

ACTA DE PRUEBA DE CARGA (Vanos 1 a 3)

14/9/2009

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
PROPIEDAD	Gestor de Infraestructuras Ferroviarias
LÍNEA	Alameda de la Sagra - Toledo
TRAMO	Mocejón - Toledo
P.K.	200+070
REFERENCIA O IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	Viaducto del Tajo
NOMBRE	Viaducto del Tajo
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA	Se trata de una estructura de planta curva sin esviaje, formada por dos tramos isostáticos de once y veintiocho vanos respectivamente, y por un tramo hiperestático de tres vanos. En total la estructura está compuesta por cuarenta y dos vanos de 11'36 + 58 + 82 + 58 + 28'36 metros de luz de cálculo y un ancho total de 14,00 m. La solución estructural de los tramos isostáticos (vanos nº 1 a nº 11 y nº 15 a nº 42) consiste en un tablero compuesto por dos vigas prefabricadas de hormigón pretensado sobre el que apoya una losa de compresión. El tablero está apoyado en los estribos y en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón de las vigas es HP-50 y el de la losa de compresión es HA-35. La solución estructural del tramo hiperestático (vanos nº 12 a nº 14) consiste en un tablero de canto variable compuesto por un cajón de hormigón pretensado. El tablero está apoyado en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón del cajón es HP-45. Las pilas, de hormigón armado, son de fuste único y sección variable. Los estribos son cerrados sin aletas y de hormigón armado.

ASISTENTES	
D. Pablo Vega Prieto	ORGANISMO EMPRESA UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS. GRUPO 1					
Temperatura	26 °C				
Humedad relativa	30 %				
INSTRUMENTACIÓN INSTALADA (según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)					
		Vano 1	Vano 2	Vano 3	UD.(totales)
CONTROL DE FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO LASER				
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	6	6	6	18
RADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS				
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	1	1	1	3

TRENES DE CARGA UTILIZADOS. GRUPO 1					
VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (KN)	PESO TOTAL (KN)	
Locomotora	2	Locomotora serie 60 rumana	1.176	3.952	
Tolva	2	Tolva tipo GIF	800		
SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DINÁMICAS Madrid - Toledo					

INCIDENCIAS PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS				
	VELOCIDAD	VARO 1	VARO 2	VARO 3
Prueba estática		Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba cuasi-estática a	5 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba a velocidad media	30 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba a máxima velocidad	60 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Tablón RILEM / Frenado		Ninguna	Ninguna	Ninguna

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS			
GRUPO 1	14/09/04		
HORA COMIENZO	HORA FINAL		
Prueba estática	12:01	12:50	
Prueba dinámica	11:03	11:44	

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA						
Resultados prueba	Pruebas Estáticas	FLECHA	% mínimo	ESTADO 1 59%	ESTADO 2 62%	ESTADO 3 60%
			% máximo	61%	63%	61%
		DEFORMACIÓN	% mínimo			
			% máximo			
	Pruebas Dinámicas	Recuperaciones	95%	100%	97%	
		Coefficiente de Impacto	1	1	1	
		Frecuencia Propia	5,01	4,66	4,22	
		Amortiguamiento	0,079	0,056	0,048	
		Anomalías detectadas en la inspección visual previa				
		Ninguna				
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo						
Ninguna						
Otros datos de Interés						
Comportamiento resistente de la estructura						
Elástico						
Observaciones						
Prueba de carga correcta						

Firma de Asistentes

REGISTRO DE RECEPCIÓN	
Nº	6853
Fecha	16 FEB 2018
	5786
	1/13

D. Pablo Vega Prieto
UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

ACTA DE PRUEBA DE CARGA (Vanos 4 a 6)

