00 m de luz. La sección transversal del tablero está conformada por dos vigas cajón de 2,60 m de canto separadas entre si 5,50 m, conjuntamente con prelosas prefabricadas y una losa de compresión hormigonada in situ. Las vigas son prefabricadas de hormigón pretensado con una anchura en su parte inferior de 2,20 m y la losa de compresión in situ tiene espesor variable con 0,20 m en los extremos y 0,34 m en el eje. La anchura total del tablero es de 14 m. El hormigón de las vigas prefabricadas es del tipo HP-50, mientras que le de la prelosa nervada es HP-40. El tipo de hormigón de la losa in situ es HA-25. El acero pasivo empleado fue B 500 S y el acero activo Y 1860S7.								
ASISTENTES								
NOMBRES				ENTIDAD				
MARCOS ROS GARCÍA				GEOCISA				
CONDICIONES ATMOSFÉRICAS								
Temperatura : 7 °C				Humedad relativa : 50%				
PUNTOS DE MEDICIÓN INSTALADOS								
		Vano 9	Vano 9-10	Vano 10	Vano 10-11	Totales		
FLECHAS	Equipos ópticos			2		2		
	Transductores de desplazamiento	4	1	2	1	8		
DEFORMACIONES UNITARIAS	Bandas extensométricas							
VIBRACIONES	Acelerómetros	1		1		2		
TRENES DE CARGA UTILIZADOS								
VEHÍCULO		NÚMERO		PESO UNITARIO (kN)				
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL			
Locomotora rumana	Locomotora rumana	2		1.176,00	1.176,00			
Tolva	Tolva	4		800,00	800,00			
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN : 43%								
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS : Sentido creciente de PKs								
HORA DE COMIENZO : 13:34								
RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA								
				VANOS	9	9-10	10	10-11
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas :	66%	60%	106%	<110%	
			Deformaciones Unitarias :	-	-	-	-	
		Pruebas simplificadas	Flechas :					
			Deformaciones Unitarias :					
Dinámica		Frecuencia propia de vibración :		101%	-	121%	-	
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas :	98%	96%	92%	87%	
			Deformaciones Unitarias :	-	-	-	-	
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL : NINGUNA								
OBSERVACIONES : Tramo hiperestático								
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO	APTO ☒	NO APTO ☐	RESTRICCIONES :					

Firma de los asistentes



Marcos Ros García

ACTA DE PRUEBA DE CARGA							
TIPO DE PRUEBA : Recepción obra nueva			FECHA DE PRUEBA : 17/12/2007				
IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA							
ADMINISTRADOR :		Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)					
OBRA :		ALTA VELOCIDAD LÍNEA MADRID - BARCELONA- FRONTERA FRANCESA					
TRAMO :		BYPASS BARCELONA-SEVILLA					
NOMBRE :		Viaducto del Manzanares - 0100R1V/I01 - P.K. 2+148					
DESCRIPCIÓN : El viaducto tiene una longitud total de 650 metros. A lo largo del mismo se distinguen tres zonas claramente diferenciadas. La primera zona, con origen en el estribo del lado Madrid, está compuesta por ocho vanos isostáticos de 35,00 m de luz; la segunda es un tramo hiperestático de cinco vanos con luces de 33,10 m + 7,80 m + 42,2 m + 7,80 m + 33,10 m, respectivamente. Finalmente la tercera zona está compuesta por siete vanos isostáticos de 35,00 m de luz. La sección transversal del tablero está conformada por dos vigas cajón de 2,60 m de canto separadas entre sí 5,50 m, conjuntamente con prelosas prefabricadas y una losa de compresión hormigonada in situ. Las vigas son prefabricadas de hormigón pretensado con una anchura en su parte inferior de 2,20 m y la losa de compresión in situ tiene espesor variable con 0,20 m en los extremos y 0,34 m en el eje. La anchura total del tablero es de 14 m. El hormigón de las vigas prefabricadas es del tipo HP-50, mientras que le de la prelosa nervada es HP-40. El tipo de hormigón de la losa in situ es HA-25. El acero pasivo empleado fue B 500 S y el acero activo Y 1860S7.							
ASISTENTES							
NOMBRES			ENTIDAD				
MARCOS ROS GARCÍA			GEOCISA				
CONDICIONES ATMOSFÉRICAS							
Temperatura : 7 °C			Humedad relativa : 50%				
PUNTOS DE MEDICIÓN INSTALADOS							
		Vano 11				Totales	
FLECHAS	Equipos ópticos					0	
	Transductores de desplazamiento	4				4	
DEFORMACIONES UNITARIAS	Bandas extensométricas	0				0	
VIBRACIONES	Acelerómetros	1				1	
TRENES DE CARGA UTILIZADOS							
VEHÍCULO		NÚMERO		PESO UNITARIO (kN)			
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL		
Locomotora rumana	Locomotora rumana	2		1.176,00	1.176,00		
Tolva	Tolva	4		800,00	800,00		
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN : <70%							
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS : Sentido creciente de PKs							
HORA DE COMIENZO : 13:30							
RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA							
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas :	11			
			Deformaciones Unitarias :	60%			
		Pruebas simplificadas	Flechas :	-			
			Deformaciones Unitarias :				
	Dinámica		Frecuencia propia de vibración :		121%		
	PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas :	99%		
Deformaciones Unitarias :				-			
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL : NINGUNA							
OBSERVACIONES : Tramo hiperestático							
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO	APTO ☒	NO APTO ☐	RESTRICCIONES :				

