

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	28/03/2012
------------------------	-------------------------	-------------------------	------------

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 501+930; LÍNEA 723+540
PROVINCIA:	Girona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre Torrent de Riudellots
REFERENCIA:	0186VI02
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: La estructura salva el Torrent de Riudellots y está formada por 5 vanos de 26,50 + 37,00 + 37,00 + 37,00 + 26,50 metros. El ancho total del tablero es de 14,00 m. La estructura se resuelve con un dintel continuo de hormigón pretensado de sección transversal tipo cajón. El canto del tablero, que se mantiene constante en el alzado del puente, es de 2,64 metros, siendo la relación canto/luz de 1/14. La sección cajón tiene unos voladizos de 3,80 metros hasta el arranque de las almas; éstas se han dispuesto inclinadas de tal manera que determinan una tabla inferior del cajón de ancho 5,00 m. El espesor de la tabla inferior es constante de 0,30 metros, las almas tienen espesores de 0,50 m y la losa superior del cajón tiene un espesor mínimo en el borde del tablero de 0,20 m y de 0,47 m en el encuentro con las almas. Las pilas están formadas por un fuste rectangular de dimensiones 5,00 x 2,50 metros rematado por chaflanes de 0,20 m, con una sección hueca interior de 1,80 x 4,30 metros. El tablero se apoya en las pilas a través de apoyos de neopreno-teflón tipo POT. Las pilas 1 y 2 se cimentan con zapatas de hormigón armado considerando una tensión admisible del terreno a la cota de cimentación de 3,00 Kg/cm ² . La cimentación de las pilas 2 y 3 es profunda mediante pilotes de 1,50 m de diámetro. Ambos estribos son cerrados, con muros en vuelta paralelos a la vía. Se ha proyectado el estribo 1 como estribo fijo	

ASISTENTES

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

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	14,9 °C - 17,4 °C	Humedad relativa	60,8 % - 50,5 %
--------------------	-------------------	-------------------------	-----------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 1	Vano 2
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	-	-
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	5	5
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	2	2
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETRO	1	1
OTROS	SENSOR DE HUMEDAD Y TEMPERATURA	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	8	-	80.00	80.00

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN 48,3 %

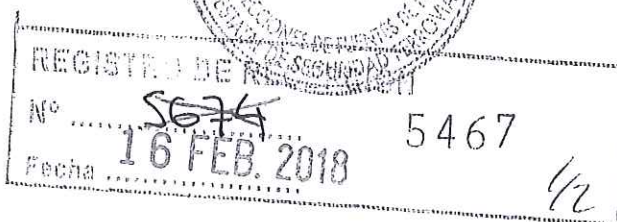
SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Ambos sentidos

HORA DE COMIENZO: 10:50

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

			Vano 1	Vano 2			
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	63.4%	71.3%		
			Deformaciones unitarias	62.5%	62.5%		
		Pruebas simplificadas	Flechas	-	-		
			Deformaciones unitarias	-	-		
	Dinámica	Frecuencia propia de vibración			Teórica: 3.23 Hz ; Obtenida: 4.10 Hz		
	PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	99.5%	98.8%	
			Deformaciones unitarias	97.2%	98.7%		
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)



MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA: Recepción de obra nueva FECHA DE PRUEBA: 27/03/2012

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 501+930; LÍNEA 723+540
 PROVINCIA: Girona
 DENOMINACIÓN: Viaducto sobre Torrent de Riudellots
 REFERENCIA: 0186VI02

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: La estructura salva el Torrent de Riudellots y está formada por 5 vanos de 26,50 + 37,00 + 37,00 + 37,00 + 26,50 metros. El ancho total del tablero es de 14,00 m. La estructura se resuelve con un dintel continuo de hormigón pretensado de sección transversal tipo cajón. El canto del tablero, que se mantiene constante en el alzado del puente, es de 2,64 metros, siendo la relación canto/luz de 1/14. La sección cajón tiene unos voladizos de 3,80 metros hasta el arranque de las almas; éstas se han dispuesto inclinadas de tal manera que determinan una tabla inferior del cajón de ancho 5,00 m. El espesor de la tabla inferior es constante de 0,30 metros, las almas tienen espesores de 0,50 m y la losa superior del cajón tiene un espesor mínimo en el borde del tablero de 0,20 m y de 0,47 m en el encuentro con las almas. Las pilas están formadas por un fuste rectangular de dimensiones 5,00 x 2,50 metros rematado por chaflanes de 0,20 m, con una sección hueca interior de 1,80 x 4,30 metros. El tablero se apoya en las pilas a través de apoyos de neopreno-telón tipo POT. Las pilas 1 y 2 se cimentan con zapatas de hormigón armado considerando una tensión admisible del terreno a la cola de cimentación de 3,00 Kg/cm2. La cimentación de las pilas 2 y 3 es profunda mediante pilotes de 1,50 m de diámetro. Ambos estribos son cerrados, con muros en vuelta paralelos a la vía. Se ha proyectado el estribo 1 como estribo fijo

ASISTENTES

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

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura 17,1 °C - 25,0 °C Humedad relativa 53,2 % - 30,7 %

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 3	Vano 4	Vano 5
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	8	-	80.00	80.00

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN 48,3 %

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Ambos sentidos

HORA DE COMIENZO: 11:22

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano 3	Vano 4	Vano 5				
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	64.6%	67.9%	66.7%				
			Deformaciones unitarias	73.2%	62.7%	73.2%				
		Pruebas simplificadas	Flechas	-	-	-				
			Deformaciones unitarias	-	-	-				
	Dinámica	Frecuencia propia de vibración			Teórica: 3.23 Hz ; Obtenida: 4.10 Hz					
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	95.6%	99.0%	95.6%				
			Deformaciones unitarias	97.6%	98.6%	97.6%				
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 solicitud disponibles								
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO		APTO ☒		NO APTO ☐		RESTRICCIONES				

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

