

ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA: Recepción de obra nueva **FECHA DE PRUEBA:** 11/01/2007

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA: ADIF
LÍNEA: L.A.V. Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa
TRAMO: Castellbisbal-El Papiol (Subtramo: Vb)
P.K.: Obra: 7+718; Línea: 7+718
PROVINCIA: Barcelona
DENOMINACIÓN: Viaducto sobre Ctra. C1413a (Vanos 1, 2 y 3)
REFERENCIA: 60M3VI01

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: El viaducto sobre la C-1413a corresponde a un tablero hiperestático de 8,20 metros de ancho y longitud total de 244,50 metros entre ejes de estribos. Consta de siete vanos de longitudes 26,00+5X38,50+26,00 m. La tipología elegida consiste en un puente hiperestático de vigas cajón prefabricadas de canto constante. La losa de compresión es de 8,20 metros de anchura, de espesor variable de 0,35 metros en el centro del tablero hasta 0,20 m en el extremo volado de la losa. Todas las vigas son cajones prefabricados de 2,20 metros de canto constante. Para las coacciones verticales y transversales del viaducto en estribos y pilas se disponen apoyos tipo POT, de tipo unidireccional o multidireccional. Longitudinalmente, se dispone de una junta estructural en el estribo E-1 que garantiza los movimientos en esa dirección del tablero, mientras que en el estribo E-2 se materializa el punto fijo del tablero mediante la unión de este con el espaldón del estribo.

ASISTENTES

NOMBRES	ORGANISMO, COMPAÑÍA
D. Jorge Navío Abad	Ingeniería y Economía del Transporte (INECO)

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura: 15,8 °C **Humedad relativa:** 57%

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 01	Vano 02	Vano 03
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	-	-	-
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	4	4	6
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	-	-	2
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETRO	1	1	1
OTROS		-	-	-

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULAS	PESO UNITARIO (T)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
Locomotora 319	Locomotora 319	1		112 toneladas (18.7 ton/eje)	112 toneladas (18.7 ton/eje)
Tolva TT2	Tolva TT2	3		80 toneladas (20 ton/eje)	80 toneladas (20 ton/eje)

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: 48 %

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

HORA DE COMIENZO: 16 horas y 28 minutos

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano 01	Vano 02	Vano 03	
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	117%	66%	75%	
			Deformaciones unitarias	-	-	99%	
		Pruebas simplificadas	Flechas				
			Deformaciones unitarias				
		Dinámica	Frecuencia propia de vibración		4,20 Hz	4,20 Hz	4,20 Hz
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	99%	99%	99%	
			Deformaciones unitarias	-	-	98%	
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL		No se detecta ninguna anomalía					
OBSERVACIONES		Las cargas se disponen conforme a lo especificado en el Proyecto de Prueba de Carga					
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO		ARTO ☒		NO APTO ☐		RESTRICCIONES	

REGISTRO DE RECEPCIÓN
 Nº 5844 5593
 Fecha 16 FEB. 2018
 1/3

D. Jorge Navío Abad
 por Ingeniería y Economía del Transporte (INECO)

ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	10/01/2007
-----------------	-------------------------	------------------	------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	ADIF
LÍNEA:	L.A.V. Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa
TRAMO:	Castellbisbal-EI Papiol (Subtramo: Vb)
P.K.:	Obra: 7+718; Línea: 7+718
PROVINCIA:	Barcelona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre Ctra. C1413a (Vanos 3, 4 y 5)
REFERENCIA:	60M3V101

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: El viaducto sobre la C-1413a corresponde a un tablero hiperestático de 8,20 metros de ancho y longitud total de 244,50 metros entre ejes de estribos. Consta de siete vanos de longitudes 26,00+5X38,50+26,00 m. La tipología elegida consiste en un puente hiperestático de vigas cajón prefabricadas de canto constante. La losa de compresión es de 8,20 metros de anchura, de espesor variable de 0,35 metros en el centro del tablero hasta 0,20 m en el extremo volado de la losa. Todas las vigas son cajones prefabricados de 2,20 metros de canto constante. Para las coacciones verticales y transversales del viaducto en estribos y pilas se disponen apoyos tipo POT, de tipo unidireccional o multidireccional. Longitudinalmente, se dispone de una junta estructural en el estribo E-1 que permite los movimientos en esa dirección del tablero, mientras que en el estribo E-2 se materializa el punto fijo del tablero mediante la unión de este con el espaldón del estribo.

