

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA: Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA: 06/06/2012
--	------------------------------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑIA:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)
LÍNEA:	Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa.
TRAMO:	Girona - Figueras. Subtramo: Cornellá del Terri - Vilademuls
P.K.:	OBRA 506+585; LÍNEA 728+195
PROVINCIA:	Girona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre la Riera de la Farga
REFERENCIA:	0187V102

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: La estructura está formada por 8 vanos, con la siguiente distribución de luces: 32,5 + 6 x 45,0 + 32,5 m, por lo que la longitud total entre ejes de apoyos en estribos es de 335,0 m, siendo el ancho total del tablero constante de 14,0 m. Se ha optado por una solución estructural formada por un dintel continuo de hormigón pretensado de sección transversal tipo cajón. El tablero se ha proyectado con canto constante de 3,04 metros. La sección cajón tiene unos voladizos de 3,50 m hasta el arranque de las almas; éstas se han dispuesto inclinadas de tal manera que determinan un ancho inferior del núcleo de 5,00 m sobre pilas. El espesor de las almas es constante de 0,55 m, la tabla inferior tiene un espesor de 0,30 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.

ASISTENTES

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

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura 19,8 °C - 27,1 °C	Humedad relativa 61,9 % - 75,9 %
--------------------------------------	---

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		EQUIPO ÓPTICO	Vano 1	Vano 2	Vano 3	Vano 4
FLECHAS		TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	5	5	5	5
		BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	2	2	2	2
DEFORMACIONES UNITARIAS		ACELERÓMETRO	1	1	1	1
REGISTRO DE VIBRACIONES		SENSOR DE HUMEDAD Y TEMPERATURA	1	1	1	1
OTROS						

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULAS	PESO UNITARIO (T)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
Locomotora	Locomotora	2	-	120.00	120.00
Tolva	Tolva	10	-	80.00	80.00

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN 47,7 %

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Ambos sentidos

HORA DE COMIENZO: 12:13

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	Vano 1	Vano 2	Vano 3	Vano 4
			Deformaciones unitarias	60.0%	61.3%	64.4%	58.9%
		Pruebas simplificadas	Flechas	-	-	-	-
			Deformaciones unitarias	-	-	-	-
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Dinámica	Frecuencia propia de vibración		Teórica: 2,46 Hz ; Obtenida: 3.82 Hz			
		En general	Flechas	100.0%	96.8%	99.8%	98.6%
			Deformaciones unitarias	96.2%	96.7%	100.0%	98.1%

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 solicitación disponibles.

CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO	APTO ☒	NO APTO ☐	RESTRICCIONES
--	--	----------------------------------	---------------

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

REGISTRO DE RECEPCIÓN
 Nº 5067 5464
 Fecha 16 FEB. 2018
 2/2

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	07/06/2012
-----------------	-------------------------	------------------	------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)
LÍNEA:	Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa.
TRAMO:	Girona - Figueras. Subtramo: Cornellá del Terri - Vilademuls
P.K.:	OBRA 506+585; LÍNEA 728+195
PROVINCIA:	Girona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre la Riera de la Farga
REFERENCIA:	0187VI02
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: La estructura está formada por 8 vanos, con la siguiente distribución de luces: 32,5 + 6 x 45,0 + 32,5 m, por lo que la longitud total entre ejes de apoyos en estribos es de 335,0 m, siendo el ancho total del tablero constante de 14,0 m. Se ha optado por una solución estructural formada por un dintel continuo de hormigón pretensado de sección transversal tipo cajón. El tablero se ha proyectado con canto constante de 3,04 metros. La sección cajón tiene unos voladizos de 3,50 m hasta el arranque de las almas; éstas se han dispuesto inclinadas de tal manera que determinan un ancho inferior del núcleo de 5,00 m sobre pilas. El espesor de las almas es constante de 0,55 m, la tabla inferior tiene un espesor de 0,30 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.	

ASISTENTES

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

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	19,8 °C - 27,1 °C	Humedad relativa	61,9 % - 75,9 %
-------------	-------------------	------------------	-----------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 5	Vano 6	Vano 7	Vano 8
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO	-	-	-	-
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	5	5	5	5
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	2	2	2	2
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETRO	1	1	1	1
OTROS	SENSOR DE HUMEDAD Y TEMPERATURA	1	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	10	-	80.00	80.00

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN: VANOS 1 y 8: 42,6% / VANOS 2 y 7: 43,7% / VANOS 3, 4 y 5: 43,7%

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Ambos sentidos

HORA DE COMIENZO: 12:13

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano 5	Vano 6	Vano 7	Vano 8			
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	60.1%	70.6%	77.1%	63.5%			
			Deformaciones unitarias	73.7%	60.2%	68.4%	64.0%			
		Pruebas simplificadas	Flechas	-	-	-	-			
			Deformaciones unitarias	-	-	-	-			
	Dinámica	Frecuencia propia de vibración			Teórica: 2,46 Hz ; Obtenida: 3,82 Hz					
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	96.1%	97.5%	96.3%	98.7%			
			Deformaciones unitarias	98.3%	95.4%	97.3%	96.1%			
ANOMALÍAS 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)

