

ACTA DE LA PRUEBA DE CARGA

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD	MADRID - ZARAGOZA - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA
TRAMO	MADRID - LLEIDA
P.K.	335+700
IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	23PI09
NOMBRE	
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA	La estructura soportará el tráfico ferroviario generado por la L.A.V. Madrid - Barcelona - Frontera Francesa y salva tráfico rodado. Se trata de una estructura hiperestática de planta recta sin esviaje, compuesta por un vano de 9'80 metros de luz de cálculo y un ancho total de 28'20 m. La solución estructural consiste en un marco de hormigón armado. El dintel está empotrado en los hastiales. El canto total del dintel es de 0'80 metros. El tipo de hormigón del marco del marco es HA-25. Los hastiales son de hormigón armado y son cerrados con aletas. La plataforma está compuesta por dos vías de ferrocarril, protegidas exteriormente por una barandilla metálica.

ASISTENTES	
D. CARLOS RODRÍGUEZ LÓPEZ	ORGANISMO EMPRESA GEOCISA

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS				
Temperatura	20 °C			
Humedad relativa	27 %			
INSTRUMENTACIÓN INSTALADA (según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)				
CONTROL DE FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO LASER TRANSDUCTORES DE DESPLAZAMIENTO			
GRADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS			
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS			
	UNIDADES			
	4			
	2			
	1			
TRENES DE CARGA UTILIZADOS				
VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (t)	PESO TOTAL (t)
C1: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 1 (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	1	SERIE 37	118,0	118,0
C2: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA 2 (CIRCULACIÓN ZARAGOZA - LLEIDA)	1	SERIE 37	118,0	118,0

SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DIÁMICAS		PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS			
		GRUPO 1		GRUPO 2	
VELOCIDAD		HORA COMIENZO	HORA FINAL	HORA COMIENZO	HORA FINAL
Prueba estática		15:57	16:15		
Prueba cuasi-estática a	5 km/h	16:18	16:20		
Prueba a velocidad media	30 km/h	16:21	16:23		
Prueba a máxima velocidad	90 km/h	16:24	16:26		
Prueba de frenado a máxima velocidad		16:27	16:29		

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA	
Resultados prueba	Los valores de flechas obtenidos son inferiores a los previstos en el proyecto de prueba de carga, con un valor medio en torno al 30% del valor teórico, debido a la existencia de una montera de tierras no considerada en el proyecto de prueba de carga.
Recuperaciones	Superiores al 100 % en todos los casos, excepto en un punto en el que se obtuvo un 94%. Comportamiento de la estructura: Elástico
Anomalías detectadas en la inspección visual previa	Ninguna
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo	
Otros datos de interés	
Comportamiento resistente de la estructura	Correcto durante la realización de las pruebas de carga
Observaciones	Ninguna