

ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	25/04/2005
------------------------	-------------------------	-------------------------	------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	ADIF
LÍNEA:	L.A.V. Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa
TRAMO:	Lleida - Villafranca del Penedés SUBTRAMO: IV-b
P.K.:	PROYECTO: 410+330 ; LÍNEA: 500+092
PROVINCIA:	Tarragona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre el barranco del Pont de Candí
REFERENCIA:	38V102

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: estructura continua de diez vanos con unas luces de 35+8+43+35 m. La longitud total de la obra es de 413,00 m. La solución adoptada consiste en una losa de hormigón pretensado, cuya sección tiene una anchura en la cara superior de 14,00 m y 5,90 m en la cara inferior con un canto máximo de 3,50 m. Las alas superiores tienen un vuelo de 3,75 m con espesor variable de 0,18 a 0,34 m.

ASISTENTES

NOMBRES	ORGANISMO, COMPAÑÍA
D. Pablo Sánchez Gareta	Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	23°C	Humedad relativa	32%
--------------------	------	-------------------------	-----

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

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

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULAS	PESO UNITARIO (T)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
Loc. ADIF + 4 tolva	Loc. ADIF + 4 tolva	1		440 T (20 T/eje)	440 T (20 T/eje)
Loc. ADIF + 4 tolva	Loc. ADIF + 4 tolva	1		440 T (20 T/eje)	440 T (20 T/eje)

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN 60%

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Barcelona - Zaragoza

HORA DE COMIENZO: 16 horas y 46 minutos

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

			Vano 1	Vano 2
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	80%
			Deformaciones unitarias	80%
	Pruebas simplificadas	Flechas		
		Deformaciones unitarias		
Dinámica	Frecuencia	propia de vibración	7,8 Hz	23,44 Hz
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	>90%
			Deformaciones unitarias	>90%
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL				
OBSERVACIONES				
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO			RESTRICCIONES	
			☒ APTO ☐ NO APTO	




 D. Pablo Sánchez Gareta
 por Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)

ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	26/04/2005
-----------------	-------------------------	------------------	------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	ADIF
LÍNEA:	L.A.V. Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa
TRAMO:	Lleida - Villafranca del Penedés SUBTRAMO: IV-b
P.K.:	PROYECTO: 410+330 ; LÍNEA: 500+092
PROVINCIA:	Tarragona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre el barranco del Pont de Candí
REFERENCIA:	38VI02

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: estructura continua de diez vanos con unas luces de 35+8+43+35 m. La longitud total de la obra es de 413,00 m. La solución adoptada consiste en una losa de hormigón pretensado, cuya sección tiene una anchura en la cara superior de 14,00 m y 5,90 m en la cara inferior con un canto máximo de 3,50 m. Las alas superiores tienen un vuelo de 3,75 m con espesor variable de 0,18 a 0,34 m.

ASISTENTES

NOMBRES	ORGANISMO, COMPAÑÍA
D. Pablo Sánchez Gareta	Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	23°C	Humedad relativa	32%
-------------	------	------------------	-----

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

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

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULAS	PESO UNITARIO (T)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
Loc. ADIF + 4 tolva	Loc. ADIF + 4 tolva	1		440 T (20 T/eje)	440 T (20 T/eje)
Loc. ADIF + 4 tolva	Loc. ADIF + 4 tolva	1		440 T (20 T/eje)	440 T (20 T/eje)

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN 60%

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Barcelona - Zaragoza

HORA DE COMIENZO: 15 horas y 10 minutos

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	80%	80%	80%
			Deformaciones unitarias	80%	80%	80%
	Pruebas simplificadas	Flechas				
		Deformaciones unitarias				
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Dinámica	Frecuencia propia de vibración		7,1 Hz	7,4 Hz	7,1 Hz
	Estática	En general	Flechas	>90%	>90%	>90%
Deformaciones unitarias			>90%	>90%	>90%	
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL						
OBSERVACIONES						
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO			APTO ☒	NO APTO ☐	RESTRICCIONES	



D. Pablo Sánchez Gareta
por Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)

ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	27/04/2005
-----------------	-------------------------	------------------	------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑIA:	ADIF
LÍNEA:	L.A.V. Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa
TRAMO:	Lleida - Villafranca del Penedés SUBTRAMO: IV-b
P.K.:	PROYECTO: 410+330 ; LINEA: 500+092
PROVINCIA:	Tarragona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre el barranco del Pont de Candí
REFERENCIA:	38VI02
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: estructura continua de diez vanos con unas luces de 35+8+43+35 m. La longitud total de la obra es de 413,00 m. La solución adoptada consiste en una losa de hormigón pretensado, cuya sección tiene una anchura en la cara superior de 14,00 m y 5,90 m en la cara inferior con un canto máximo de 3,50 m. Las alas superiores tienen un vuelo de 3,75 m con espesor variable de 0,18 a 0,34 m.	

