

FECHA PRUEBA: 3 de octubre de 2001

ACTA DE LA PRUEBA DE CARGA

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD	MADRID - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA
TRAMO	PUENTE DE EBRO - LLEIDA
P.K.	42 + 368
IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	26VI05
NOMBRE	Viaducto E-2
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA	Puente continuo de hormigón pretensado de once vanos, con luces 28,00+9*35,00+28,00 metros. Sección del tablero constituida por una sección cajón de 2,45 m de canto. Estribos de muro frontal y en vueltas de hormigón armado, con cimentación es directa. Pilas de sección cajón con cabeza superior en forma de "Y" y altura máxima de 25,50 m. Cimentación de encepados y pilotes.

ASISTENTES		ORGANISMO EMPRESA
D. JOSÉ MANUEL GALINDO ESCRIBANO		G.I.F.
D. JUSTO CARRETERO PÉREZ		T.I.F.S.A.

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS		
Temperatura	27,0-29,5 °C	
Humedad relativa	35,1-42,6 %	
INSTRUMENTACIÓN INSTALADA		
(según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)		
CONTROL DE FLECHAS	TRANSDUCTORES DE DESPLAZAMIENTO	13 UNIDADES
GRADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS	6
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	3

TRENES DE CARGA UTILIZADOS					
	VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (t)	PESO TOTAL (t)
C1: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 1 (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	LOCOMOTORA	1	GIF	120,0	440,0
	TOLVAS	4	GIF	80,0	
C2: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 2 (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	LOCOMOTORA	1	TRACTOR	88,0	408,0
	TOLVAS	4	GIF	80,0	

		PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS					
		VELOCIDAD	COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 1		COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 2		
			HORA COMIENZO	HORA FINAL	HORA COMIENZO	HORA FINAL	
Prueba estática EST01		C1	15:50	16:33	C2	17:13	17:45
Prueba estática EST02		C1	16:35	17:18	C2	17:48	18:19
Prueba estática EST03		C1	17:20	17:49	C2	18:23	18:48
Prueba cuasi-estática DIN11	5 km/h	C1	13:40	13:40	C2	-	-
Prueba cuasi-estática DIN21	5 km/h	C1	-	-	C2	14:52	14:52
Prueba a velocidad media DIN12	40 km/h	C1	13:55	13:55	C2	-	-
Prueba a máxima velocidad DIN13	80 km/h	C1	14:00	14:00	C2	-	-
Prueba de frenado a máxima velocidad DIN14	80 km/h	C1	14:10	14:10	C2	-	-

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA	
Resultados prueba	Acordes con los teóricos previstos en el Proyecto de Prueba de Carga
Recuperaciones	Superiores al 90 % en todos los casos. Comportamiento de la estructura: Elástico
Anomalías detectadas en la inspección visual previa	Nidos y coqueas de grava en los estribos que podrían derivar en alguna patología en el futuro. Penuñas incidencias con influencia en la estética.
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo	Ninguna en particular
Otros datos de Interés	Prueba de carga desarrollada en días distintos para diferentes conjuntos de vanos.
Comportamiento resistente de la estructura	Correcto durante la realización de las pruebas de carga
Observaciones	Estos datos corresponden a las pruebas de carga en los vanos 1-2-3

D. JOSÉ MANUEL GALINDO ESCRIBANO
por G.I.F.

 **TIFSA**
D. JUSTO CARRETERO PÉREZ
por T.I.F.S.A.

0 DESCRIBANO

RECIBI 20 DE DICIEMBRE DE 2018

Nº ~~5626~~ 5438

16 FEB. 2018

1/3

ACTA DE LA PRUEBA DE CARGA

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD	MADRID - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA
TRAMO	PUENTE DE EBRO - LLEIDA
P.K.	42 + 368
IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	26V105
NOMBRE	Viaducto E-2
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA	Puente continuo de hormigón pretensado de once vanos, con luces 28,00+9*35,00+28,00 metros. Sección del tablero constituida por una sección cajón de 2,45 m de canto. Estribos de muro frontal y en vueltas de hormigón armado, con cimentación es directa. Pilas de sección cajón con cabeza superior en forma de "Y" y altura máxima de 25,50 m. Cimentación de encepados y pilotes.

ASISTENTES	
D. JOSÉ MANUEL GALINDO ESCRIBANO	ORGANISMO EMPRESA
D. JUSTO CARRETERO PÉREZ	G.I.F.
	T.I.F.S.A.

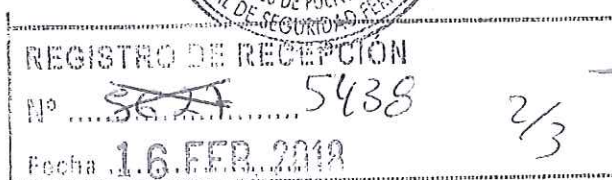
CONDICIONES ATMOSFÉRICAS					
Temperatura	23,6-27 °C				
Humedad relativa	58,9-69,8 %				
INSTRUMENTACIÓN INSTALADA					
(según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)					
CONTROL DE FLECHAS	TRANSDUCTORES DE DESPLAZAMIENTO	UNIDADES			
GRADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS	16			
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	8			
		1			
TRENES DE CARGA UTILIZADOS					
	VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (t)	PESO TOTAL (t)
C1: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 1 (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	LOCOMOTORA	1	GIF	120,0	440,0
	TOLVAS	4	GIF	80,0	
C2: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 2 (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	LOCOMOTORA	1	TRACTOR	88,0	408,0
	TOLVAS	4	GIF	80,0	
SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DIÁMICAS			LLEIDA-ZARAGOZA		

