

FECHA PRUEBA: 24 de agosto de 2001

ACTA DE LA PRUEBA DE CARGA

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD	MADRID - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA
TRAMO	PUENTE DE EBRO - LLEIDA
P.K.	44+159
IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	26VI06
NOMBRE	Viaducto E-3
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA	Puente continuo de hormigón pretensado de doce vanos, con luces 28,00+10*35,00+28,00 metros. Sección del tablero constituida por una sección cajón de 2,45 m de canto. Estribos de muro frontal y en vueltas de hormigón armado, con cimentación es directa. Pilas de sección cajón con cabeza superior en forma de "Y" y altura máxima de 25,00 m. Cimentación de encepados y pilotes.

ASISTENTES	
D. JOSÉ MANUEL GALINDO ESCRIBANO	ORGANISMO EMPRESA
D. JUSTO CARRETERO PÉREZ	G.I.F.
	T.I.F.S.A.

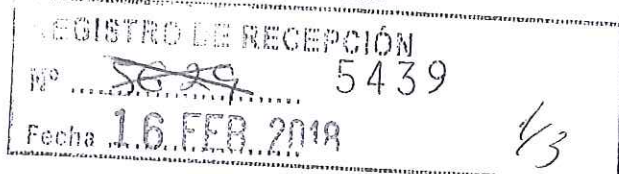
CONDICIONES ATMOSFÉRICAS	
Temperatura	34,0-35,0 °C
Humedad relativa	31,5-35,8 %
INSTRUMENTACIÓN INSTALADA	
(según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)	
CONTROL DE FLECHAS	TRANSDUCTORES DE DESPLAZAMIENTO
GRADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS
	UNIDADES
	17
	8
	4

TRENES DE CARGA UTILIZADOS					
	VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (t)	PESO TOTAL (t)
C1: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 1 (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	LOCOMOTORA	1	GIF	120,0	440,0
	TOLVAS	4	GIF	80,0	
C2: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 2 (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	LOCOMOTORA	1	TRACTOR	88,0	408,0
	TOLVAS	4	GIF	80,0	
SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DIÁMICAS			LLEIDA-ZARAGOZA		

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS							
	VELOCIDAD	COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 1			COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 2		
			HORA COMIENZO	HORA FINAL		HORA COMIENZO	HORA FINAL
Prueba estática EST01		C1	15:54	16:47	C2	15:54	16:47
Prueba estática EST02		C1	16:45	17:33	C2	16:45	17:33
Prueba estática EST03		C1	17:35	18:09	C2	17:35	18:09
Prueba cuasi-estática DIN21	5 km/h	C1	-	-	C2	15:43	15:45
Prueba cuasi-estática DIN11	5 km/h	C1	15:30	15:32	C2	-	-
Prueba a velocidad media DIN12	40 km/h	C1	14:58	15:00	C2	-	-
Prueba a máxima velocidad DIN13	80 km/h	C1	15:10	15:12	C2	-	-
Prueba de frenado a máxima velocidad DIN14	80 km/h	C1	15:25	15:27	C2	-	-

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA	
Resultados prueba	Acordes con los teóricos previstos en el Proyecto de Prueba de Carga
Recuperaciones	Superiores al 90 % en todos los casos. Comportamiento de la estructura: Elástico
Anomalías detectadas en la inspección visual previa	En la estructura del tablero existen algunos defectos con riesgo de evolución patológica, tales como armaduras vistas someras, o juntas transversales degradadas.
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo	Ninguna en particular
Otros datos de Interés	Prueba de carga desarrollada en días distintos para diferentes conjuntos de vanos.
Comportamiento resistente de la estructura	Correcto durante la realización de las pruebas de carga
Observaciones	Estos datos corresponden a las pruebas de carga en los vanos 1-2-3-4

D. JOSÉ MANUEL GALINDO ESCRIBANO
por G.I.F.



TIFSA

D. JUSTO CARRETERO PÉREZ
por T.I.F.S.A.





Gestión de
Infraestructuras
Ferroviarias

FECHA PRUEBA: 31 de agosto de 2001

ACTA DE LA PRUEBA DE CARGA

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD	MADRID - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA
TRAMO	PUENTE DE EBRO - LLEIDA
P.K.	44+159
IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	26VI06
NOMBRE	Viaducto E-3
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA	Puente continuo de hormigón pretensado de doce vanos, con luces 28,00+10*35,00+28,00 metros. Sección del tablero constituida por una sección cajón de 2,45 m de canto. Estribos de muro frontal y en vueltas de hormigón armado, con cimentación es directa. Pilas de sección cajón con cabeza superior en forma de "Y" y altura máxima de 25,00 m. Cimentación de encepados y pilotes.

ASISTENTES	
D. JOSÉ MANUEL GALINDO ESCRIBANO D. JUSTO CARRETERO PÉREZ	ORGANISMO EMPRESA G.I.F. T.I.F.S.A.

