

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	10/05/2012
-----------------	-------------------------	------------------	------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)
LÍNEA:	Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa.
TRAMO:	Girona - Figueras. Subtramo: Sant Julià de Ramis - Cornellà del Terri
P.K.:	OBRA 500+111; LÍNEA 721+721
PROVINCIA:	Girona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre Autovía C-66
REFERENCIA:	0186VI01

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: La estructura presenta un total de seis vanos de longitudes 31,0 + 44,0 + 44,0 + 55,0 + 65,0 + 48,0 m, con una longitud total de 287,0 m, manteniendo una alineación curva en planta de radio 6000 m, y un acuerdo vertical en alzado. Transversalmente presenta un bombeo del 2,0% a lo largo de toda la estructura, materializándose los peraltes por medio del balasto. El tablero sustenta una plataforma ferroviaria de doble vía, con una anchura de balasto de 10,10 m y paseos de servicio a ambos lados, lo que junto con los conductos para instalaciones de la propia línea totaliza una anchura de tablero necesaria de 14,00 m. La solución estructural adoptada consiste en un tablero con sección de cajón monocelular de hormigón pretensado ejecutado "in situ", con un canto total de 3,00 m. Sobre las pilas 4 y 5 la losa inferior de este cajón se recrece con sendas cartelas de 25 m de longitud y un canto máximo de 2,00 m.

ASISTENTES

NOMBRES	ORGANISMO, COMPAÑÍA
D. Andrés Vicente Zapata	Ingeniería de Instrumentación y Control, S.A. (IIC)

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	20,0 °C - 26,0 °C	Humedad relativa	62,9 % - 79,9 %
-------------	-------------------	------------------	-----------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 1	Vano 2	Vano 3		
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	-	-	-		
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	5	5	5		
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	2	2	2		
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETRO	1	1	1		
OTROS	SENSOR DE HUMEDAD Y TEMPERATURA	1	1	1		

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULAS	PESO UNITARIO (T)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
Locomotora	Locomotora	2	-	120.00	120.00
Tolva	Tolva	12	-	80.00	80.00

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN 45,1 %

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Ambos sentidos

HORA DE COMIENZO: 11:09

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano 1	Vano 2	Vano 3			
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	60.6%	67.4%	60.8%			
			Deformaciones unitarias	61.0%	62.0%	70.3%			
		Pruebas simplificadas	Flechas	-	-	-			
			Deformaciones unitarias	-	-	-			
		Dinámica	Frecuencia propia de vibración			Teórica: 2,09 Hz ; Obtenida: 4,16 Hz			
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	94.0%	98.3%	98.8%			
			Deformaciones unitarias	94.4%	100.0%	97.3%			
ANOMALIAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL		Ninguna							
OBSERVACIONES		El porcentaje de carga alcanzado con respecto a la instrucción es, en cada caso, el máximo posible teniendo en cuenta las sobrecargas de sollicitación disponibles.							
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO		APTO ☒		NO APTO ☐		RESTRICCIONES			

[Firma]
 Instrumentación y control

D. Andrés Vicente Zapata
 por Ingeniería de Instrumentación y Control, S.A. (IIC)

REGISTRO DE RESECCIONES
 Nº 5676
 Fecha 16 FEB. 2018
 5468
 1/2

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	09/05/2012
-----------------	-------------------------	------------------	------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)
LÍNEA:	Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa.
TRAMO:	Girona - Figueras. Subtramo: Sant Julià de Ramis - Cornellà del Terri
P.K.:	OBRA 500+111; LÍNEA 721+721
PROVINCIA:	Girona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre Autovía C-66
REFERENCIA:	0186VI01

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: La estructura presenta un total de seis vanos de longitudes 31,0 + 44,0 + 44,0 + 55,0 + 65,0 + 48,0 m, con una longitud total de 287,0 m, manteniendo una alineación curva en planta de radio 6000 m, y un acuerdo vertical en alzado. Transversalmente presenta un bombeo del 2,0% a lo largo de toda la estructura, materializándose los peraltes por medio del balasto. El tablero sustenta una plataforma ferroviaria de doble vía, con una anchura de balasto de 10,10 m y paseos de servicio a ambos lados, lo que junto con los conductos para instalaciones de la propia línea totaliza una anchura de tablero necesaria de 14,00 m. La solución estructural adoptada consiste en un tablero con sección de cajón monocelular de hormigón pretensado ejecutado "in situ", con un canto total de 3,00 m. Sobre las pilas 4 y 5 la losa inferior de este cajón se recrece con sendas cartelas de 25 m de longitud y un canto máximo de 2,00 m.

ASISTENTES

NOMBRES	ORGANISMO, COMPAÑÍA
D. Andrés Vicente Zapata	Ingeniería de Instrumentación y Control, S.A. (IIC)

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	20,7 °C - 21,0 °C	Humedad relativa	68,3 % - 72,0 %
-------------	-------------------	------------------	-----------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 4	Vano 5	Vano 6
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	-	-	-
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	4	4	4
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	2	2	2
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETRO	1	1	1
OTROS	SENSOR DE HUMEDAD Y TEMPERATURA	1	1	1

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULAS	PESO UNITARIO (T)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
Locomotora	Locomotora	2	-	120.00	120.00
Tolva	Tolva	12	-	80.00	80.00

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN 45,1 %

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Ambos sentidos

HORA DE COMIENZO: 11:09

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	Vano 4	Vano 5	Vano 6			
			Deformaciones unitarias	62.6%	68.5%	61.8%			
		Pruebas simplificadas	Flechas	-	-	-			
			Deformaciones unitarias	-	-	-			
	Dinámica	Frecuencia propia de vibración		Teórica: 2,09 Hz ; Obtenida: 4,16 Hz					
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	99.2%	98.7%	99.2%			
			Deformaciones unitarias	97.1%	97.7%	95.2%			
ANOMALIAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL		Ninguna							
OBSERVACIONES		El porcentaje de carga alcanzado con respecto a la instrucción es, en cada caso, el máximo posible teniendo en cuenta las sobrecargas de sollicitación disponibles.							
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO		APTO ☒		NO APTO ☐		RESTRICCIONES			

D. Andrés Vicente Zapata
por Ingeniería de Instrumentación y Control, S.A. (IIC)