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA						
PROPIEDAD	Gestor de Infraestructuras Ferroviarias					
LÍNEA	Alameda de la Sagra - Toledo					
TRAMO	Mocejón - Toledo					
P.K.	200+070					
REFERENCIA O IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	Viaducto del Tajo					
NOMBRE	Viaducto del Tajo					
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURAL DE PARTE DE ELLA	Se trata de una estructura de planta curva sin esvía, formada por dos tramos isostáticos de once y veintiocho vanos respectivamente, y por un tramo hiperestático de tres vanos. En total la estructura está compuesta por cuarenta y dos vanos de 11'36 + 58 + 82 + 58 + 28'36 metros de luz de cálculo y un ancho total de 14,00 m. La solución estructural de los tramos isostáticos (vanos nº 1 a nº 11 y nº 15 a nº 42) consiste en un tablero compuesto por dos vigas prefabricadas de hormigón pretensado sobre el que apoya una losa de compresión. El tablero está apoyado en los estribos y en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón de las vigas es HP-50 y el de la losa de compresión es HA-35. La solución estructural del tramo hiperestático (vanos nº 12 a nº 14) consiste en un tablero de canto variable compuesto por un cajón de hormigón pretensado. El tablero está apoyado en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón del cajón es HP-45. Las pilas, de hormigón armado, son de fuste único y sección variable. Los estribos son cerrados sin aletas y de hormigón armado.					
ASISTENTES						
D. Pablo Vega Prieto			ORGANISMO EMPRESA UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO			
CONDICIONES ATMOSFÉRICAS. GRUPO 2						
Temperatura	26 °C					
Humedad relativa	30 %					
INSTRUMENTACIÓN INSTALADA (según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)						
		Vano 4	Vano 5	Vano 6	UD.(totales)	
CONTROL DE FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO LASER				18	
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	6	6	6		
RADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS					
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	1	1	1	3	
TRENES DE CARGA UTILIZADOS. GRUPO 2						
	VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (KN)	PESO TOTAL (KN)	
	Locomotora	2	Locomotora serie 60 rumana	1.176	3.952	
	Tolva	2	Tolva tipo GIF	800		
SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DINÁMICAS		Madrid - Toledo				
INCIDENCIAS PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS						
	VELOCIDAD	VANO 4	VANO 5	VANO 6		
Prueba estática		Ninguna	Ninguna	Ninguna		
Prueba cuasi-estática a	5 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna		
Prueba a velocidad media	30 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna		
Prueba a máxima velocidad	60 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna		
Tablón RILEM / Frenado		Ninguna	Ninguna	Ninguna		
PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS						
	GRUPO 2	14/09/04				
	HORA COMIENZO	HORA FINAL				
Prueba estática	14:01	14:43				
Prueba dinámica	13:31	13:58				
RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA						
Resultados prueba	Pruebas Estáticas	FLECHA	% mínimo	ESTADO 4 61%	ESTADO 5 61%	ESTADO 6 60%
			% máximo	63%	62%	60%
		DEFORMACIÓN	% mínimo			
			% máximo			
	Pruebas Dinámicas	Recuperaciones	98%	96%	96%	
		Coefficiente de Impacto	1	1	1	
		Frecuencia Propia	4,66	4,48	4,48	
		Amortiguamiento	0,014	0,053	0,108	
	Anomalías detectadas en la Inspección visual previa			Ninguna		
	Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo			Ninguna		
Otros datos de interés						
Comportamiento resistente de la estructura			Elástico			
Observaciones			Prueba de carga correcta			

Firma de Asistentes



D. Pablo Vega Prieto
UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

ACTA DE PRUEBA DE CARGA (Vanos 7 a 9)

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
PROPIEDAD	Gestor de Infraestructuras Ferroviarias
LÍNEA	Alameda de la Sagra - Toledo
TRAMO	Mocejón - Toledo
P.K.	200+070
REFERENCIA O IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	Viaducto del Tajo
NOMBRE	Viaducto del Tajo
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA	Se trata de una estructura de planta curva sin esviaje, formada por dos tramos isostáticos de once y veintiocho vanos respectivamente, y por un tramo hiperestático de tres vanos. En total la estructura está compuesta por cuarenta y dos vanos de 11'36 + 58 + 82 + 58 + 28'36 metros de luz de cálculo y un ancho total de 14,00 m. La solución estructural de los tramos isostáticos (vanos nº 1 a nº 11 y nº 15 a nº 42) consiste en un tablero compuesto por dos vigas prefabricadas de hormigón pretensado sobre el que apoya una losa de compresión. El tablero está apoyado en los estribos y en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón de las vigas es HP-50 y el de la losa de compresión es HA-35. La solución estructural del tramo hiperestático (vanos nº 12 a nº 14) consiste en un tablero de canto variable compuesto por un cajón de hormigón pretensado. El tablero está apoyado en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón del cajón es HP-45. Las pilas, de hormigón armado, son de fuste único y sección variable. Los estribos son cerrados sin aletas y de hormigón armado.

ASISTENTES	
D. Pablo Vega Prieto	ORGANISMO EMPRESA UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS. GRUPO 3	
Temperatura	26 °C
Humedad relativa	30 %

INSTRUMENTACIÓN INSTALADA (según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)					
		Vano 7	Vano 8	Vano 9	UD. (totales)
CONTROL DE FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO LASER				
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	6	6	6	18
RADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS				
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	1	1	1	3

TRENES DE CARGA UTILIZADOS. GRUPO 3				
VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (KN)	PESO TOTAL (KN)
Locomotora	2	Locomotora serie 60 rumana	1.176	3.952
Tolva	2	Tolva tipo GIF	800	

SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DINÁMICAS	
Madrid - Toledo	

INCIDENCIAS PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS				
	VELOCIDAD	VANO 7	VANO 8	VANO 9
Prueba estática		Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba cuasi-estática a	5 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba a velocidad media	30 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba a máxima velocidad	60 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Tablón RILEM / Frenado		Ninguna	Ninguna	Ninguna

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS		
GRUPO 3	14/09/04	
HORA COMIENZO	HORA FINAL	
Prueba estática	17:23	18:05
Prueba dinámica	16:56	17:20

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA						
Resultados prueba	Pruebas Estáticas	FLECHA	% mínimo	ESTADO 7	ESTADO 8	ESTADO 9
			% máximo	61%	66%	67%
		DEFORMACIÓN	% mínimo	63%	69%	68%
			% máximo			
	Pruebas Dinámicas	Recuperaciones		98%	98%	96%
		Coeficiente de Impacto		1	1	1
		Frecuencia Propia		4,48	4,48	4,39
		Amortiguamiento		0,04	0,114	0,029
Anomalías detectadas en la inspección visual previa			Ninguna			
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo			Ninguna			
Otros datos de interés						
Comportamiento resistente de la estructura			Elástico			
Observaciones			Prueba de carga correcta			

