

<b>ENSAYO DE CARGA DE PILOTES</b>	<b>GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA</b>
	<b>IGVO (OA) 001</b> <b>8 de Febrero de 1989</b>

Se ensayarán pilotes a razón de uno por cada treinta que tenga la obra.

Los ensayos se realizarán conforme a las directivas que se dan más adelante y, en todo lo no previsto en ellas, se aplicará la Norma IRAM 10527.

## **A) METODOLOGIA**

### **I. Programa de carga**

La carga se efectuará de acuerdo al siguiente escalonamiento (llamado Ps a la carga de servicio prevista para el pilote en la condición más desfavorable):

0; 0,1 Ps; 0,2 Ps; 0,4 Ps; 0,6 Ps; 0,8 Ps; 1,2 Ps; 1,4 Ps; 1,6 Ps; 1,8 Ps.

- a) No se pasará de un escalón a otro hasta que el asiento se estabilice. A este efecto el asiento se considerará estabilizado cuando su valor varíe menos de 0,1 mm en 15 minutos. En ningún caso el pilote permanecerá en un escalón de carga menos de una hora.
- b) La carga final (1,8 Ps) se mantendrá hasta que el asiento varíe menos de 0,1 mm en 6 horas, y no menos de 24 horas.

### **II. Programa de descarga**

La descarga se efectuará de acuerdo al siguiente escalonamiento:

1,8 Ps; 1,35 Ps; 0,9 Ps; 0,45 Ps; 0,18 Ps; 0.

- a) No se pasará de un escalón a otro hasta que el asiento se estabilice. A este efecto, el asiento se considerará estabilizado cuando su valor varíe menos de 0,2 mm en 15 minutos. En ningún caso la permanencia en cada escalón será menor de media hora.
- b) Una vez descargado totalmente el pilote las mediciones continuarán hasta que el valor del asiento varíe menos de 0,1 mm en 6 horas, y en ningún caso menos de 24 horas.

## **B) PRESENTACION DE RESULTADOS**

Se ajustará a lo previsto en la Norma IRAM 10527 y, en lo posible, deberá contener un informe a cargo de un especialista que incluya una comparación entre los valores reales medidos y lo esperable teóricamente.

## **C) CONDICIONES DE ACEPTACION**

A los valores de los asientos acumulados totales correspondientes a cada escalón de carga, cumplidas las condiciones establecidas en A.I.a, se los denomina  $\delta$  0,2;  $\delta$  0,4;  $\delta$  0,6;  $\delta$  0,8;  $\delta$  1,0;  $\delta$  1,2;  $\delta$  1,4;  $\delta$  1,6 y  $\delta$  1,8.

Al valor del asiento total correspondiente a la carga final (1,8 Ps), cumplidas las condiciones establecidas en A.I.b, se lo denomina  $\delta f$ .

Al valor del asiento residual una vez descargado totalmente el pilote y cumplida la condición A.II.b, se lo denomina  $\delta r$ .

Se deberán cumplir simultáneamente las condiciones siguientes:

- a)  $\delta f \leq 30 \text{ mm}$
- b)  $\delta f \leq 0,25 \text{ mm/ton} \times 1,8 \text{ Ps}$
- c)  $(\delta_j + 0,2 - \delta_j) \leq 5 (\delta_j - \delta_j - 0,2)$   
para  $j = 0,2; 0,4; 0,6; 0,8; 1,0; 1,2; 1,4; 1,6$
- d)  $\delta 1,8 \leq 2 \delta 1,6$
- e)  $\delta r \leq 6,3 \text{ mm}$

Al efectuarse las pruebas de carga sobre los pilotes bastará que no se cumpla alguna de las exigencias precedentes en uno solo de ellos para que el Ferrocarril pueda ordenar otras pruebas complementarias sobre uno o más pilotes, reservándose el derecho de contratar los servicios de un perito asesor si se considerare necesario y/o proceder al rechazo parcial o total si correspondiere.

En estos casos el contratista deberá rehacer a su cargo y costo el proyecto y su ejecución, si así se determina, para que la obra cumpla con sus fines; haciéndose notar que la nueva fundación proyectada deberá cumplimentar nuevamente los ensayos de carga.

Todos los ensayos mencionados precedentemente, los honorarios del perito y todo otro gasto que fuese necesario para dar cumplimiento a su tarea, los trabajos complementarios que determine la inspección y las modificaciones de proyecto y/o construcción que se realicen, correrán por cuenta exclusiva del contratista, no aceptándose ningún reclamo posterior, ni tampoco ninguna ampliación de plazo.