

ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	28 y 29/05/2007
-----------------	-------------------------	------------------	-----------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	ADIF
LÍNEA:	L.A.V. Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa
TRAMO:	Villafranca del Penedés - Barcelona. Subtramo XI-b
P.K.:	PROYECTO: 103+766; LÍNEA: 578+810
PROVINCIA:	Tarragona
DENOMINACIÓN:	Viaducto Can Torres (vanos 1, 2, 3 y 4)
REFERENCIA:	52V101

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: La distribución de las luces es de 36 m + 6x45 m + 36 m, y una longitud total de 342 metros. El tablero está formado por una viga en sección cajón transversal de 2,60 m de canto (lo que supone una relación canto/luz de 1/7), una losa inferior de 5 m de ancho y superior de 6,50 m con unos voladizos que completan la anchura total de la sección de 14 m. El espesor de las almas es de 0,45 m y se regresan sobre las pilas hasta un espesor de 1,22 m. La losa inferior tiene un espesor de 0,30 m. Las pilas de altura variable, están generadas por una pila básica de sección cajón rectangular de 2,40 m de ancho constante y canto variable. Los espesores de los tabiques son constantes. Las pilas están cimentadas sobre zapatas. Los estribos del viaducto son muros de hormigón armado. En ambos se ha dejado una cámara con puerta exterior para poder inspeccionar todo el puente.

ASISTENTES	
NOMBRES	ORGANISMO, COMPAÑÍA
D. Andrés Vicente Zapata	Ingeniería de Instrumentación y Control (IIC, S.A.)

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS	
Temperatura	15,1 °C
Humedad relativa	45%

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS					
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	Vano 01	Vano 02	Vano 03	Vano 04
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	4	4	4	4
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	2	2	2	2
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETRO	1	1	1	1
OTROS		-	-	-	-

TRENES DE CARGA UTILIZADOS					
VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULAS	PESO UNITARIO (T)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
Locomotora ADIF	Locomotora ADIF	2		120 toneladas (20 ton/eje)	120 toneladas (20 ton/eje)
Tolva TT2	Tolva TT2	7		80 toneladas (20 ton/eje)	80 toneladas (20 ton/eje)

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: 79 %

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Lleida - Barcelona y Barcelona - Lleida, indistintamente.

HORA DE COMIENZO: 22 horas y 50 minutos

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA							
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	Vano 01	Vano 02	Vano 03	Vano 04
			Deformaciones unitarias	90%	93%	87%	92%
		Pruebas simplificadas	Flechas				
			Deformaciones unitarias	74%	91%	49% (1)	48% (1)
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Dinámica	Frecuencia propia de vibración		4,11 Hz	4,16 Hz	3,74 Hz	3,70 Hz
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL	Estática	En general	Flechas	99%	98%	98%	97%
			Deformaciones unitarias	97%	98%	96%	99%

Las cargas se disponen conforme a lo especificado en el Proyecto de Prueba de Carga.

(1) La validez de los resultados queda justificada en el Informe de Prueba de Carga.

CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO:	☒ APTO ☐ NO APTO	RESTRICCIONES
------------------------------------	---	---------------

REGISTRO DE RECEPCIÓN

Nº 5571

16 FEB. 2008

Fecha


 D. Andrés Vicente Zapata
 por Ingeniería de Instrumentación y Control (IIC, S.A.)

ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	28 y 29/05/2007
-----------------	-------------------------	------------------	-----------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	ADIF
LÍNEA:	L.A.V. Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa
TRAMO:	Villafranca del Penedés - Barcelona. Subtramo XI-b
P.K.:	PROYECTO: 103+766; LÍNEA: 578+810
PROVINCIA:	Tarragona
DENOMINACIÓN	Viaducto Can Torres (vanos 5, 6, 7 y 8)
REFERENCIA:	52VI01
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: La distribución de las luces es de 36 m + 6x45 m + 36 m, y una longitud total de 342 metros. El tablero está formado por una viga en sección cajón transversal de 2,60 m de canto (lo que supone una relación canto/luz de 1/7), una losa inferior de 5 m de ancho y superior de 6,50 m con unos voladizos que completan la anchura total de la sección de 14 m. El espesor de las almas es de 0,45 m y se regresan sobre las pilas hasta un espesor de 1,22 m. La losa inferior tiene un espesor de 0,30 m. Las pilas de altura variable, están generadas por una pila básica de sección cajón rectangular de 2,40 m de ancho constante y canto variable. Los espesores de los tabiques son constantes. Las pilas están cimentadas sobre zapatas. Los estribos del viaducto son muros de hormigón armado. En ambos se ha dejado una cámara con puerta exterior para poder inspeccionar todo el puente.	

ASISTENTES

NOMBRES	ORGANISMO, COMPAÑÍA
D. Pablo Sánchez Garetá	Ingeniería y Economía del Transporte (INECO)

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	15,1 °C	Humedad relativa	45%
-------------	---------	------------------	-----

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 05	Vano 06	Vano 07	Vano 08
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO				
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	4	4	4	4
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	2	2	2	2
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETRO	1	1	1	1
OTROS		-	-	-	-

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULAS	PESO UNITARIO (T)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
Locomotora ADIF	Locomotora ADIF	2		120 toneladas (20 ton/eje)	120 toneladas (20 ton/eje)
Tolva TT2	Tolva TT2	7		80 toneladas (20 ton/eje)	80 toneladas (20 ton/eje)

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: 79 %

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Lleida - Barcelona y Barcelona - Lleida, indistintamente.

HORA DE COMIENZO: 22 horas y 50 minutos

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano 05	Vano 06	Vano 07	Vano 08
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	72%	73%	76%	68%
			Deformaciones unitarias	73%	83%	50% (1)	107%
		Pruebas simplificadas	Flechas				
			Deformaciones unitarias				
	Dinámica	Frecuencia propia de vibración			2,60 Hz	2,88 Hz	2,62 Hz
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	98%	99%	99%	100%
			Deformaciones unitarias	97%	97%	99%	99%
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL		No se detecto ninguna anomalía					
OBSERVACIONES:		Las cargas se disponen conforme a lo especificado en el Proyecto de Prueba de Carga. (1) La validez de los resultados queda justificada en el Informe de Prueba de Carga.					
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO		APTO ☒		NO APTO ☐		RESTRICCIONES	

REGISTRO DE RECEPCIÓN
Nº 5571
Fecha 16 FEB. 2018

ineco
Ingeniería y Economía del Transporte

D. Pablo Sánchez Garetá
por Ingeniería y Economía del Transporte (INECO)