Firma de Asistentes

REGISTRO DE RECEPCIÓN	
Nº	6035 5786
Fecha	16 FEB. 2018

D. Pablo Vega Prieto
UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

ACTA DE PRUEBA DE CARGA (10 a 11)

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA				
PROPIEDAD	Gestor de Infraestructuras Ferroviarias			
LÍNEA	Alameda de la Sagra - Toledo			
TRAMO	Mocejón - Toledo			
P.K.	200+070			
REFERENCIA O INVENTARIO	Viaducto del Tajo			
NOMBRE	Viaducto del Tajo			
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA	Se trata de una estructura de planta curva sin esviaje, formada por dos tramos isostáticos de once y veintiocho vanos respectivamente, y por un tramo hiperestático de tres vanos. En total la estructura está compuesta por cuarenta y dos vanos de 11'36 + 58 + 82 + 58 + 28'36 metros de luz de cálculo y un ancho total de 14,00 m. La solución estructural de los tramos isostáticos (vanos nº 1 a nº 11 y nº 15 a nº 42) consiste en un tablero compuesto por dos vigas prefabricadas de hormigón pretensado sobre el que apoya una losa de compresión. El tablero está apoyado en los estribos y en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón de las vigas es HP-50 y el de la losa de compresión es HA-35. La solución estructural del tramo hiperestático (vanos nº 12 a nº 14) consiste en un tablero de canto variable compuesto por un cajón de hormigón pretensado. El tablero está apoyado en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón del cajón es HP-45. Las pilas, de hormigón armado, son de fuste único y sección variable. Los estribos son cerrados sin aletas y de hormigón armado.			
ASISTENTES				
D. Pablo Vega Prieto		ORGANISMO EMPRESA UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO		
CONDICIONES ATMOSFÉRICAS. GRUPO 4				
Temperatura	26 °C			
Humedad relativa	30 %			
INSTRUMENTACIÓN INSTALADA (según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)				
		Vano 10	Vano 11	UD.(totales)
CONTROL DE FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO LASER			
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	6	6	12
RADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS			
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	1	1	2
TRENES DE CARGA UTILIZADOS. GRUPO 4				
VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (KN)	PESO TOTAL (KN)
Locomotora	2	Locomotora serie 60 rumana	1.176	3.952
Tolva	2	Tolva tipo GIF	800	
SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DINÁMICAS				
Madrid - Toledo				
INCIDENCIAS PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS				
		VELOCIDAD	VANO 10	VANO 11
Prueba estática			Ninguna	Ninguna
Prueba cuasi-estática a	5 km/h		Ninguna	Ninguna
Prueba a velocidad media	30 km/h		Ninguna	Ninguna
Prueba a máxima velocidad	60 km/h		Ninguna	Ninguna
Tablón RILEM / Frenado			Ninguna	Ninguna
PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS				
GRUPO 4		14/09/04		
HORA COMIENZO		HORA FINAL		
Prueba estática	18:50	19:23		
Prueba dinámica	18:26	18:43		
RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA				
Resultados prueba	Pruebas Estáticas	FLECHA	ESTADO 10	ESTADO 11
		% mínimo	64%	66%
		% máximo	66%	67%
	Pruebas Dinámicas	DEFORMACIÓN	% mínimo	
		% máximo		
		Recuperaciones	97%	98%
		Coefficiente de Impacto	1	1
		Frecuencia Propia	5,39	5,01
		Amortiguamiento	0,072	0,15
Anomalías detectadas en la inspección visual previa			Ninguna	
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo			Ninguna	
Otros datos de interés				
Comportamiento resistente de la estructura			Elástico	
Observaciones			Prueba de carga correcta	

Firma de Asistentes

REGISTRO DE RECEPCIÓN
Nº ~~6086~~ 5786
Fecha **16 FEB. 2018**
9/13

D. Pablo Vega Prieto
UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

ACTA DE PRUEBA DE CARGA (Vanos 12 a 14)

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
PROPIEDAD	Gestor de Infraestructuras Ferroviarias
LÍNEA	Alameda de la Sagra - Toledo
TRAMO	Mocejón - Toledo
P.K.	200+070
REFERENCIA O IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	Viaducto del Tajo
NOMBRE	Viaducto del Tajo
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA	Se trata de una estructura de planta curva sin esviaje, formada por dos tramos isostáticos de once y veintiocho vanos respectivamente, y por un tramo hiperestático de tres vanos. En total la estructura está compuesta por cuarenta y dos vanos de 11'36 + 58 + 82 + 58 + 28'36 metros de luz de cálculo y un ancho total de 14,00 m. La solución estructural de los tramos isostáticos (vanos nº 1 a nº 11 y nº 15 a nº 42) consiste en un tablero compuesto por dos vigas prefabricadas de hormigón pretensado sobre el que apoya una losa de compresión. El tablero está apoyado en los estribos y en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón de las vigas es HP-50 y el de la losa de compresión es HA-35. La solución estructural del tramo hiperestático (vanos nº 12 a nº 14) consiste en un tablero de canto variable compuesto por un cajón de hormigón pretensado. El tablero está apoyado en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón del cajón es HP-45. Las pilas, de hormigón armado, son de fuste único y sección variable. Los estribos son cerrados sin aletas y de hormigón armado.

