

**BARRIERA A MURETTO IN CAV PROFILO “NEW JERSEY”  
MODELLO “S100”**

**TESTATA IN CLASSE H1 SPARTITRAFFICO MONOFILARE E  
BORDO LATERALE  
CON LA NORMA EUROPEA EN1317 parte 1-2-3-4-5**



## VOCE DI CAPITOLATO

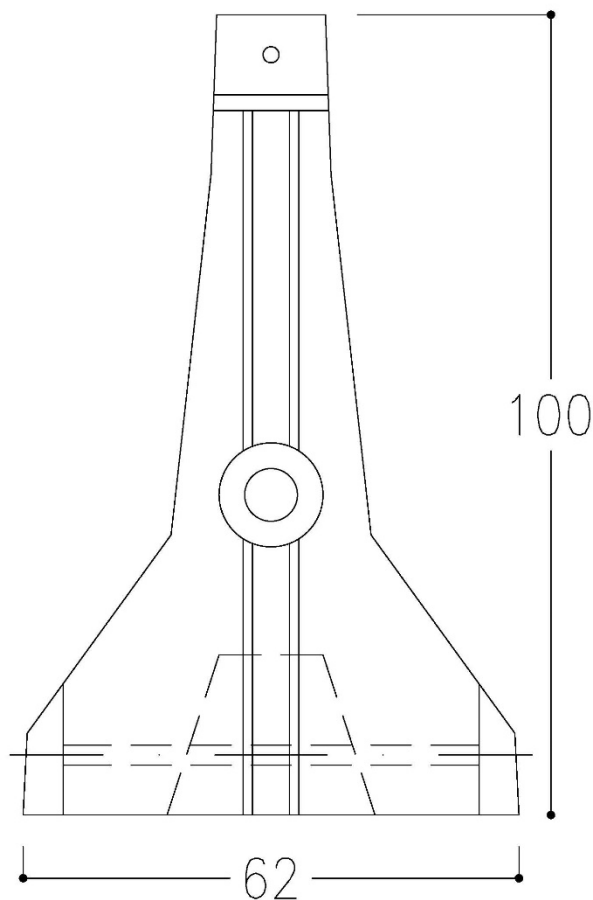
Barriera di sicurezza stradale antiurto per spartitraffico e bordo laterale modello “S100” testata in classe di contenimento H1-W5 ai sensi del DM 2367/2004 e norma UNI EN 1317, prefabbricata e costruita in unico getto con calcestruzzo confezionato con cemento tipo II/A-LL 42,5R, con classe di resistenza C35/45 e classe di esposizione XC4, XS2, XD3, XF1, XA1, con profilo New Jersey simmetrico di dimensioni cm 62x619x100 larghezza in testa cm 13,6, armata con gabbia in acciaio B450 A/C, con copriferro non inferiore a 30 mm, e munita nella parte superiore di predisposizione per alloggiamento di piastre in acciaio S235JR. Il collegamento inferiore e superiore è affidato a kit di collegamento composto da doppia piastra mm 280x80x10 con relativi tiranti, dadi M24 e rondelle, il tutto in acciaio S235JR zincato a caldo. Costruiti da azienda in possesso di certificazione di sistema di qualità UNI EN ISO 9001:2015 e certificato CE. Data in opera compreso:

- le piastre in acciaio zincato di collegamento tra gli elementi di barriera;
- gli accessori per la posa (bulloni, rondelle, ecc.);
- gli eventuali compensatori di quota;
- ogni altra prestazione, fornitura ed onere incluso e tutti i suoi componenti atti ad assicurare la classifica di normativa.

.....€/mt  
Sovrapprezzo per elementi terminali con inclinazione a 30° .....+ 30%

Si tratta di una barriera da posizionare come spartitraffico in fila singola o doppia, e a protezione del bordo laterale della strada e di cantieri mobili. Il collegamento in testa con due piastre in acciaio S235JR zincato a caldo fornisce continuità al sistema. Le prove effettuate hanno fornito i seguenti risultati: Energia contenuta < 127 KJ (classe H1). Spostamento max auto cm. 10 – con Mezzo pesante 90 cm..

ASI= 1.5 (Classe C) sull’automobile. Nella sua utilizzazione in singola fila, con impatti particolarmente violenti, si riscontra una discreta deformabilità trasversale (in linea con tutte le barriere spartitraffico, anche in acciaio, della stessa classe) che comunque riduce la potenzialità della perdita dei carichi trasportati.



	<b>Test Auto</b>	<b>Test Autocarro</b>
	<b>Prova n. 769</b> <b>“TB11”</b>	<b>Prova n. 770</b> <b>“TB42”</b>
	<i>Eseguita con Veicolo da</i> 865 kg	<i>Eseguita con Veicolo da</i> 9.890 kg
Deflessione dinamica massima normalizzata ( $D_n$ )	<b>0,1 m</b>	<b>0,9 m</b>
Larghezza di lavoro del dispositivo normalizzata ( $W_n$ )	<b>0,7 m</b>	<b>1,5 m</b>
Intrusione del veicolo normalizzata ( $VI_n$ )	<b>==</b>	<b>1,4 m -VI5</b>
Deformazione permanente massima	<b>0,1 m</b>	<b>0,9 m</b>
Classe della larghezza di lavoro ( $W$ )	<b>W2</b>	<b>W5</b>
ASI	<b>C</b>	<b>==</b>
Energia Urto	<b>40,60 Kj</b>	<b>126,6 Kj</b>

## TERMINALI