Firma de los asistentes



Marcos Ros García

ACTA DE PRUEBA DE CARGA							
TIPO DE PRUEBA : Recepción obra nueva				FECHA DE PRUEBA : 18/12/2007			
IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA							
ADMINISTRADOR :		Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)					
OBRA :		ALTA VELOCIDAD LÍNEA MADRID - BARCELONA- FRONTERA FRANCESA					
TRAMO :		BYPASS BARCELONA-SEVILLA					
NOMBRE :		Viaducto del Manzanares - 0100R1VI01 - P.K. 2+148					
DESCRIPCIÓN : El viaducto tiene una longitud total de 650 metros. A lo largo del mismo se distinguen tres zonas claramente diferenciadas. La primera zona, con origen en el estribo del lado Madrid, está compuesta por ocho vanos isostáticos de 35,00 m de luz; la segunda es un tramo hiperestático de cinco vanos con luces de 33,10 m + 7,80 m + 42,2 m + 7,80 m + 33,10 m, respectivamente. Finalmente la tercera zona está compuesta por siete vanos isostáticos de 35,00 m de luz. La sección transversal del tablero está conformada por dos vigas cajón de 2,60 m de canto separadas entre si 5,50 m, conjuntamente con prelosas prefabricadas y una losa de compresión hormigonada in situ. Las vigas son prefabricadas de hormigón pretensado con una anchura en su parte inferior de 2,20 m y la losa de compresión in situ tiene espesor variable con 0,20 m en los extremos y 0,34 m en el eje. La anchura total del tablero es de 14 m. El hormigón de las vigas prefabricadas es del tipo HP-50, mientras que le de la prelosa nervada es HP-40. El tipo de hormigón de la losa in situ es HA-25. El acero pasivo empleado fue B 500 S y el acero activo Y 1860S7.							
ASISTENTES							
NOMBRES				ENTIDAD			
MARCOS ROS GARCÍA				GEOCISA			
CONDICIONES ATMOSFÉRICAS							
Temperatura : 5 °C				Humedad relativa : 85%			
PUNTOS DE MEDICIÓN INSTALADOS							
		Vano 12	Vano 13	Vano 14	Vano 15	Totales	
FLECHAS	Equipos ópticos						
	Transductores de desplazamiento	4	4	4	4	16	
DEFORMACIONES UNITARIAS	Bandas extensométricas	0	0	0	0	0	
VIBRACIONES	Acelerómetros	1	0	0	1	2	
TRENES DE CARGA UTILIZADOS							
VEHÍCULO		NÚMERO	PESO UNITARIO (kN)				
PREVISTO	REAL		PREVISTO	REAL			
Locomotora rumana	Locomotora rumana	2	1.176,00	1.176,00			
Tolva	Tolva	2	800,00	800,00			
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN : 39%							
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS : Sentido creciente de PKs							
HORA DE COMIENZO : 10:25							
RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA							
			VANOS	12	13	14	15
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas :	60%	60%	60%	60%
			Deformaciones Unitarias :	-	-	-	-
		Pruebas simplificadas	Flechas :				
			Deformaciones Unitarias :				
Dinámica		Frecuencia propia de vibración :		103%	-	-	103%
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas :	99%	99%	99%	99%
			Deformaciones Unitarias :	-	-	-	-
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL : NINGUNA							
OBSERVACIONES : Vanos isostáticos							
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO	APTO ☒	NO APTO ☐	RESTRICCIONES :				