ASISTENTES	
D. Pablo Vega Prieto	ORGANISMO EMPRESA UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS. GRUPO 5	
Temperatura	24 °C
Humedad relativa	32 %

INSTRUMENTACIÓN INSTALADA (según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)					UD. (totales)
CONTROL DE FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO LASER	Vano 12	Vano 13	Vano 14	2
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	5	4	5	14
RADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS		2		2
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	1	1	1	3

TRENES DE CARGA UTILIZADOS. GRUPO 5				
VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (KN)	PESO TOTAL (KN)
Locomotora	2	Locomotora serie 60 rumana	1.176	6.652
Tolva	5	Tolva tipo GIF	800	
	1	Tolva tipo GIF	300	

SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DINÁMICAS	
Madrid - Toledo	

INCIDENCIAS PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS				
	VELOCIDAD	VANO 12	VANO 13	VANO 14
Prueba estática		Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba cuasi-estática a	5 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba a velocidad media	30 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba a máxima velocidad	60 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Tablón RILEM / Frenado		Ninguna	Ninguna	Ninguna

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS		
GRUPO 5	15/09/2004	
HORA COMIENZO	HORA FINAL	
Prueba estática	10:16	11:31
Prueba dinámica	9:39	9:49

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA						
Resultados prueba	Pruebas Estáticas	FLECHA	% mínimo	ESTADO 12	ESTADO 13	ESTADO 14
			% máximo	56%	69%	80%
		DEFORMACIÓN	% mínimo	91%	75%	133%
			% máximo	75%	75%	111%
			% máximo	78%	121%	117%
	Pruebas Dinámicas	Recuperaciones		92%	91%	41%
		Coeficiente de Impacto		1	1	1
		Frecuencia Propia		1,56	1,76	1,76
		Amortiguamiento		0,096	0,084	0,088
		Anomalías detectadas en la inspección visual previa		Ninguna		
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del		Ninguna				
Otros datos de interés						
Comportamiento resistente de la estructura						
Observaciones						

Firma de Asistentes

REGISTRO DE RECEPCIÓN	
Nº	6057 5786
Fecha	16 FEB 2018

D. Pablo Vega Prieto
UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

ACTA DE PRUEBA DE CARGA (Vanos 15 a 17)

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
PROPIEDAD	Gestor de Infraestructuras Ferroviarias
LÍNEA	Alameda de la Sagra - Toledo
TRAMO	Mocejón - Toledo
P.K.	200+070
REFERENCIA O IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	Viaducto del Tajo
NOMBRE	Viaducto del Tajo
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA	Se trata de una estructura de planta curva sin esviaje, formada por dos tramos isostáticos de once y veintiocho vanos respectivamente, y por un tramo hiperestático de tres vanos. En total la estructura está compuesta por cuarenta y dos vanos de 11'36 + 58 + 82 + 58 + 28'36 metros de luz de cálculo y un ancho total de 14,00 m. La solución estructural de los tramos isostáticos (vanos nº 1 a nº 11 y nº 15 a nº 42) consiste en un tablero compuesto por dos vigas prefabricadas de hormigón pretensado sobre el que apoya una losa de compresión. El tablero está apoyado en los estribos y en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón de las vigas es HP-50 y el de la losa de compresión es HA-35. La solución estructural del tramo hiperestático (vanos nº 12 a nº 14) consiste en un tablero de canto variable compuesto por un cajón de hormigón pretensado. El tablero está apoyado en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón del cajón es HP-45. Las pilas de hormigón armado, son de fuste único y sección variable. Los estribos son cerrados sin aletas y de hormigón armado.

ASISTENTES	
D. Pablo Vega Prieto	ORGANISMO EMPRESA UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS. GRUPO 6					
Temperatura	24 °C				
Humedad relativa	32 %				
INSTRUMENTACIÓN INSTALADA (según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)					
		Vano 15	Vano 16	Vano 17	UD.(totales)
CONTROL DE FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO LASER				
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	6	6	6	18
RADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS				
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	1	1	1	3

TRENES DE CARGA UTILIZADOS. GRUPO 6					
VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (KN)	PESO TOTAL (KN)	
Locomotora	2	Locomotora serie 60 rumana	1.176	3.952	
Tolva	2	Tolva tipo GIF	800		
SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DINÁMICAS Madrid - Toledo					

INCIDENCIAS PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS					
	VELOCIDAD	VANO 15	VANO 16	VANO 17	
Prueba estática		Ninguna	Ninguna	Ninguna	
Prueba cuasi-estática a	5 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna	
Prueba a velocidad media	30 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna	
Prueba a máxima velocidad	60 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna	
Tablón RILEM / Frenado		Ninguna	Ninguna	Ninguna	

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS			
GRUPO 6	15/09/2004		
HORA COMIENZO	HORA FINAL		
Prueba estática	15:23	16:41	
Prueba dinámica	14:55	15:16	

