

ACTA DE LA PRUEBA DE CARGA

IDENTIFICACIÓN ESTRUCTURA	
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD	MADRID - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA
TRAMO	MADRID - LLEIDA
P.K.	Ramal 3, P.K. 1+868
IDENTIFICACIÓN INVENTARIO	21VI01R3
NOMBRE	Viaducto sobre Barranco de la Concepción
DESCRIPCIÓN ESTRUCTURA	Se trata de una estructura hiperestática de planta recta sin esviaje, compuesta por tres vanos de 20'00+25'00+20'00 metros de luz de cálculo y un ancho total de 9'50 m. La solución estructural consiste en una losa continua aligerada de hormigón pretensado. El tablero está apoyado en los estribos y apoyado en las pilas mediante apoyos tipo POT. El canto total del tablero es de 1'65 metros. El tipo de hormigón de la losa es HP-40. Las pilas son de fuste múltiple, con sección fija y riostra intermedia. Las pilas son de hormigón armado. Los estribos son de hormigón armado y son cerrados con aletas. La plataforma está compuesta por una vía de ferrocarril, protegida exteriormente por una barandilla metálica.

ASISTENTES	
D. CARLOS RODRÍGUEZ LÓPEZ	ORGANISMO EMPRESA GEOCISA

CONDICIONES ATMOSFÉRICAS	
Temperatura	26 °C
Humedad relativa	38 %
INSTRUMENTACIÓN INSTALADA (según Informe de Prueba de Carga para la Recepción)	
CONTROL DE FLECHAS	EQUIPO ÓPTICO LASER
GRADO TENSIONAL DE LAS VIGAS	TRANSDUCTORES DE DESPLAZAMIENTO
REGISTRO DE VIBRACIONES	GALGAS EXTENSOMÉTRICAS
	ACELERÓMETROS
	UNIDADES
	6
	6
	1
TRENES DE CARGA UTILIZADOS	
VEHÍCULO	NÚMERO
TIPO	PESO UNITARIO (t)
PESO TOTAL (t)	
C1: COMPOSICIÓN UTILIZADA EN ÚNICA VÍA (CIRCULACIÓN LLEIDA - ZARAGOZA)	LOCOMOTORA
	1
	SERIE 37
	120,0
	280,0
	TOLVAS
	2
	TIPO GIF
	80,0
SENTIDO CIRCULACIÓN PARA PRUEBAS DIÁMICAS	
MADRID - LLEIDA	

PRUEBAS DE CARGA REALIZADAS	
VELOCIDAD	COMPOSICIÓN UTILIZADA VÍA
	HORA COMIENZO
	HORA FINAL
Prueba estática	C1 11:01
Prueba cuasi-estática a	C1 12:51
Prueba a velocidad media	C1 12:58
Prueba a máxima velocidad	C1 13:02
Prueba de frenado a máxima velocidad	C1 13:09

RESULTADOS BÁSICOS ALCANZADOS EN LA ESTRUCTURA	
Resultados prueba	Acordes con los teóricos previstos en el Proyecto de Prueba de Carga
Recuperaciones	Superiores al 76 % 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
Observaciones de interés	Ninguna
Comportamiento resistente de la estructura	Correcto durante la realización de las pruebas de carga
Observaciones	Ninguna