Firma de los asistentes



Marcos Ros García

ACTA DE PRUEBA DE CARGA									
TIPO DE PRUEBA : Recepción obra nueva				FECHA DE PRUEBA : 18/12/2007					
IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA									
ADMINISTRADOR : Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)									
OBRA : ALTA VELOCIDAD LÍNEA MADRID - BARCELONA- FRONTERA FRANCESA									
TRAMO : BYPASS BARCELONA-SEVILLA									
NOMBRE : Viaducto del Manzanares - 0100R1VI01 - P.K. 2+148									
DESCRIPCIÓN : El viaducto tiene una longitud total de 650 metros. A lo largo del mismo se distinguen tres zonas claramente diferenciadas. La primera zona, con origen en el estribo del lado Madrid, está compuesta por ocho vanos isostáticos de 35,00 m de luz; la segunda es un tramo hiperestático de cinco vanos con luces de 33,10 m + 7,80 m + 42,2 m + 7,80 m + 33,10 m, respectivamente. Finalmente la tercera zona está compuesta por siete vanos isostáticos de 35,00 m de luz. La sección transversal del tablero está conformada por dos vigas cajón de 2,60 m de canto separadas entre si 5,50 m, conjuntamente con prelosas prefabricadas y una losa de compresión hormigonada in situ. Las vigas son prefabricadas de hormigón pretensado con una anchura en su parte inferior de 2,20 m y la losa de compresión in situ tiene espesor variable con 0,20 m en los extremos y 0,34 m en el eje. La anchura total del tablero es de 14 m. El hormigón de las vigas prefabricadas es del tipo HP-50, mientras que le de la prelosa nervada es HP-40. El tipo de hormigón de la losa in situ es HA-25. El acero pasivo empleado fue B 500 S y el acero activo Y 1860S7.									
ASISTENTES									
NOMBRES				ENTIDAD					
MARCOS ROS GARCÍA				GEOCISA					
CONDICIONES ATMOSFÉRICAS									
Temperatura : 7 °C				Humedad relativa : 85%					
PUNTOS DE MEDICIÓN INSTALADOS									
		Vano 16	Vano 17	Vano 18		Totales			
FLECHAS	Equipos ópticos								
	Transductores de desplazamiento	4	4	4		12			
DEFORMACIONES UNITARIAS	Bandas extensométricas	0	0	0		0			
VIBRACIONES	Acelerómetros	1	0	1		2			
TRENES DE CARGA UTILIZADOS									
VEHÍCULO		NÚMERO	PESO UNITARIO (kN)						
PREVISTO	REAL		PREVISTO	REAL					
Locomotora rumana	Locomotora rumana	2	1.176,00	1.176,00					
Tolva	Tolva	2	800,00	800,00					
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN : 40%									
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS : Sentido creciente de PKs									
HORA DE COMIENZO : 15:20									
RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA									
		VANOS							
		16	17	18					
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas :			60%	62%	60%	
		Pruebas simplificadas	Deformaciones Unitarias :			-	-	-	
			Flechas :						
			Deformaciones Unitarias :						
Dinámica		Frecuencia propia de vibración :			103%	-	103%		
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas :			98%	98%	91%	
			Deformaciones Unitarias :			-	-	-	
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL : NINGUNA									
OBSERVACIONES : Vanos isostáticos									
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO	APTO ☒	NO APTO ☐	RESTRICCIONES :						

Firma de los asistentes


 Marcos Ros García