

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA : Recepción de obra nueva FECHA DE PRUEBA: 27/10/2010

IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA

ADMINISTRADOR:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)
LÍNEA:	Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera Francesa
TRAMO:	Barcelona - La Roca del Vallés; Subtramo: Montornés - La Roca del Vallés
P.K.:	Obra: 107+955; Línea: 649+424
PROVINCIA:	Barcelona
DENOMINACIÓN:	VIADUCTO TORRENT VALLDORIOLF
REFERENCIA :	0174VI03
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA:	El viaducto consta de 19 vanos con una longitud total de 774 m entre ejes de apoyo en estribos. El tablero del puente se divide en tres tramos entre los que existe una junta estructural. Los dos tramos extremos, denominados A y C, son idénticos y simétricos respecto al centro del viaducto. Cada uno de ellos tiene un vano contiguo a sendos estribos, E-1 y E-2, de 30 m de luz y siete vanos de 42 m de longitud entre ejes de pilas. A su vez, el tramo C está constituido por 3 vanos de 42 m de luz (Nº 9, Nº 10 y Nº 11). El tablero está constituido por una sección cajón de hormigón postesado de canto constante de 2,918 m en su centro. Las cargas de tablero se transmiten a la subestructura mediante apoyos de neopreno confinado (POT), existiendo dos en cada línea de apoyo. El tablero tiene un ancho de 14 m en la losa superior y de 5 m en la inferior. Los espesores de alma y losa inferior son variables. El hormigón del tablero es HP-45. El acero pasivo utilizado para los elementos estructurales es B 500 S. El acero activo del tablero empleado Y 1860 S7.

ASISTENTES

NOMBRES	ENTIDAD
Marcos Ros García	GEOCISA

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura: 11° C	Humedad relativa: 70%
--------------------	-----------------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 1	Vano 2	Vano 3	Vano 4	Totales
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	0	0	0	0	0
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	5	4	4	4	17
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	0	1	1	1	3
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	1	1	0	1	3
OTROS						

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULA	PESO UNITARIO (kN)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
LOCOMOTORA	LOCOMOTORA	2		1176	1176
TOLVAS	TOLVAS	6		800	800
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: < 70%					
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS : Sentido creciente de PKs					
HORARIO DE COMIENZO: 11:22					

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	86%	87%	88%	62%	
		Pruebas simplificadas	Deformaciones unitarias	-	93%	92%	71%	
	Dinámica		Frecuencia propia de vibración	Flechas				
		Deformaciones unitarias						
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	90%	100%	100%	98%	
			Deformaciones unitarias	-	100%	100%	100%	
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL: Ninguna								
OBSERVACIONES:								
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO:		APTO	X	NO APTO	RESTRICCIONES			

Firma de los Asistentes

Yo, JOSÉ ÁNGEL OLIVARES FERNÁNDEZ, con DNI 25402050, en calidad de JEFE DE UNIDAD DE ENSAYOS ESTRUCTURALES de GEOCISA, CERTIFICO que el presente documento fue realizado en soporte digital, por el personal y en la fecha señalados en el propio documento, con los datos en él recogidos. Por tanto, debe tomarse como original a todos los efectos.

GEOCISA

CIF- A- 28208074

REGISTRO DE RECEPCIÓN
Nº 5460 5487
Fecha 1.6 FEB 2018

Marcos Ros García

GEOCISA

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA : Recepción de obra nueva **FECHA DE PRUEBA:** 27/10/2010

IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA

ADMINISTRADOR:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)
LÍNEA:	Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera Francesa
TRAMO:	Barcelona - La Roca del Vallés; Subtramo: Montornés - La Roca del Vallés
P.K.:	Obra: 107+955; Línea: 649+424
PROVINCIA:	Barcelona
DENOMINACIÓN:	VIADUCTO TORRENT VALLDOROLF
REFERENCIA :	0174VI03
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA:	El viaducto consta de 19 vanos con una longitud total de 774 m entre ejes de apoyo en estribos. El tablero del puente se divide en tres tramos entre los que existe una junta estructural. Los dos tramos extremos, denominados A y C, son idénticos y simétricos respecto al centro del viaducto. Cada uno de ellos tiene un vano contiguo a sendos estribos, E-1 y E-2, de 30 m de luz y siete vanos de 42 m de longitud entre ejes de pilas. A su vez, el tramo C está constituido por 3 vanos de 42 m de luz (Nº 9, Nº 10 y Nº 11). El tablero está constituido por una sección cajón de hormigón postesado de canto constante de 2,918 m en su centro. Las cargas de tablero se transmiten a la subestructura mediante apoyos de neopreno confinado (POT), existiendo dos en cada línea de apoyo. El tablero tiene un ancho de 14 m en la losa superior y de 5 m en la inferior. Los espesores de alma y losa inferior son variables. El hormigón del tablero es HP-45. El acero pasivo utilizado para los elementos estructurales es B 500 S. El acero activo del tablero empleado Y 1880 S7.

