

ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	09/10/2007
-----------------	-------------------------	------------------	------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	ADIF
LÍNEA:	L.A.V. Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa
TRAMO:	T1. Sant Joan Despí - Sant Boi de Llobregat (Subtramo: I)
P.K.:	Obra: 100+129; Línea: 608+526
PROVINCIA:	Barcelona
DENOMINACIÓN	Viaducto del Llobregat_metalico (vanos 1, 2 y 3)
REFERENCIA:	64VI01

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: El puente está constituido por un tablero mixto con un esquema longitudinal de 6 vanos de 44,00+63,00+63,00+63,00+42,30 metros de luz. El dintel es de canto variable, constituido por dos vigas de sección cajón rectangular metálica de 1,40 m de ancho y canto variable entre 3,50 y 5,40 m, unidas transversalmente mediante vigas metálicas armadas de sección I espaciadas cada 3,00 m (valor medio). Las vigas transversales se conectan superiormente a una losa de hormigón que recibe directamente las cargas de la plataforma. Las vigas longitudinales metálicas están suspendidas de unos tirantes metálicos que confluyen en el eje de pilas donde un elemento vertical metálico de unos 10 m de altura transfiere la carga a la subestructura. La plataforma tiene 14,10 m de ancho en la que se ubica la capa de balasto del ferrocarril, dos canaletas para el paso de cables y unas zonas elevadas de paseo.

ASISTENTES

NOMBRES	ORGANISMO, COMPAÑÍA
D. Jorge Benito García	Ingeniería y Economía del Transporte (INECO)

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	23.6 °C	Humedad relativa	70%
-------------	---------	------------------	-----

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 01	Vano 02	Vano 03
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO			
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	4	4	4
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	8	4	10
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETRO	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	10		80 toneladas (20 ton/eje)	80 toneladas (20 ton/eje)
Tolva TECSA	Tolva TECSA	2		80 toneladas (20 ton/eje)	80 toneladas (20 ton/eje)

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: 60 %

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

HORA DE COMIENZO: 18 horas y 00 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	89%	62%	46% (1)
			Deformaciones unitarias	72%	93%	91%
	Pruebas simplificadas		Flechas			
			Deformaciones unitarias			
Dinámica		Frecuencia propia de vibración	1.87 Hz	1.40 Hz	1.40 Hz	
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	98%	100%	99%
			Deformaciones unitarias	100%	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. (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 5876 : 5609
Fecha 16 FEB. 2018

ingeneria y economia del transporte, s.a.
ineco
Calle de la Habana, 138 - 28002 Madrid

[Firma]

D. Jorge Benito García
por Ingeniería y Economía del Transporte (INECO)

ACTA DE PRUEBA DE CARGA

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

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	ADIF
LÍNEA:	L.A.V. Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa
TRAMO:	T1. Sant Joan Despí - Sant Boi de Llobregat (Subtramo: I)
P.K.:	Obra: 100+129; Línea: 608+526
PROVINCIA:	Barcelona
DENOMINACIÓN	Viaducto del Llobregat_metalico (vanos 4, 5 y 6)
REFERENCIA:	64VI01

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: El puente está constituido por un tablero mixto con un esquema longitudinal de 6 vanos de 44,00+63,00+63,00+63,00+42,30 metros de luz. El dintel es de canto variable, constituido por dos vigas de sección cajón rectangular metálica de 1,40 m de ancho y canto variable entre 3,50 y 5,40 m, unidas transversalmente mediante vigas metálicas armadas de sección I espaciadas cada 3,00 m (valor medio). Las vigas transversales se conectan superiormente a una losa de hormigón que recibe directamente las cargas de la plataforma. Las vigas longitudinales metálicas están suspendidas de unos frentes metálicos que confluyen en el eje de pilas donde un elemento vertical metálico de unos 10 m de altura transfiere la carga a la subestructura. La plataforma tiene 14,10 m de ancho en la que se ubica la capa de balasto del ferrocarril, dos canaletas para el paso de cables y unas zonas elevadas de paseo.

ASISTENTES

NOMBRES	ORGANISMO, COMPAÑÍA
D. Jorge Benito García	Ingeniería y Economía del Transporte (INECO)

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	21 ° C	Humedad relativa	61%
-------------	--------	------------------	-----

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 04	Vano 05	Vano 06	
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO				
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	4	4	4	
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	8	4	10	
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETRO	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	10		80 toneladas (20 ton/eje)	80 toneladas (20 ton/eje)
Tolva TECSA	Tolva TECSA	2		80 toneladas (20 ton/eje)	80 toneladas (20 ton/eje)

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: 60 %

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

HORA DE COMIENZO: 17 horas y 05 minutos

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano 04	Vano 05	Vano 06
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	72%	50% (1)	75%
			Deformaciones unitarias	94%	91%	72%
		Pruebas simplificadas	Flechas			
			Deformaciones unitarias			
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Dinámica	Frecuencia propia de vibración		1.37 Hz	1.87 Hz	1.87 Hz
	Estática	En general	Flechas	100%	98%	100%
Deformaciones unitarias			100%	100%	100%	
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		



D. Jorge Benito García
por Ingeniería y Economía del Transporte (INECO)