ASISTENTES

NOMBRES	ORGANISMO, COMPAÑÍA
D. Jorge Navío Abad	Ingeniería y Economía del Transporte (INECO)

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	5,9 ° C	Humedad relativa	99%
-------------	---------	------------------	-----

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 03	Vano 04	Vano 05
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	-	-	-
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	4	4	4
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	2	2	2
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETRO	1	1	1
OTROS		-	-	-

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULAS	PESO UNITARIO (T)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
Locomotora 319	Locomotora 319	1		112 toneladas (18.7 ton/eje)	112 toneladas (18.7 ton/eje)
Tolva TT2	Tolva TT2	3		80 toneladas (20 ton/eje)	80 toneladas (20 ton/eje)

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: 48 %

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

HORA DE COMIENZO: 0 horas y 46 minutos

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano 03	Vano 04	Vano 05		
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	75%	75%	70%		
			Deformaciones unitarias	99%	87%	93%		
	Pruebas simplificadas	Flechas						
		Deformaciones unitarias						
	Dinámica	Frecuencia propia de vibración			4,20 Hz	3,70 Hz	3,70 Hz	
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	99%	99%	99%		
			Deformaciones unitarias	98%	99%	99%		
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL		No se detecta ninguna anomalía						
OBSERVACIONES		Las cargas se disponen conforme a lo especificado en el Proyecto de Prueba de Carga						
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO		APT. ☒		NO APT. ☐		RESTRICCIONES		

REGISTRO DE RECEPCIÓN

Nº 5845 5593

Fecha 16.FEB.2018

2/3

D. Jorge Navío Abad
por Ingeniería y Economía del Transporte (INECO)

ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA: Recepción de obra nueva **FECHA DE PRUEBA:** 09/01/2007

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA: ADIF
LÍNEA: L.A.V. Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa
TRAMO: Castellbisbal-EI Papiol (Subtramo: Vb)
P.K.: Obra: 7+718; Línea: 7+718
PROVINCIA: Barcelona
DENOMINACIÓN: Viaducto sobre Ctra. C1413a (Vanos 5, 6 y 7)
REFERENCIA: 60M3VI01

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: El viaducto sobre la C-1413a corresponde a un tablero hiperestático de 8,20 metros de ancho y longitud total de 244,50 metros entre ejes de estribos. Consta de siete vanos de longitudes 26,00+5X38,50+26,00 m. La tipología elegida consiste en un puente hiperestático de vigas cajón prefabricadas de canto constante. La losa de compresión es de 8,20 metros de anchura, de espesor variable de 0,35 metros en el centro del tablero hasta 0,20 m en el extremo volado de la losa. Todas las vigas son cajones prefabricados de 2,20 metros de canto constante. Para las coacciones verticales y transversales del viaducto en estribos y pilas se disponen apoyos tipo POT, de tipo unidireccional o multidireccional. Longitudinalmente, se dispone de una junta estructural en el estribo E-1 que permita los movimientos en esa dirección del tablero, mientras que en el estribo E-2 se materializa el punto fijo del tablero mediante la unión de este con el espaldón del estribo.

ASISTENTES

NOMBRES	ORGANISMO, COMPAÑÍA
D. Jorge Navío Abad	Ingeniería y Economía del Transporte (INECO)

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura: 7,4 °C **Humedad relativa:** 90%

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

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

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULAS	PESO UNITARIO (T)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
Locomotora 319	Locomotora 319	1		112 toneladas (18.7 ton/eje)	112 toneladas (18.7 ton/eje)
Tolva TT2	Tolva TT2	3		80 toneladas (20 ton/eje)	80 toneladas (20 ton/eje)

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: 48 %
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Lleida - Barcelona y Barcelona - Lleida, indistintamente.
HORA DE COMIENZO: 21 horas y 21 minutos

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

			Vano 05	Vano 06	Vano 07
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	70%	91%
			Deformaciones unitarias	93%	111%
	Pruebas simplificadas		Flechas		
			Deformaciones unitarias		
	Dinámica	Frecuencia propia de vibración		3,70 Hz	4,20 Hz
				4,20 Hz	4,20 Hz
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	99%	99%
			Deformaciones unitarias	99%	99%

ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL: No se detectó ninguna anomalía
OBSERVACIONES: Las cargas se disponen conforme a lo especificado en el Proyecto de Prueba de Carga
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO: APTO ☒ NO APTO ☐ **RESTRICCIONES:**