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS					
Temperatura	25,8-29,1 °C				
Humedad relativa	28,4-35,8 %				
INSTRUMENTACIÓN INSTALADA					
(según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)					
CONTROL DE FLECHAS	TRANSDUCTORES DE DESPLAZAMIENTO	UNIDADES			
GRADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS	16			
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	8			
		4			
TRENES DE CARGA UTILIZADOS					
	VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (t)	PESO TOTAL (t)
C1: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 1 (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	LOCOMOTORA	1	GIF	120,0	440,0
	TOLVAS	4	GIF	80,0	
C2: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 2 (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	LOCOMOTORA	1	TRACTOR	88,0	408,0
	TOLVAS	4	GIF	80,0	
SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DIÁMICAS		LLEIDA-ZARAGOZA			

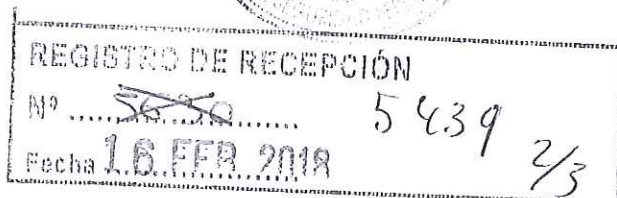
PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS							
	VELOCIDAD	COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 1		COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 2		HORA COMIENZO	HORA FINAL
		HORA COMIENZO	HORA FINAL	HORA COMIENZO	HORA FINAL		
Prueba estática EST04		C1	15:55	16:34	C2	15:55	16:34
Prueba estática EST05		C1	16:35	17:12	C2	16:35	17:12
Prueba Estática EST06		C1	17:18	17:45	C2	17:18	17:45
Prueba cuasi-estática DIN21	5 km/h	C1	-	-	C2	17:48	17:51
Prueba cuasi-estática DIN11	5 km/h	C1	14:40	14:45	C2	-	-
Prueba a velocidad media DIN12	40 km/h	C1	14:50	14:52	C2	-	-
Prueba a máxima velocidad DIN13	80 km/h	C1	14:58	15:00	C2	-	-
Prueba de frenado a máxima velocidad DIN14	80 km/h	C1	15:14	15:16	C2	-	-

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA	
Resultados prueba	Acordes con los teóricos previstos en el Proyecto de Prueba de Carga
Recuperaciones	Superiores al 90 % en todos los casos. Comportamiento de la estructura: Elástico
Anomalías detectadas en la inspección visual previa	En la estructura del tablero existen algunos defectos con riesgo de evolución patológica, tales como armaduras vistas someras, o juntas transversales degradadas.
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo	Ninguna en particular
Otros datos de Interés	Prueba de carga desarrollada en días distintos para diferentes conjuntos de vanos.
Comportamiento resistente de la estructura	Correcto durante la realización de las pruebas de carga
Observaciones	Estos datos corresponden a las pruebas de carga en los vanos 5-6-7-8

D. JOSÉ MANUEL GALINDO ESCRIBANO
por G.I.F.



D. JUSTO CARRETERO PÉREZ
por T.I.F.S.A.



ACTA DE LA PRUEBA DE CARGA

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD	MADRID - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA
TRAMO	PUENTE DE EBRO - LLEIDA
P.K.	44+159
IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	26VI06
NOMBRE	Viaducto E-3
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA	Puente continuo de hormigón pretensado de doce vanos, con luces 28,00+10*35,00+28,00 metros. Sección del tablero constituida por una sección cajón de 2,45 m de canto. Estribos de muro frontal y en vueltas de hormigón armado, con cimentación es directa. Pilas de sección cajón con cabeza superior en forma de "Y" y altura máxima de 25,00 m. Cimentación de encepados y pilotes.

ASISTENTES	
D. JOSÉ MANUEL GALINDO ESCRIBANO	ORGANISMO EMPRESA
D. JUSTO CARRETERO PÉREZ	G.I.F.
	T.I.F.S.A.

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS		
Temperatura	25,8-31,7 °C	
Humedad relativa	25,8-31,0 %	
INSTRUMENTACIÓN INSTALADA		
(según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)		
CONTROL DE FLECHAS	TRANSDUCTORES DE DESPLAZAMIENTO	UNIDADES
GRADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS	6
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	4

TRENES DE CARGA UTILIZADOS					
	VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (t)	PESO TOTAL (t)
C1: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 1 (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	LOCOMOTORA	1	GIF	120,0	440,0
	TOLVAS	4	GIF	80,0	
C2: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 2 (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	LOCOMOTORA	1	TRACTOR	88,0	408,0
	TOLVAS	4	GIF	80,0	
SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DIÁMICAS			LLEIDA-ZARAGOZA		

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS						
	VELOCIDAD	COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 1		COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 2		
		HORA COMIENZO	HORA FINAL	HORA COMIENZO	HORA FINAL	
Prueba estática EST07		C1 19:49	20:37	C2 19:49	20:37	
Prueba estática EST08		C1 20:50	21:38	C2 20:50	21:38	
Prueba estática EST09		C1 21:40	22:10	C2 21:40	22:10	
Prueba cuasi-estática DIN11	5 km/h	C1 19:35	19:40	C2 -	-	
Prueba cuasi-estática DIN21	5 km/h	C1 -	-	C2 19:06	19:08	
Prueba a velocidad media DIN22	40 km/h	C1 -	-	C2 19:10	19:12	
Prueba a máxima velocidad DIN23	80 km/h	C1 -	-	C2 19:18	19:20	
Prueba de frenado a máxima velocidad DIN24	80 km/h	C1 -	-	C2 19:29	19:31	

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA	
Resultados prueba	Acordes con los teóricos previstos en el Proyecto de Prueba de Carga
Recuperaciones	Superiores al 90 % en todos los casos. Comportamiento de la estructura: Elástico
Anomalías detectadas en la inspección visual previa	En la estructura del tablero existen algunos defectos con riesgo de evolución patológica, tales como armaduras vistas someras, o juntas transversales degradadas.
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo	Ninguna en particular
Otros datos de Interés	Prueba de carga desarrollada en días distintos para diferentes conjuntos de vanos.
Comportamiento resistente de la estructura	Correcto durante la realización de las pruebas de carga
Observaciones	Estos datos corresponden a las pruebas de carga en los vanos 10-11-12

D. JOSÉ MANUEL GALINDO ESCRIBANO
por G.I.F.

 TIFSA

D. JUSTO CARRETERO PÉREZ
por T.I.F.S.A.