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA						
Resultados prueba	Pruebas Estáticas	FLECHA	% mínimo	ESTADO 15	ESTADO 16	ESTADO 17
			% máximo	64%	64%	66%
	Pruebas Dinámicas	DEFORMACIÓN	% mínimo	67%	64%	68%
			% máximo			
		Recuperaciones		99%	96%	92%
		Coefficiente de Impacto		1	1	1
		Frecuencia Propia		4,39	4,44	4,35
		Amortiguamiento		0,16	0,19	0,169
Anomalías detectadas en la inspección visual previa				Ninguna		
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo				Ninguna		
Otros datos de interés						
Comportamiento resistente de la estructura				Elástico		
Observaciones				Prueba de carga correcta		

Firma de Asistentes

D. Pablo Vega Prieto
UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

REGISTRO DE RECEPCIÓN	
Nº	5786
Fecha	16 FEB. 2018

ACTA DE PRUEBA DE CARGA (Vanos 18 a 20)

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
PROPIEDAD	Gestor de Infraestructuras Ferroviarias
LÍNEA	Alameda de la Sagra - Toledo
TRAMO	Mocejón - Toledo
P.K.	200+070
REFERENCIA O IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	Viaducto del Tajo
NOMBRE	Viaducto del Tajo
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA O PARTE DE ELLA	Se trata de una estructura de planta curva sin esviaje, formada por dos tramos isostáticos de once y veintiocho vanos respectivamente, y por un tramo hiperestático de tres vanos. En total la estructura está compuesta por cuarenta y dos vanos de 11'36 + 58 + 82 + 58 + 28'36 metros de luz de cálculo y un ancho total de 14,00 m. La solución estructural de los tramos isostáticos (vanos nº 1 a nº 11 y nº 15 a nº 42) consiste en un tablero compuesto por dos vigas prefabricadas de hormigón pretensado sobre el que apoya una losa de compresión. El tablero está apoyado en los estribos y en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón de las vigas es HP-50 y el de la losa de compresión es HA-35. La solución estructural del tramo hiperestático (vanos nº 12 a nº 14) consiste en un tablero de canto variable compuesto por un cajón de hormigón pretensado. El tablero está apoyado en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón del cajón es HP-45. Las pilas, de hormigón armado, son de fuste único y sección variable. Los estribos son cerrados sin aletas y de hormigón armado.

ASISTENTES	
D. Pablo Vega Prieto	ORGANISMO EMPRESA UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS. GRUPO 7	
Temperatura	24 °C
Humedad relativa	32 %

INSTRUMENTACIÓN INSTALADA (según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)					
		Vano 18	Vano 19	Vano 20	UD.(totales)
CONTROL DE FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO LASER				
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	6	6	6	18
RADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS				
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	1	1	1	3

TRENES DE CARGA UTILIZADOS. GRUPO 7				
VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (KN)	PESO TOTAL (KN)
Locomotora	2	Locomotora serie 60 rumana	1.176	3.952
Tolva	2	Tolva tipo GIF	800	

SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DINÁMICAS	
Madrid - Toledo	

INCIDENCIAS PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS				
	VELOCIDAD	VANO 18	VANO 19	VANO 20
Prueba estática		Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba cuasi-estática a	5 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba a velocidad media	30 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba a máxima velocidad	60 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Tablón RILEM / Frenado		Ninguna	Ninguna	Ninguna

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS		
GRUPO 7	15/09/2004	
	HORA COMIENZO	HORA FINAL
Prueba estática	19:43	20:24
Prueba dinámica	19:20	19:39

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA											
Resultados prueba	Pruebas Estáticas	FLECHA	ESTADO 18			ESTADO 19			ESTADO 20		
			% mínimo	60%	64%	64%					
		% máximo	61%	65%	65%						
	Pruebas Dinámicas	DEFORMACIÓN	% mínimo								
		% máximo									
		Recuperaciones	100%	97%	100%						
		Coefficiente de Impacto	1	1	1						
		Frecuencia Propia	4,35	4,2	4,39						
		Amortiguamiento	0,102	0,109	0,03						
Anomalías detectadas en la Inspección visual previa			Ninguna								
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo			Ninguna								
Otros datos de interés											
Comportamiento resistente de la estructura			Elástico								
Observaciones			Prueba de carga correcta								

Firma de Asistentes

REGISTRO DE RECEPCIÓN	
Nº	6759 5786
Fecha	16 FEB. 2018

D. Pablo Vega Prieto
UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

ACTA DE PRUEBA DE CARGA (Vanos 21 a 23)

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
PROPIEDAD	Gestor de Infraestructuras Ferroviarias
LÍNEA	Alameda de la Sagra - Toledo
TRAMO	Mocejón - Toledo
P.K.	200+070
REFERENCIA O IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	Viaducto del Tajo
NOMBRE	Viaducto del Tajo
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURAL O PARTE DE ELLA	Se trata de una estructura de planta curva sin esviaje, formada por dos tramos isostáticos de once y veintiocho vanos respectivamente, y por un tramo hiperestático de tres vanos. En total la estructura está compuesta por cuarenta y dos vanos de 11'36 + 58 + 82 + 58 + 28'36 metros de luz de cálculo y un ancho total de 14,00 m. La solución estructural de los tramos isostáticos (vanos nº 1 a nº 11 y nº 15 a nº 42) consiste en un tablero compuesto por dos vigas prefabricadas de hormigón pretensado sobre el que apoya una losa de compresión. El tablero está apoyado en los estribos y en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón de las vigas es HP-50 y el de la losa de compresión es HA-35. La solución estructural del tramo hiperestático (vanos nº 12 a nº 14) consiste en un tablero de canto variable compuesto por un cajón de hormigón pretensado. El tablero está apoyado en las pilas mediante apoyos tipo POT. El tipo de hormigón del cajón es HP-45. Las pilas, de hormigón armado, son de fuste único y sección variable. Los estribos son cerrados sin aletas y de hormigón armado.

