

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA : Recepción de obra nueva FECHA DE PRUEBA: 24 y 25/02/2013

IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA

ADMINISTRADOR:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)
LÍNEA:	Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera Francesa
TRAMO:	Barcelona-Figueras; Subtramo: Mollet del Vallés – Montornet del Vallés
P.K.:	Obra: 128+729; Línea: 644+353
PROVINCIA:	Barcelona
DENOMINACIÓN:	VIADUCTO RÍO CONGOST-IB
REFERENCIA :	
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA:	El viaducto se divide en dos viaductos independientes, uno destinado a ancho ibérico (RENFE) y otro destinado a ancho UIC (AVE). La sección empleada en forma de "U" es propia de los viaductos que tienen problemas de gálibo vertical. Está formada por una losa inferior pretensada con un canto mínimo de 55 cm. con un bombeo del 2%. La sección se complementa lateralmente con dos vigas de 4,50 metros de canto y conectadas a la losa inferior. Las vigas tienen una cabeza superior de 170 cm. de anchura para permitir la colocación de los conductos de servicios y las aceras. El tablero de ancho ibérico tiene un gálibo de 2,75 m. y una anchura total de 12,90 metros. Todos los apoyos son tipo POT tanto unidireccionales como libres. Los estribos, son de tipo cerrado con cimentación superficial en roca, tanto para el estribo de frenado como para el estribo libre.

ASISTENTES

NOMBRES	ENTIDAD
Alejandro Rodríguez González	GEOCISA

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura: 2° C Humedad relativa: 82%

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 1	Vano 2	Vano 3	Vano 4	Totales (1 al 4)
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	0	0	0	0	0
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	3	4	3	4	14
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	2	2	1	1	6
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS		1	1	1	3
OTROS						

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULA	PESO UNITARIO (kN)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
LOCOMOTORA	LOCOMOTORA	2		880	880
TOLVAS	TOLVAS	8		800	800
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: < 70%					
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Sentido decreciente de PKs					
HORARIO DE COMIENZO: 01:45					

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano	1	2	3	4
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	77%	78%	75%	85%	
			Deformaciones unitarias	76%	76%	85%	79%	
	Dinámica	Pruebas simplificadas	Flechas					
			Deformaciones unitarias					
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	100%	100%	99%	100%	
			Deformaciones unitarias	100%	100%	100%	100%	
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL: Ninguna								
OBSERVACIONES:								
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO:			APTO	X	NO APTO	RESTRICCIONES		

Firma de los Asistentes



REGISTRO DE RECEPCIÓN

Nº 3691 - 5480

Fecha 16 FEB 2018

1/2

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA : Recepción de obra nueva **FECHA DE PRUEBA:** 24 y 25/02/2013

IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA

ADMINISTRADOR:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)
LÍNEA:	Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera Francesa
TRAMO:	Barcelona-Figuera; Subtramo: Mollet del Vallés – Montornet del Vallés
P.K.:	Obra: 128+729; Línea: 644+353
PROVINCIA:	Barcelona
DENOMINACIÓN:	VIADUCTO RÍO CONGOST-IB
REFERENCIA :	
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA:	El viaducto se divide en dos viaductos independientes, uno destinado a ancho ibérico (RENFE) y otro destinado a ancho UIC (AVE). La sección empleada en forma de "U" es propia de los viaductos que tienen problemas de gálibo vertical. Está formada por una losa inferior pretensada con un canto mínimo de 55 cm. con un bombeo del 2%. La sección se complementa lateralmente con dos vigas de 4,50 metros de canto y conectadas a la losa inferior. Las vigas tienen una cabeza superior de 170 cm. de anchura para permitir la colocación de los conductos de servicios y las aceras. El tablero de ancho ibérico tiene un gálibo de 2,75 m. y una anchura total de 12,90 metros. Todos los apoyos son tipo POT tanto unidireccionales como libres. Los estribos, son de tipo cerrado con cimentación superficial en roca, tanto para el estribo de frenado como para el estribo libre.

ASISTENTES

NOMBRES	ENTIDAD
Alejandro Rodríguez González	GEOCISA

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura: 2° C	Humedad relativa: 82%
-------------------	-----------------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 5			Totales
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	0			0
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	3			17
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	1			7
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	1			4
OTROS					

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULA	PESO UNITARIO (kN)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
LOCOMOTORA	LOCOMOTORA	2		880	880
TOLVAS	TOLVAS	8		800	800
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: < 70%					
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS : Sentido decreciente de PKs					
HORARIO DE COMIENZO: 01:45					

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano	5			
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	93%				
			Deformaciones unitarias	61%				
	Dinámica	Pruebas simplificadas	Flechas					
			Deformaciones unitarias					
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Dinámica	Frecuencia propia de vibración		114%				
	Estática	En general	Flechas	99%				
			Deformaciones unitarias	100%				
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL Ninguna								
OBSERVACIONES								
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO:		APTO	X	NO APTO	RESTRICCIONES			

Firma de los Asistentes

REGISTRO DE RECEPCIÓN

Nº 5690 5480

Fecha 10 FEB 2013

2/2

GEOCISA

Alejandro Rodríguez González

GEOCISA