ASISTENTES

NOMBRES	ENTIDAD
Marcos Ros García	GEOCISA

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura: 11° C	Humedad relativa: 70%
--------------------	-----------------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 5	Vano 6	Vano 7	Vano 8	Totales
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	0	0	0	0	0
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	4	4	4	4	16
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	1	1	1	1	4
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	1	0	1	1	3
OTROS						

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHICULO		NÚMERO	MATRÍCULA	PESO UNITARIO (kN)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
LOCOMOTORA	LOCOMOTORA	2		1176	1176
TOLVAS	TOLVAS	6		800	800
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: < 70%					
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Sentido creciente de PKs					
HORARIO DE COMIENZO: 13:37					

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano	5	6	7	8
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	86%	85%	90%	79%	
			Deformaciones unitarias	69%	83%	68%	86%	
		Pruebas simplificadas	Flechas					
			Deformaciones unitarias					
	Dinámica	Frecuencia propia de vibración			143%	-	157%	115%
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	100%	99%	100%	98%	
			Deformaciones unitarias	87%	100%	100%	100%	
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL: Ninguna								
OBSERVACIONES:								
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO:		APTO	X	NO APTO		RESTRICCIONES		

Firma de los Asistentes

Yo, JOSE ÁNGEL OLIVARES FERNÁNDEZ, con DNI 25402050, en calidad de JEFE DE UNIDAD DE ENSAYOS ESTRUCTURALES de GEOCISA, CERTIFICO que el presente documento fue realizado en soporte digital, por el personal y en la fecha señalados en el propio documento, con los datos en él recogidos. Por tanto, debe tomarse como original a todos los efectos.

GEOCISA
CIF- A- 28208874

Marcos Ros García

GEOCISA

REGISTRO DE RECEPCIÓN
Nº 5487
Fecha: 6.FEB.2013...

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA : Recepción de obra nueva **FECHA DE PRUEBA:** 27/10/2010-28/10/2010

IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA

ADMINISTRADOR:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)
LÍNEA:	Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera Francesa
TRAMO:	Barcelona - La Roca del Vallés; Subtramo: Montornés - La Roca del Vallés
P.K.:	Obra: 107+955; Línea: 649+424
PROVINCIA:	Barcelona
DENOMINACIÓN:	VIADUCTO TORRENT VALLDOROLF
REFERENCIA :	0174VI03
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA:	El viaducto consta de 19 vanos con una longitud total de 774 m entre ejes de apoyo en estribos. El tablero del puente se divide en tres tramos entre los que existe una junta estructural. Los dos tramos extremos, denominados A y C, son idénticos y simétricos respecto al centro del viaducto. Cada uno de ellos tiene un vano contiguo a sendos estribos, E-1 y E-2, de 30 m de luz y siete vanos de 42 m de longitud entre ejes de pilas. A su vez, el tramo C está constituido por 3 vanos de 42 m de luz (Nº 9, Nº 10 y Nº 11). El tablero está constituido por una sección cajón de hormigón postesado de canto constante de 2,918 m en su centro. Las cargas de tablero se transmiten a la subestructura mediante apoyos de neopreno confinado (POT), existiendo dos en cada línea de apoyo. El tablero tiene un ancho de 14 m en la losa superior y de 5 m en la inferior. Los espesores de alma y losa inferior son variables. El hormigón del tablero es HP-45. El acero pasivo utilizado para los elementos estructurales es B 500 S. El acero activo del tablero empleado Y 1860 S7.