ASISTENTES	
D. Pablo Vega Prieto	ORGANISMO EMPRESA UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS. GRUPO 8	
Temperatura	16 °C
Humedad relativa	60 %

INSTRUMENTACIÓN INSTALADA (según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)					
		Vano 21	Vano 22	Vano 23	UD.(totales)
CONTROL DE FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO LASER				
	TRANS. DE DESPLAZAMIENTO	6	6	6	18
RADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS				
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS	1	1	1	3

TRENES DE CARGA UTILIZADOS. GRUPO 8				
VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (KN)	PESO TOTAL (KN)
Locomotora	2	Locomotora serie 60 rumana	1.176	3.952
Tolva	2	Tolva tipo GIF	800	

SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DINÁMICAS	
Madrid - Toledo	

INCIDENCIAS PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS				
	VELOCIDAD	VANO 21	VANO 22	VANO 23
Prueba estática		Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba cuasi-estática a	5 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba a velocidad media	30 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Prueba a máxima velocidad	60 km/h	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Tablón RILEM / Frenado		Ninguna	Ninguna	Ninguna

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS		
	GRUPO 8	16/09/2004
	HORA COMIENZO	HORA FINAL
Prueba estática	9:59	10:47
Prueba dinámica	9:31	9:56

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA									
Resultados prueba	Pruebas Estáticas	FLECHA	ESTADO 21			ESTADO 22		ESTADO 23	
			% mínimo	60%	64%	64%			
		% máximo	61%	65%	65%				
	Pruebas Dinámicas	DEFORMACIÓN	% mínimo						
		% máximo							
		Recuperaciones	99%	96%	97%				
		Coefficiente de Impacto	1	1	1				
		Frecuencia Propia	4,44	4,53	4,49				
		Amortiguamiento	0,163	0,113	0,125				
Anomalías detectadas en la inspección visual previa							Ninguna		
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo							Ninguna		
Otros datos de Interés									
Comportamiento resistente de la estructura							Elastico		
Observaciones							Prueba de carga correcta		

Firma de Asistentes



D. Pablo Vega Prieto
UTE PC ALAMEDA DE LA SAGRA - TOLEDO

ACTA DE LA PRUEBA DE CARGA

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD	NUEVO ACCESO FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD A TOLEDO
TRAMO	MOCEJÓN-TOLEDO
SUBTRAMO	II
P.K.	200+070
IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	-
NOMBRE	-
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA	La parte de la estructura probada está constituida por vanos isostáticos. El tablero de cada uno de ellos está formado por dos (2) vigas cajón. La luz de cada vano es de 36 m.

ASISTENTES

D. SERGIO DE LA ROCHA
D. JAVIER DE LA CUERDA

ORGANISMO EMPRESA
U.T.E. GEOCISA-INTEMAC
U.T.E. GEOCISA-INTEMAC

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura entre 25-29 °C
Humedad relativa entre 24-31 %

INSTRUMENTACIÓN INSTALADA

(según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)

	UNIDADES
CONTROL DE FLECHAS	-
EQUIPO ÓPTICO LASER	24
TRANSDUCTORES DE DESPLAZAMIENTO	-
GRADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	1
GALGAS EXTENSOMÉTRICAS	-
REGISTRO DE VIBRACIONES	1
ACELERÓMETROS	-

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

	VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (t)	PESO TOTAL (t)
C1a: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA DCHA	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6
C1b: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA IZQ	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6
L1: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA IZQ	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6

SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DINÁMICAS

MOCEJÓN - TOLEDO

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS

	VELOCIDAD	COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 1		COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 2	
		HORA COMIENZO	HORA FINAL	HORA COMIENZO	HORA FINAL
Prueba cuasiestática	5 km/h	-	-	L1	12:01
Prueba dinámica a velocidad lenta	30 km/h	-	-	L1	12:09
Prueba dinámica a velocidad máxima	80 km/h	-	-	L1	12:15
Prueba dinámica a velocidad máxima con frenado	80 km/h	-	-	L1	12:21
Prueba estática (Vano 24)		C1a	12:29	C1b	12:29
Prueba estática (Vano 25)		C1a	12:40	C1b	12:40
Prueba estática (Vano 26)		C1a	12:51	C1b	12:51
Prueba estática (Vano 27)		C1a	13:02	C1b	13:02

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

Resultados prueba	Acordes con los teóricos previstos en el Proyecto de Prueba de Carga
Recuperaciones	Superiores al 85 % en todos los casos
Anomalías detectadas en la inspección visual previa	Ninguna
Anomalías detectadas durante el proceso de carga	Ninguna
Otros datos de interés	Ninguno
Comportamiento resistente de la estructura	Correcto durante la realización de las pruebas de carga
Observaciones	Ninguna



ACTA DE LA PRUEBA DE CARGA

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD	NUEVO ACCESO FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD A TOLEDO
TRAMO	MOCEJÓN-TOLEDO
SUBTRAMO	II
P.K.	200+070
IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	-
NOMBRE	-
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA	La parte de la estructura probada está constituida por vanos isostáticos. El tablero de cada uno de ellos está formado por dos (2) vigas cajón. La luz de cada vano es de 36 m.