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS						
	VELOCIDAD	COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 1		COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 2		
		HORA COMIENZO	HORA FINAL	HORA COMIENZO	HORA FINAL	
Prueba estática EST14		C1 18:10	18:34	C2 -	-	
Prueba estática EST15		C1 18:45	19:07	C2 -	-	
Prueba estática EST26		C1 -	-	C2 20:55	21:15	
Prueba estática EST27		C1 -	-	C2 21:25	21:45	
Prueba cuasi-estática DIN11	5 km/h	C1 18:05	18:07	C2 -	-	
Prueba cuasi-estática DIN21	5 km/h	C1 -	-	C2 20:45	20:47	
Prueba a velocidad media DIN12	40 km/h	C1 18:25	18:25	C2 -	-	
Prueba a máxima velocidad DIN13	80 km/h	C1 18:35	18:35	C2 -	-	
Prueba de frenado a máxima velocidad DIN14	80 km/h	C1 18:45	18:45	C2 -	-	

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA	
Resultados prueba	Acordes con los teóricos previstos en el Proyecto de Prueba de Carga
Recuperaciones	Superiores al 90 % en todos los casos. Comportamiento de la estructura: Elástico
Anomalías detectadas en la inspección visual previa	Nidos y coqueas de grava en los estribos que podrían derivar en alguna patología en el futuro. Pequeñas incidencias con influencia en la estética.
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo	Ninguna en particular
Otros datos de Interés	Prueba de carga desarrollada en días distintos para diferentes conjuntos de vanos.
Comportamiento resistente de la estructura	Correcto durante la realización de las pruebas de carga
Observaciones	Estos datos corresponden a las pruebas de carga en los vanos 4-5-6-7

D. JOSÉ MANUEL GALINDO ESCRIBANO
por G.I.F.


TIFSA

D.JUSTO CARRETERO PÉREZ
por T.I.F.S.A.


ACTA DE LA PRUEBA DE CARGA

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD	MADRID - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA
TRAMO	PUENTE DE EBRO - LLEIDA
P.K.	42 + 368
IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	26VI05
NOMBRE	Viaducto E-2
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA	Puente continuo de hormigón pretensado de once vanos, con luces 28,00+9*35,00+28,00 metros. Sección del tablero constituida por una sección cajón de 2,45 m de canto. Estribos de muro frontal y en vueltas de hormigón armado, con cimentación es directa. Pilas de sección cajón con cabeza superior en forma de "Y" y altura máxima de 25,50 m. Cimentación de encepados y pilotes.

ASISTENTES	
D. JOSÉ MANUEL GALINDO ESCRIBANO D. JUSTO CARRETERO PÉREZ	ORGANISMO EMPRESA G.I.F. T.I.F.S.A.

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS		
Temperatura	23,4-31,1 °C	
Humedad relativa	29,4-49,5 %	
INSTRUMENTACIÓN INSTALADA		
(según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)		
CONTROL DE FLECHAS	TRANSDUCTORES DE DESPLAZAMIENTO	UNIDADES
		16
GRADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS	8
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	0

TRENES DE CARGA UTILIZADOS					
	VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (t)	PESO TOTAL (t)
C1: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 1 (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	LOCOMOTORA	1	GIF	120,0	440,0
	TOLVAS	4	GIF	80,0	
C2: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 2 (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	LOCOMOTORA	1	TRACTOR	88,0	408,0
	TOLVAS	4	GIF	80,0	
SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DIÁMICAS			LLEIDA-ZARAGOZA		

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS						
	VELOCIDAD	COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 1		COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 2		
		HORA COMIENZO	HORA FINAL	HORA COMIENZO	HORA FINAL	
Prueba estática EST08		C1 15:05	15:48	C2 15:05	15:48	
Prueba estática EST09		C1 16:05	18:44	C2 16:05	18:44	
Prueba estática EST10		C1 16:45	17:13	C2 16:45	17:13	
Prueba cuasi-estática DIN11	5 km/h	C1 13:25	13:25	C2 -	-	
Prueba a velocidad media DIN12	40 km/h	C1 14:10	14:12	C2 -	-	
Prueba a máxima velocidad DIN13	80 km/h	C1 14:20	14:20	C2 -	-	
Prueba de frenado a máxima velocidad DIN14	80 km/h	C1 14:45	14:45	C2 -	-	

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA	
Resultados prueba	Acordes con los teóricos previstos en el Proyecto de Prueba de Carga
Recuperaciones	Superiores al 90 % en todos los casos. Comportamiento de la estructura: Elástico
Anomalías detectadas en la inspección visual previa	Nidos y coqueas de grava en los estribos que podrían derivar en alguna patología en el futuro. Pequñas incidencias con influencia en la estética.
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo	Ninguna en particular
Otros datos de Interés	Prueba de carga desarrollada en días distintos para diferentes conjuntos de vanos.
Comportamiento resistente de la estructura	Correcto durante la realización de las pruebas de carga
Observaciones	Estos datos corresponde a las pruebas de carga en los vanos 8-9-10-11

D. JOSÉ MANUEL GALINDO ESCRIBANO
por G.I.F.


TIFSA

D. JUSTO CARRETERO PÉREZ
por T.I.F.S.A.