ASISTENTES

NOMBRES	ORGANISMO, COMPAÑIA
D. Pablo Sánchez Garetá	Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	23°C	Humedad relativa	32%
-------------	------	------------------	-----

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 6	Vano 7	Vano 8
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO			
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	5	5	5
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	4	4	4
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETRO	1		1
OTROS				

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULAS	PESO UNITARIO (T)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
Loc. ADIF + 4 tolva	Loc. ADIF + 4 tolva	1		440 T (20 T/eje)	440 T (20 T/eje)
Loc. ADIF + 4 tolva	Loc. ADIF + 4 tolva	1		440 T (20 T/eje)	440 T (20 T/eje)

PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN 60%

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Barcelona - Zaragoza

HORA DE COMIENZO: 09 horas y 34 minutos

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano 6	Vano 7	Vano 8
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	80%	80%	80%
			Deformaciones unitarias	80%	80%	80%
	Dinámica	Pruebas simplificadas	Flechas			
			Deformaciones unitarias			
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Frecuencia propia de vibración	7,1 Hz	7,4 Hz	7,1 Hz
			Flechas	>90%	>90%	>90%
			Deformaciones unitarias	>90%	>90%	>90%
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL						
OBSERVACIONES						
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO			APTO ☒	NO APTO ☐	RESTRICCIONES	



D. Pablo Sánchez Garetá
por Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)

ACTA DE PRUEBA DE CARGA

TIPO DE PRUEBA:	Recepción de obra nueva	FECHA DE PRUEBA:	27/04/2005
-----------------	-------------------------	------------------	------------

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

ORGANISMO, COMPAÑÍA:	ADIF
LÍNEA:	L.A.V. Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa
TRAMO:	Lleida - Villafranca del Penedés SUBTRAMO: IV-b
P.K.:	PROYECTO: 410+330 ; LINEA: 500+092
PROVINCIA:	Tarragona
DENOMINACIÓN	Viaducto sobre el barranco del Pont de Candí
REFERENCIA:	38V102
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA: estructura continua de diez vanos con unas luces de 35+8+43+35 m. La longitud total de la obra es de 413,00 m. La solución adoptada consiste en una losa de hormigón pretensado, cuya sección tiene una anchura en la cara superior de 14,00 m y 5,90 m en la cara inferior con un canto máximo de 3,50 m. Las alas superiores tienen un vuelo de 3,75 m con espesor variable de 0,18 a 0,34 m.	

ASISTENTES

NOMBRES	ORGANISMO, COMPAÑÍA
D. Pablo Sánchez Gareta	Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	23°C	Humedad relativa	32%
-------------	------	------------------	-----

PUNTOS DE MEDIDA INSTALADOS

		Vano 9	Vano 10
FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO		
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	5	5
DEFORMACIONES UNITARIAS	BANDAS EXTENSOMÉTRICAS	4	4
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETRO	1	1
OTROS			

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

VEHÍCULO		NÚMERO	MATRÍCULAS	PESO UNITARIO (T)	
PREVISTO	REAL			PREVISTO	REAL
Loc. ADIF + 4 tolva	Loc. ADIF + 4 tolva	1		440 T (20 T/eje)	440 T (20 T/eje)
Loc. ADIF + 4 tolva	Loc. ADIF + 4 tolva	1		440 T (20 T/eje)	440 T (20 T/eje)

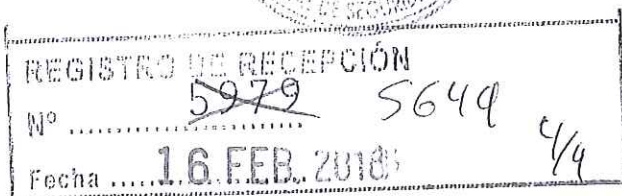
PORCENTAJE DE SOLICITACIÓN RESPECTO A INSTRUCCIÓN 60%

SENTIDO DE CIRCULACIÓN PARA LAS PRUEBAS DINÁMICAS: Barcelona - Zaragoza

HORA DE COMIENZO: 13 horas y 30 minutos

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

				Vano 9	Vano 10
PORCENTAJE DE RESPUESTA RESPECTO AL PROYECTO DE PRUEBA DE CARGA	Estática	En general	Flechas	80%	80%
			Deformaciones unitarias	80%	80%
		Pruebas simplificadas	Flechas		
			Deformaciones unitarias		
	Dinámica	Frecuencia propia de vibración		6,9 Hz	7,1 Hz
PORCENTAJE DE RECUPERACIÓN	Estática	En general	Flechas	>90%	>90%
			Deformaciones unitarias	>90%	>90%
ANOMALÍAS EN LA INSPECCIÓN VISUAL					
OBSERVACIONES					
CONDICIONES DE PUESTA EN SERVICIO		APTO ☒		NO APTO ☐	
				RESTRICCIONES	




 D. Pablo Sánchez Gareta
 por Tecnología e Investigación Ferroviaria, S.A. (TIFSA)