ASISTENTES

D. SERGIO DE LA ROCHA
D. JAVIER DE LA CUERDA

ORGANISMO EMPRESA
U.T.E. GEOCISA-INTEMAC
U.T.E. GEOCISA-INTEMAC

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura entre 17-25 °C
Humedad relativa entre 28-54 %

INSTRUMENTACIÓN INSTALADA

(según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)

	UNIDADES
CONTROL DE FLECHAS	-
EQUIPO ÓPTICO LASER	30
TRANSDUCTORES DE DESPLAZAMIENTO	-
GRADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	-
GALGAS EXTENSOMÉTRICAS	1
REGISTRO DE VIBRACIONES	1
ACELERÓMETROS	

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

	VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (t)	PESO TOTAL (t)
C1a: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA DCHA	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6
C1b: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA IZQ	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6
L1: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA IZQ	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6

SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DINÁMICAS

MOCEJÓN - TOLEDO

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS

	VELOCIDAD	COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 1		COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 2	
		HORA COMIENZO	HORA FINAL	HORA COMIENZO	HORA FINAL
Prueba cuasiestática	5 km/h	-	-	L1	9:30
Prueba dinámica a velocidad lenta	30 km/h	-	-	L1	9:36
Prueba dinámica a velocidad máxima	80 km/h	-	-	L1	9:42
Prueba dinámica a velocidad máxima con frenado	80 km/h	-	-	L1	9:46
Prueba estática (Vano 32)		C1a	9:54	C1b	9:54
Prueba estática (Vano 31)		C1a	10:10	C1b	10:10
Prueba estática (Vano 30)		C1a	10:29	C1b	10:29
Prueba estática (Vano 29)		C1a	10:47	C1b	10:47
Prueba estática (Vano 28)		C1a	11:04	C1b	11:04

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

Resultados prueba	Acordes con los teóricos previstos en el Proyecto de Prueba de Carga
Recuperaciones	Superiores al 85 % en todos los casos
Anomalías detectadas en la inspección visual previa	Ninguna
Anomalías detectadas durante el proceso de carga y al final del mismo	Ninguna
Otros datos de interés	Ninguno
Comportamiento resistente de la estructura	Correcto durante la realización de las pruebas de carga
Observaciones	Ninguna



ACTA DE LA PRUEBA DE CARGA

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD	NUEVO ACCESO FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD A TOLEDO
TRAMO	MOCEJÓN-TOLEDO
SUBTRAMO	II
P.K.	200+070
IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	-
NOMBRE	-
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA	La parte de la estructura probada está constituida por vanos isostáticos. El tablero de cada uno de ellos está formado por dos (2) vigas cajón. La luz de cada vano es de 36 m.

ASISTENTES

D. SERGIO DE LA ROCHA D. JAVIER DE LA CUERDA	ORGANISMO EMPRESA U.T.E. GEOCISA-INTEMAC U.T.E. GEOCISA-INTEMAC
---	---

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura	entre 31-32 °C
Humedad relativa	entre 17-31 %

INSTRUMENTACIÓN INSTALADA

(según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)

	UNIDADES
CONTROL DE FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO LASER
	TRANSDUCTORES DE DESPLAZAMIENTO
GRADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS
	1

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

	VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (t)	PESO TOTAL (t)
C1a: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA DCHA	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6
C1b: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA IZQ	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6
L1: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA IZQ	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6

SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DINÁMICAS

MOCEJÓN - TOLEDO

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS

	VELOCIDAD	COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 1		COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 2	
		HORA COMIENZO	HORA FINAL	HORA COMIENZO	HORA FINAL
Prueba cuasiestática	5 km/h	-	-	L1	16:56
Prueba dinámica a velocidad lenta	30 km/h	-	-	L1	17:01
Prueba dinámica a velocidad máxima	80 km/h	-	-	L1	17:05
Prueba dinámica a velocidad máxima con frenado	80 km/h	-	-	L1	17:11
Prueba estática (Vano 33)		C1a	17:20	C1b	17:20
Prueba estática (Vano 34)		C1a	17:37	C1b	17:37
Prueba estática (Vano 35)		C1a	17:53	C1b	17:53
Prueba estática (Vano 36)		C1a	18:09	C1b	18:09

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

Resultados prueba Acordes con los teóricos previstos en el Proyecto de Prueba de Carga

Recuperaciones Superiores al 85 % en todos los casos

Anomalías detectadas en la inspección visual previa Ninguna

Anomalías detectadas durante el proceso de carga Ninguna

Otros datos de interés Ninguno

Comportamiento resistente de la estructura Correcto durante la realización de las pruebas de carga

Observaciones Ninguna

REGISTRO DE RECEPCIÓN

Nº ~~6063~~ 5786

Fecha 16 FEB. 2018

11/3

CONSTRUCCIONES - INTEMAC

D. SERGIO DE LA ROCHA
por U.T.E. GEOCISA-INTEMAC

ACTA DE LA PRUEBA DE CARGA

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD	NUEVO ACCESO FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD A TOLEDO
TRAMO	MOCEJÓN-TOLEDO
SUBTRAMO	II
P.K.	200+070
IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	-
NOMBRE	-
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA	La parte de la estructura probada está constituida por vanos isostáticos. El tablero de cada uno de ellos está formado por dos (2) vigas cajón. La luz de cada vano es de 36 m.

