

## ANEXO

**MODELO A1 DE COMUNICACIÓN DE INSPECCIONES AL REGISTRO**

<b>TIPO DE INSPECCIÓN <sup>(1)</sup>:</b>	<b>FECHA DE INSPECCIÓN:</b>
---	-----------------------------

**IDENTIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA**

ADMINISTRADOR:
LÍNEA:
TRAMO:
P.K.:
PROVINCIA:
DENOMINACIÓN:
REFERENCIA:
AÑO APROXIMADO DE CONSTRUCCIÓN:

**DATOS DEL RESPONSABLE DE LA INSPECCIÓN**

ENTIDAD:
INGENIERO RESPONSABLE:
DIRECCIÓN:
TELÉFONO, FAX, E-MAIL:

**CARACTERÍSTICAS BÁSICAS Y TIPOLOGÍA <sup>(2)</sup>**

<b>Nº DE VANOS:</b>		<b>LUCES DE CADA VANO:</b>			
<b>LONGITUD TOTAL:</b>					
<b>OBSTÁCULO SALVADO:</b>	CARRETERA <input type="checkbox"/>	FF. CC. <input type="checkbox"/>	CAUCE <input type="checkbox"/>	OTROS <input type="checkbox"/>	ANGULO DE INCIDENCIA (°)
<b>LÍNEA ELECTRIFICADA:</b>	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>			
<b>VÍA:</b>	ÚNICA <input type="checkbox"/>	DOBLE <input type="checkbox"/>	Nº DE VÍAS		
	SOLDADA <input type="checkbox"/>	CON JUNTAS <input type="checkbox"/>			
	ENCARRILADORA <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>		
	CONTRACARRILES <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>		
	APARATOS DE DILATACIÓN <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>		
	RECTA <input type="checkbox"/>	CURVA A LA DERECHA <input type="checkbox"/>	CURVA A LA IZQUIERDA <input type="checkbox"/>		
<b>TIPOLOGÍA PUENTE:</b>	METÁLICO <input type="checkbox"/>				
	FÁBRICA <input type="checkbox"/>				
	HORMIGÓN <input type="checkbox"/>	TRAMOS EN ARCO <input type="checkbox"/>			
	OTROS <input type="checkbox"/>	TRAMOS RECTOS <input type="checkbox"/>			
<b>TIPO DE MATERIAL</b>	<b>ESTRIBOS:</b>	HORMIGÓN <input type="checkbox"/>	PIEDRA <input type="checkbox"/>	LADRILLO <input type="checkbox"/>	
	<b>PILAS:</b>	HORMIGÓN <input type="checkbox"/>	PIEDRA <input type="checkbox"/>	LADRILLO <input type="checkbox"/>	METÁLICAS <input type="checkbox"/>
	<b>ARCOS:</b>	HORMIGÓN <input type="checkbox"/>	PIEDRA <input type="checkbox"/>	LADRILLO <input type="checkbox"/>	METÁLICAS <input type="checkbox"/>
	<b>TABLERO:</b>	HORMIGÓN <input type="checkbox"/>	LOSA <input type="checkbox"/>	VIGAS <input type="checkbox"/>	TABLÓN <input type="checkbox"/>
		METÁLICO <input type="checkbox"/>	VIGAS ALMA LLENA <input type="checkbox"/>	CELOŚIA <input type="checkbox"/>	

**DAÑOS DE CLASE 1 <sup>(3)</sup>**

Elemento estructural	Tipo de daños	Localizado o Generalizado	Plazo de Reparación (meses)	Limitación de Circulación	Requiere inspección especial			
A	ESTRIBO nº	A	GOLPES, ROTURAS	L	6	A	VELOCIDAD	SI
B	PILA nº	B	FISURAS, GRIETAS	G	12	B	CARGAS	NO
C	ARCO nº	C	DESCALCES EN CIMENTACIONES		24	C	GÁLIBO	
D	TABLERO METÁLICO nº	D	DESPLOMES, BASCULAMIENTOS		36	D	SEÑALIZAR	
E	TABLERO DE HORMIGÓN nº	E	OXIDACIONES, CORROSIONES					
F	VIA I, II, ...	F	ASIENTOS, DESNIVELACIONES					
G	OTROS:	G	OTROS:					

