

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA : Recepción de obra nueva **FECHA DE PRUEBA:** 30/01/2010

IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA

ADMINISTRADOR:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)
LÍNEA:	Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera Francesa
TRAMO:	La Roca del Vallés – Ruidellots de la Selva; Sant Celoni - Riells
P.K.:	Obra: 505+872; Línea: 670+923
PROVINCIA:	Gerona
DENOMINACIÓN:	VIADUCTO DE SELLES
REFERENCIA :	0177VI02
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA:	El viaducto a ensayar se trata de una estructura compuesta por cinco vanos hiperestáticos. El puente está formado por tres vanos centrales de 37,00 m y dos vanos laterales de inicio y final del tablero de 28,00 m de luz medidos entre ejes de apoyo con una longitud total de 167,00 m entre ejes de apoyo extremos que permite salvar el río Selles. El tablero tiene un ancho de 14,00 m. El trazado de la estructura en planta es de curvatura constante. En alzado el viaducto se ubica en un tramo de pendiente constante. El tipo de hormigón es HP-40. A su vez, el acero pasivo utilizado para los elementos estructurales es del tipo B 500 S. El acero activo del tablero empleado fue Y 1860 S7.

ASISTENTES

NOMBRES	ENTIDAD
Marcos Ros García	GEOCISA

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura: 4° C	Humedad relativa: 71%
-------------------	-----------------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 1	Vano 2	Vano 3	Vano 4	Totales
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	0	0	0	0	0
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	2	3	3	3	11
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	0	2	2	2	6
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	0	1	1	0	2
OTROS						

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULA	PESO UNITARIO (kN)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
LOCOMOTORA	LOCOMOTORA	2		1200	1200
TOLVA	TOLVA	6		800	800
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: < 70%					
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS : Sentido creciente de PKs					
HORARIO DE COMIENZO: 09:03					

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	92%	95%	97%	89%
			Deformaciones unitarias	-	81%	94%	76%
	Dinámica	Pruebas simplificadas	Flechas				
			Deformaciones unitarias				
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	Frecuencia propia de vibración		-	91%	91%	-
		En general	Flechas	87%	100%	98%	100%
			Deformaciones unitarias	-	100%	92%	100%
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL: Ninguna							
OBSERVACIONES:							
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO:			APTO	X	NO APTO	RESTRICCIONES	

Firma de los Asistentes



Marcos Ros García

GEOCISA

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA**TIPO DE PRUEBA : Recepción de obra nueva****FECHA DE PRUEBA: 30/01/2010****IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA**

ADMINISTRADOR:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.)
LÍNEA:	Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera Francesa
TRAMO:	La Roca del Vallés – Ruidellots de la Selva; Sant Celoni – Riells
P.K.:	Obra: 505+872; Línea: 670+923
PROVINCIA:	Gerona
DENOMINACIÓN:	VIADUCTO DE SELLES
REFERENCIA :	0177VI02
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA:	El viaducto a ensayar se trata de una estructura compuesta por cinco vanos hiperestáticos. El puente está formado por tres vanos centrales de 37,00 m y dos vanos laterales de inicio y final del tablero de 28,00 m de luz medidos entre ejes de apoyo con una longitud total de 167,00 m entre ejes de apoyo extremos que permite salvar el río Selles. El tablero tiene un ancho de 14,00 m. El trazado de la estructura en planta es de curvatura constante. En alzado el viaducto se ubica en un tramo de pendiente constante. El tipo de hormigón es HP-40. A su vez, el acero pasivo utilizado para los elementos estructurales es del tipo B 500 S. El acero activo del tablero empleado fue Y 1860 S7.

ASISTENTES

NOMBRES	ENTIDAD
Marcos Ros García	GEOCISA

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura: 4° C	Humedad relativa: 71%
-------------------	-----------------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

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

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULA	PESO UNITARIO (kN)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
LOCOMOTORA	LOCOMOTORA	2		1200	1200
TOLVA	TOLVA	6		800	800
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: < 70%					
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS : Sentido creciente de PKs					
HORARIO DE COMIENZO: 09:03					

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

		Vano	5			
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	66%		
			Deformaciones unitarias	90%		
	Dinámica	Pruebas simplificadas	Flechas			
			Deformaciones unitarias			
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	Frecuencia propia de vibración		-		
		En general	Flechas	100%		
			Deformaciones unitarias	100%		
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL: Ninguna						
OBSERVACIONES:						
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO:		APTO	X	NO APTO		RESTRICCIONES

Firma de los Asistentes

Marcos Ros García

GEOCISA