ASISTENTES

D. SERGIO DE LA ROCHA
D. JAVIER DE LA CUERDA

ORGANISMO EMPRESA
U.T.E. GEOCISA-INTEMAC
U.T.E. GEOCISA-INTEMAC

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura entre 30-36 °C
Humedad relativa entre 11-35 %

INSTRUMENTACIÓN INSTALADA

(según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)

CONTROL DE FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO LASER	UNIDADES
GRADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	TRANSDUCTORES DE DESPLAZAMIENTO	-
REGISTRO DE VIBRACIONES	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS	24
	ACELERÓMETROS	-
		1

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

	VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (t)	PESO TOTAL (t)
C1a: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA DCHA	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6
C1b: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA IZQ	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6
L1: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA IZQ	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6

SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DINÁMICAS

MOCEJÓN - TOLEDO

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS

	VELOCIDAD	COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 1		COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 2	
		HORA COMIENZO	HORA FINAL	HORA COMIENZO	HORA FINAL
Prueba cuasiestática	5 km/h	-	-	L1	12:04
Prueba dinámica a velocidad lenta	30 km/h	-	-	L1	12:13
Prueba dinámica a velocidad máxima	80 km/h	-	-	L1	12:17
Prueba dinámica a velocidad máxima con frenado	80 km/h	-	-	L1	12:52
Prueba estática (Vano 37)		C1a	15:00	C1b	15:00
Prueba estática (Vano 40)		C1a	15:17	C1b	15:17
Prueba estática (Vano 39)		C1a	15:34	C1b	15:34
Prueba estática (Vano 38)		C1a	15:51	C1b	15:51

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

Resultados prueba	Acordes con los teóricos previstos en el Proyecto de Prueba de Carga
Recuperaciones	Superiores al 85 % en todos los casos
Anomalías detectadas en la inspección visual previa	Ninguna
Anomalías detectadas durante el proceso de carga	Ninguna
Otros datos de interés	Ninguno
Comportamiento resistente de la estructura	Correcto durante la realización de las pruebas de carga
Observaciones	Ninguna

REGISTRO DE RECEPCIÓN

Nº ~~5004~~ 5786

Fecha 16 FEB. 2018

12/13

D. SERGIO DE LA ROCHA
por U.T.E. GEOCISA-INTEMAC

ACTA DE LA PRUEBA DE CARGA

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD	NUEVO ACCESO FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD A TOLEDO
TRAMO	MOCEJÓN-TOLEDO
SUBTRAMO	II
P.K.	200+070
IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	-
NOMBRE	-
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA	La parte de la estructura probada está constituida por vanos isostáticos. El tablero de cada uno de ellos está formado por dos (2) vigas cajón. La luz de cada vano es de 36 m.

ASISTENTES

D. SERGIO DE LA ROCHA
D. JAVIER DE LA CUERDA

ORGANISMO EMPRESA

U.T.E. GEOCISA-INTEMAC
U.T.E. GEOCISA-INTEMAC

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS

Temperatura entre 20-26 °C
Humedad relativa entre 40-50 %

INSTRUMENTACIÓN INSTALADA

(según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)

	UNIDADES
CONTROL DE FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO LASER
	TRANSDUCTORES DE DESPLAZAMIENTO
GRADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS
REGISTRO DE VIBRACIONES	ACELERÓMETROS
	1

TRENES DE CARGA UTILIZADOS

	VEHÍCULO	NÚMERO	TIPO	PESO UNITARIO (t)	PESO TOTAL (t)
C1a: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA DCHA	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6
C1b: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA IZQ	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6
L1: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN VÍA IZQ	LOCOMOTORA	1	SERIE 060	117,6	117,6

SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DINÁMICAS

MOCEJÓN - TOLEDO

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS

	VELOCIDAD	COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 1		COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA 2	
		HORA COMIENZO	HORA FINAL	HORA COMIENZO	HORA FINAL
Prueba cuasiestática	5 km/h	-	-	L1	9:43
Prueba dinámica a velocidad lenta	30 km/h	-	-	L1	9:55
Prueba dinámica a velocidad máxima	80 km/h	-	-	L1	10:02
Prueba dinámica a velocidad máxima con frenado	80 km/h	-	-	L1	10:09
Prueba estática (Vano 41)		C1a	10:15	C1b	10:15
Prueba estática (Vano 42)		C1a	10:40	C1b	10:55

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA

Resultados prueba Acordes con los teóricos previstos en el Proyecto de Prueba de Carga

Recuperaciones Superiores al 85 % en todos los casos

Anomalías detectadas en la inspección visual previa Ninguna

Anomalías detectadas durante el proceso de carga Ninguna

y al final del mismo Ninguna

Otros datos de interés Ninguno

Comportamiento resistente de la estructura Correcto durante la realización de las pruebas de carga

Observaciones Ninguna