**EVALUACIÓN GLOBAL DE EVOLUCIÓN DE DAÑOS RESPECTO A INSPECCIÓN ANTERIOR**

SIN EVOLUCIÓN <input type="checkbox"/>	POCO IMPORTANTE <input type="checkbox"/>	IMPORTANTE <input type="checkbox"/>
--	--	-------------------------------------

**RESULTADO DE LA INSPECCIÓN**

FAVORABLE <input type="checkbox"/>	DESFAVORABLE (con daños de clase 1) <input type="checkbox"/>
------------------------------------	--

Firma del inspector



## Notas aclaratorias:

- (1) Indicar si es básica, principal o especial.
- (2) Rellenar únicamente en la primera remisión al Registro de Inspecciones de Puentes de Ferrocarril.
- (3) Debe figurar entre paréntesis y separando cada campo mediante punto y coma, como en los ejemplos siguientes:  
(A2; BCD; G; 24; AD; NO) (FII; G, carriles desgastados; L; 36; AB; NO)
- (4) Se incluirá una hoja por cada 4 vanos.
- (5) Consignar si es recepción de obra nueva o puente en servicio.
- (6) La que figure en la base de datos del Administrador.
- (7) Indicar Director de la prueba, representante del Administrador, etc.
- (8) Indicar las existentes durante las pruebas estáticas.
- (9) Indicar si es camión (y el n.º de ejes), locomotora, tolva, etc.
- (10) El peso total real de cada vehículo no se debe desviar más de un 5% del previsto en el proyecto de la prueba.
- (11) En la prueba estática, las sollicitaciones producidas en las secciones críticas por el tren de prueba, deberán estar en torno al 60%, sin superar nunca el 70%, de los valores teóricos debidos al tren de cargas del proyecto constructivo. En caso contrario deberá justificarse la validez de los resultados en el informe de la prueba.
- (12) Referenciar en sentido creciente de los PKs de la línea.
- (13) Indicar el porcentaje medio entre los máximos valores netos después de la estabilización y los previstos en el proyecto de la prueba.
- (14) Las flechas netas máximas (generalmente en centro de vano) obtenidas tras la estabilización, respecto a las previstas en el proyecto de prueba, expresadas en tanto por ciento, cumplirán lo siguiente:

Puentes de hormigón pretensado y metálicos: > 60 % y < 110 %.

Puentes de hormigón armado y mixtos: > 60 % y < 115 %.

En caso contrario deberá justificarse la validez de los resultados en el informe de la prueba.

(15) Las flechas máximas obtenidas en el vano sometido a prueba simplificada, respecto a las medidas en el vano al cual se haya asimilado, afectadas por la corrección debida a la diferencia de luces, no deberá desviarse más de un 10%.

En caso contrario deberá justificarse la validez de los resultados en el informe de la prueba.

(16) En las pruebas dinámicas, al no establecerse criterios de aceptación, sólo se reflejará la frecuencia propia de vibración, comparándola con el primer modo de vibración calculado teóricamente en el proyecto de la prueba.

(17) Para verificar el comportamiento elástico de la estructura, se indicará el porcentaje de remanencia que representan los valores máximos estabilizados después de la descarga, frente a los obtenidos con la máxima carga, debiendo cumplir:

Puentes de hormigón armado: < 20 %.

Puentes de hormigón pretensado y mixtos: < 15 %.

Puentes metálicos: < 10 %.

En caso contrario deberá justificarse en el informe correspondiente.

(18) Se mencionará: la posición de los camiones durante la prueba respecto a lo previsto en el proyecto, si hubiera diferencias significativas; las diferencias entre la resistencia a compresión real del hormigón del tablero respecto a la prevista en el proyecto, si se dispone de información; etc