

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	16/05/2012
-----------------	-------------------------	------------------	------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)
LÍNEA:	Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa.
TRAMO:	Girona - Figueras. Subtramo: Vilademuls - Pontós
P.K.:	OBRA 515+121; LÍNEA 736+731
PROVINCIA:	Girona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre Río Fluviá
REFERENCIA:	0188V104

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: El viaducto se encuentra en una alineación curva en planta, sucesión de clotoide con un arco circular de radio R = 6.000 m con trazado recto en alzado de pendiente constante del 3%, descendiente en el sentido de avance de los PK's. Se trata de una viga continua de canto variable con 14 vanos de 45,0 + 10 + 60,0 + 2 + 70,0 + 50,0 m, simplemente apoyada en estribos y pilas intermedias con aparatos de apoyo de neopreno confinado, tipo POT. La sección transversal es tipo cajón unicelular apta para una plataforma de alta velocidad de 14,0 m de anchura. La viga cajón presenta cartelas en las pilas 11, 12 y 13. Los estribos son convencionales, cerrados de muro frontal. El estribo E1 actúa como punto fijo del tablero frente a acciones longitudinales y tanto el E1 como el E2 actúan como puntos fijos en sentido transversal. Ambos estribos quedan cimentados por cimentaciones profundas. Las pilas, presentan una sección transversal hueca de paramentos curvos, y al igual que los estribos, han sido levantadas sobre cimentación profunda.

ASISTENTES

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

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	20,8 °C - 28,2 °C	Humedad relativa	51,8 % - 65,8 %
-------------	-------------------	------------------	-----------------

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	14	-	80.00	80.00

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN 46,8 %

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Ambos sentidos

HORA DE COMIENZO: 11:35

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	89.7%	69.9%	68.6%		
			Deformaciones unitarias	90.3%	71.8%	78.0%		
		Pruebas simplificadas	Flechas	-	-	-		
			Deformaciones unitarias	-	-	-		
		Dinámica	Frecuencia propia de vibración		Teórica: 1,92 Hz ; Obtenida: 2.55 Hz			
	PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	95.0%	98.8%	99.0%	
			Deformaciones unitarias	98.5%	98.5%	99.4%		
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)

REGISTRO DE RECEPCIÓN
 Nº 5660 5460
 Fecha 16.FEB.2018
 1/4

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	17/05/2012
-----------------	-------------------------	------------------	------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)
LÍNEA:	Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa.
TRAMO:	Girona - Figueras. Subtramo: Vilademuls - Pontós
P.K.:	OBRA 515+121; LÍNEA 736+731
PROVINCIA:	Girona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre Río Fluviá
REFERENCIA:	0188VI04
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: El viaducto se encuentra en una alineación curva en planta, sucesión de clotoide con un arco circular de radio R = 6.000 m con trazado recto en alzado de pendiente constante del 3%, descendiente en el sentido de avance de los PK's. Se trata de una viga continua de canto variable con 14 vanos de 45,0 + 10 + 60,0 + 2 + 70,0 + 50,0 m, simplemente apoyada en estribos y pilas intermedias con aparatos de apoyo de neopreno confinado, tipo POT. La sección transversal es tipo cajón unicelular apta para una plataforma de alta velocidad de 14,0 m de anchura. La viga cajón presenta cartelas en las pilas 11, 12 y 13. Los estribos son convencionales, cerrados de muro frontal. El estribo E1 actúa como punto fijo del tablero frente a acciones longitudinales y tanto el E1 como el E2 actúan como puntos fijos en sentido transversal. Ambos estribos quedan cimentados por cimentaciones profundas. Las pilas, presentan una sección transversal hueca de paramentos curvos, y al igual que los estribos, han sido levantadas sobre cimentación profunda.	

ASISTENTES

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

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	19,2 °C - 19,8 °C	Humedad relativa	61,8 % - 75,8 %
-------------	-------------------	------------------	-----------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 4	Vano 5	Vano 6
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	14	-	80.00	80.00

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN 46,8 %

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Ambos sentidos

HORA DE COMIENZO: 12:23

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano 4	Vano 5	Vano 6				
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	68.3%	69.9%	68.8%				
			Deformaciones unitarias	76.0%	87.0%	75.5%				
		Pruebas simplificadas	Flechas	-	-	-				
			Deformaciones unitarias	-	-	-				
		Dinámica	Frecuencia propia de vibración			Teórica: 1,92 Hz ; Obtenida: 2.55 Hz				
	PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	98.5%	96.0%	97.7%			
Deformaciones unitarias				98.0%	97.6%	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 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
 N° 5681 5460
 Fecha 16 FEB. 2012
 2/4