ASISTENTES

NOMBRES	ENTIDAD
Marcos Ros García	GEOCISA

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura: 11° C	Humedad relativa: 70%
--------------------	-----------------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 9	Vano 10	Vano 11	Vano 12	Totales
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	0	0	0	0	0
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	4	4	4	4	16
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	1	1	1	1	4
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	1	1	1	1	4
OTROS						

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHICULO		NÚMERO	MATRÍCULA	PESO UNITARIO (kN)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
LOCOMOTORA	LOCOMOTORA	2		1176	1176
TOLVAS	TOLVAS	6		800	800
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: < 70%					
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Sentido creciente de PKs					
HORARIO DE COMIENZO: 13:37					

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano	9	10	11	12
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	69%	80%	76%	87%	
			Deformaciones unitarias	69%	67%	70%	83%	
	Dinámica	Pruebas simplificadas	Flechas					
			Deformaciones unitarias					
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	Frecuencia propia de vibración		116%	116%	116%	115%	
		En general	Flechas	95%	100%	100%	97%	
			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

Yo, JOSÉ ANGELO OLIVARES FERNÁNDEZ, con DNI 25402057, en calidad de JEFE DE UNIDAD DE ENSAYOS ESTRUCTURALES de GEOCISA, CERTIFICO que el presente documento fue realizado en soporte digital, por el personal y en la fecha señalados en el propio documento, con los datos en él recogidos. Por tanto, debe tomarse como original a todos los efectos.

GEOCISA
CIF-A-28208074

Marcos Ros García

GEOCISA

REGISTRO DE RECEPCIÓN
Nº 3702 5487
Fecha 1.6.FEB.2018.

3/5

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA : Recepción de obra nueva **FECHA DE PRUEBA:** 27/10/2010

IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA

ADMINISTRADOR:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)
LÍNEA:	Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera Francesa
TRAMO:	Barcelona - La Roca del Vallés; Subtramo: Montornés - La Roca del Vallés
P.K.:	Obra: 107+955; Línea: 649+424
PROVINCIA:	Barcelona
DENOMINACIÓN:	VIADUCTO TORRENT VALLDORIOLF
REFERENCIA :	0174VI03
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA:	El viaducto consta de 19 vanos con una longitud total de 774 m entre ejes de apoyo en estribos. El tablero del puente se divide en tres tramos entre los que existe una junta estructural. Los dos tramos extremos, denominados A y C, son idénticos y simétricos respecto al centro del viaducto. Cada uno de ellos tiene un vano contiguo a sendos estribos, E-1 y E-2, de 30 m de luz y siete vanos de 42 m de longitud entre ejes de pilas. A su vez, el tramo C está constituido por 3 vanos de 42 m de luz (Nº 9, Nº 10 y Nº 11). El tablero está constituido por una sección cajón de hormigón postesado de canto constante de 2,918 m en su centro. Las cargas de tablero se transmiten a la subestructura mediante apoyos de neopreno confinado (POT), existiendo dos en cada línea de apoyo. El tablero tiene un ancho de 14 m en la losa superior y de 5 m en la inferior. Los espesores de alma y losa inferior son variables. El hormigón del tablero es HP-45. El acero pasivo utilizado para los elementos estructurales es B 500 S. El acero activo del tablero empleado Y 1860 S7.

ASISTENTES

NOMBRES	ENTIDAD
Marcos Ros García	GECCISA

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura: 11° C	Humedad relativa: 71%
--------------------	-----------------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 13	Vano 14	Vano 15	Vano 16	Totales
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	0	0	0	0	0
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	4	4	4	4	16
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	1	1	1	1	4
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	0	1	1	0	2
OTROS						

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHICULO		NÚMERO	MATRÍCULA	PESO UNITARIO (kN)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
LOCOMOTORA	LOCOMOTORA	2		1176	1176
TOLVAS	TOLVAS	6		800	800
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: < 70%					
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Sentido creciente de PKs					
HORARIO DE COMIENZO: 13:37					

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

			Vano	13	14	15	16
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	89%	85%	82%	83%
			Deformaciones unitarias	80%	74%	109%	67%
	Dinámica	Pruebas simplificadas	Flechas				
			Deformaciones unitarias				
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	Frecuencia propia de vibración		-	157%	118%	-
		En general	Flechas	100%	98%	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

Yo, JOSÉ ÁNGEL CUVARES FERNÁNDEZ, con DNI 25402030, en calidad de JEFE DE UNIDAD DE ENSAYOS ESTRUCTURALES de GECCISA, CERTIFICO que el presente documento fue realizado en soporte digital, por el personal y en la fecha señalados en el propio documento, con los datos en él recogidos. Por tanto, debe tomarse como original a todos los efectos.