MODELO A2 DE ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	22/05/2012
-----------------	-------------------------	------------------	------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)
LÍNEA:	Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa.
TRAMO:	Girona - Figueras. Subtramo: Vilademuls - Pontós
P.K.:	OBRA 515+121; LÍNEA 736+731
PROVINCIA:	Girona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre Río Fluviá
REFERENCIA:	0188VI04
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: El viaducto se encuentra en una alineación curva en planta, sucesión de clotoide con un arco circular de radio R = 6.000 m con trazado recto en alzado de pendiente constante del 3%, descendiente en el sentido de avance de los PK's. Se trata de una viga continua de canto variable con 14 vanos de 45,0 + 10 + 60,0 + 2 + 70,0 + 50,0 m, simplemente apoyada en estribos y pilas intermedias con aparatos de apoyo de neopreno confinado, tipo POT. La sección transversal es tipo cajón unicelular apta para una plataforma de alta velocidad de 14,0 m de anchura. La viga cajón presenta cartelas en las pilas 11, 12 y 13. Los estribos son convencionales, cerrados de muro frontal. El estribo E1 actúa como punto fijo del tablero frente a acciones longitudinales y tanto el E1 como el E2 actúan como puntos fijos en sentido transversal. Ambos estribos quedan cimentados por cimentaciones profundas. Las pilas, presentan una sección transversal hueca de paramentos curvos, y al igual que los estribos, han sido levantadas sobre cimentación profunda.	

ASISTENTES

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

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	14,7 °C - 19,3 °C	Humedad relativa	71,8 % - 85,8 %
-------------	-------------------	------------------	-----------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 7	Vano 8	Vano 9	Vano 10
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	14	-	80.00	80.00

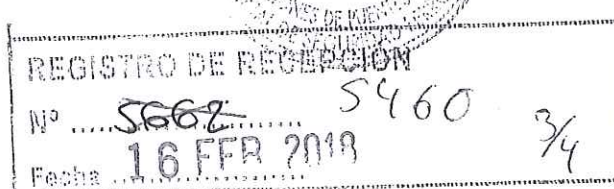
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN 46,8 %

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Ambos sentidos

HORA DE COMIENZO: 11:30

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano 7	Vano 8	Vano 9	Vano 10		
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	62.7%	64.9%	66.4%	67.4%		
			Deformaciones unitarias	71.0%	78.0%	82.3%	76.4%		
		Pruebas simplificadas	Flechas	-	-	-	-		
			Deformaciones unitarias	-	-	-	-		
		Dinámica	Frecuencia propia de vibración			Teórica: 1,92 Hz ; Obtenida: 2.55 Hz			
	PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	97.1%	96.8%	98.2%	99.0%	
			Deformaciones unitarias	97.0%	96.6%	98.1%	98.0%		
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:	29/05/2012
-----------------	-------------------------	------------------	------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)
LÍNEA:	Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa.
TRAMO:	Girona - Figueras. Subtramo: Vilademuls - Pontós
P.K.:	OBRA 515+121; LÍNEA 736+731
PROVINCIA:	Girona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre Río Fluviá
REFERENCIA:	0188VI04
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: El viaducto se encuentra en una alineación curva en planta, sucesión de clotoide con un arco circular de radio R = 6.000 m con trazado recto en alzado de pendiente constante del 3%, descendiente en el sentido de avance de los PK's. Se trata de una viga continua de canto variable con 14 vanos de 45,0 + 10 + 60,0 + 2 + 70,0 + 50,0 m, simplemente apoyada en estribos y pilas intermedias con aparatos de apoyo de neopreno confinado, tipo POT. La sección transversal es tipo cajón unicelular apta para una plataforma de alta velocidad de 14,0 m de anchura. La viga cajón presenta cartelas en las pilas 11, 12 y 13. Los estribos son convencionales, cerrados de muro frontal. El estribo E1 actúa como punto fijo del tablero frente a acciones longitudinales y tanto el E1 como el E2 actúan como puntos fijos en sentido transversal. Ambos estribos quedan cimentados por cimentaciones profundas. Las pilas, presentan una sección transversal hueca de paramentos curvos, y al igual que los estribos, han sido levantadas sobre cimentación profunda.	

ASISTENTES

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

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	24,7 °C - 29,3 °C	Humedad relativa	51,8 % - 55,8 %
-------------	-------------------	------------------	-----------------

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 11	Vano 12	Vano 13	Vano 14
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	14	-	80.00	80.00

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN 46,8 %

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Ambos sentidos

HORA DE COMIENZO: 11:30

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano 11	Vano 12	Vano 13	Vano 14	
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	68.4%	62.1%	61.0%	64.0%	
			Deformaciones unitarias	78.3%	72.1%	73.3%	78.6%	
		Pruebas simplificadas	Flechas	-	-	-	-	
			Deformaciones unitarias	-	-		-	
	Dinámica	Frecuencia propia de vibración			Teórica: 1,92 Hz ; Obtenida: 2.55 Hz			
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	96.5%	99.3%	98.4%	98.7%	
			Deformaciones unitarias	94.7%	96.1%	97.0%	97.1%	
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)