GECCISA
CIF-A-20208074

Marcos Ros García

GECCISA

REGISTRO DE RECEPCIÓN

Nº 5703 5487

Fecha 1.º FEB. 2010.

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA : Recepción de obra nueva **FECHA DE PRUEBA:** 27/10/2010

IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA

ADMINISTRADOR:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)
LÍNEA:	Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera Francesa
TRAMO:	Barcelona - La Roca del Vallés; Subtramo: Montornés - La Roca del Vallés
P.K.:	Obra: 107+955; Línea: 649+424
PROVINCIA:	Barcelona
DENOMINACIÓN:	VIADUCTO TORRENT VALLDOROLF
REFERENCIA :	0174V103
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA:	El viaducto consta de 19 vanos con una longitud total de 774 m entre ejes de apoyo en estribos. El tablero del puente se divide en tres tramos entre los que existe una junta estructural. Los dos tramos extremos, denominados A y C, son idénticos y simétricos respecto al centro del viaducto. Cada uno de ellos tiene un vano contiguo a sendos estribos, E-1 y E-2, de 30 m de luz y siete vanos de 42 m de longitud entre ejes de pilas. A su vez, el tramo C está constituido por 3 vanos de 42 m de luz (Nº 9, Nº 10 y Nº 11). El tablero está constituido por una sección cajón de hormigón postesado de canto constante de 2,918 m en su centro. Las cargas de tablero se transmiten a la subestructura mediante apoyos de neopreno confinado (POT), existiendo dos en cada línea de apoyo. El tablero tiene un ancho de 14 m en la losa superior y de 5 m en la inferior. Los espesores de alma y losa inferior son variables. El hormigón del tablero es HP-45. El acero pasivo utilizado para los elementos estructurales es B 500 S. El acero activo del tablero empleado Y 1860 S7.

ASISTENTES

NOMBRES	ENTIDAD
Marcos Ros García	GEOCISA

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura: 11° C	Humedad relativa: 70%
--------------------	-----------------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 17	Vano 18	Vano 19	Totales
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	0	0	0	0
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	4	4	4	12
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	1	1	1	3
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	0	1	1	2
OTROS					

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHICULO		NÚMERO	MATRÍCULA	PESO UNITARIO (kN)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
LOCOMOTORA	LOCOMOTORA	2		1176	1176
TOLVAS	TOLVAS	6		800	800
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: < 70%					
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS : Sentido creciente de PKs					
HORARIO DE COMIENZO: 13:37					

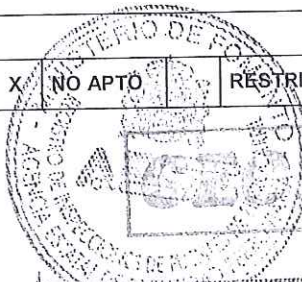
RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano	17	18	19	
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas		87%	89%	72%	
			Deformaciones unitarias		77%	75%	69%	
	Dinámica	Pruebas simplificadas	Flechas					
			Deformaciones unitarias					
		Frecuencia propia de vibración			-	97%	111%	
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas		99%	100%	99%	
			Deformaciones unitarias		94%	100%	100%	
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL: Ninguna								
OBSERVACIONES:								
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO:		APTO	X	NO APTO	RESTRICCIONES			

Firma de los Asistentes

Yo, JOSÉ ÁNGEL OLIVARES FERNÁNDEZ, con DNI 25402030, en calidad de JEFE DE UNIDAD DE ENSAYOS ESTRUCTURALES de GEOCISA, CERTIFICO que el presente documento fue realizado en soporte digital por el personal y en la fecha señalada en el propio documento, con los datos en él recogidos. Por tanto, debe tomarse como original a todos los efectos.

GEOCISA
CIF- A- 20200874



Marcos Ros García

GEOCISA

REGISTRO DE RECEPCIÓN

Nº 5704

5487

Fecha 16 FEB 2018

5/5