

**BARRIERA A MURETTO IN CAV PROFILO “T-ROVESCIA”
MODELLO “ET100”
TESTATA CON LA NORMA EUROPEA EN1317 parte 1-2-3-4-5**

**SIMMETRICA H=100 CM
TESTATA IN CLASSE H4b
SPARTITRAFFICO MONOFILARE**



VOCE DI CAPITOLATO

Barriera di sicurezza stradale antiurto modello "ET100" testata in classe di contenimento H4b-W7, ai sensi del D.M. n° 2367 del 21/06/2004 e della norma UNI EN 1317, per utilizzo spartitraffico monofilare, e testata per urto del motociclista secondo UNE 135900, 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 "T-Rovescio" simmetrico di dimensioni cm 62x619x100, armata con gabbia in acciaio B450 A/C, con copriferro non inferiore a 30 mm. Il collegamento superiore è affidato ad una barra rullata in acciaio C45 orizzontale di passo 10 e diametro mm 28, e completa di manicotti di giunzione. Il collegamento inferiore 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. Gli elementi sono realizzati secondo il disegno e l'armatura di progetto. Data in opera compreso:

- le piastre in acciaio zincato di collegamento tra gli elementi di barriera;
- i manicotti di giunzione per la barra rullata filettata;
- 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.

Classe H4b: spartitraffico Monofilare

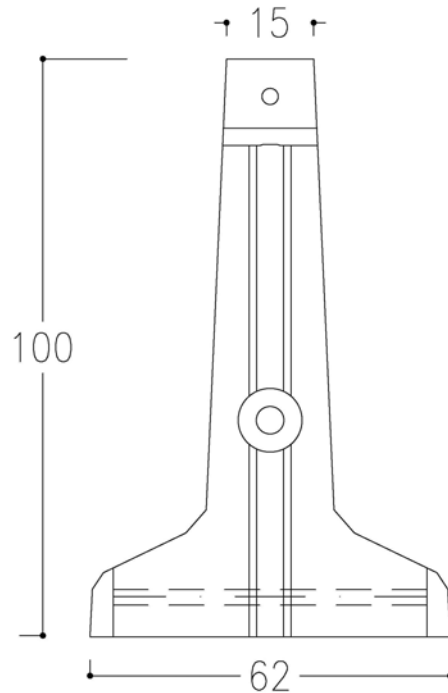
Testata per urto del motociclista

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

Si tratta di una barriera da posizionare come spartitraffico in fila singola o in doppia fila. Il collegamento in testa con una barra di acciaio rullato (di Ø 28 mm) fornisce continuità al sistema. Le prove effettuate hanno fornito i seguenti risultati: Energia contenuta 750,58 KJ (classe H4). Spostamento max auto cm. 32 – con Mezzo pesante 185 cm..

ASI= 1,4 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 che aumenterebbe se la barriera non avesse deformazioni; è infatti preferibile avere un elemento che invade parzialmente la corsia opposta piuttosto che un grosso carico che "vola" e rotola senza controllo nell'altra carreggiata. Installando due file parallele si ottiene uno dei sistemi più sicuri per evitare il salto di carreggiata; necessita di uno spartitraffico ampio, ma consente la possibilità di inserire all'interno del verde, piantato nel terreno presente tra i due filari. Questa barriera è stata testata e provata inizialmente con un pullman, per verificare e dimostrare il livello di sicurezza offerto ad un automezzo così delicato per la sicurezza stradale; la barriera ha infatti ottenuto l'omologazione.



	Test Auto	Test Camion	Test MOTO
	Prova n. 287 "TB11"	Prova n. 288 "TB81"	Prova n. M013
	<i>Eseguita con Veicolo da 916 kg</i>	<i>Eseguita con Veicolo da 36.918 kg</i>	<i>Massa manichino 85,72 kg</i>
Deflessione dinamica massima normalizzata (D_n)	0,3 m	1,9 m	==
Larghezza di lavoro del dispositivo normalizzata (W_n)	1,0 m	2,5 m	==
Intrusione del veicolo normalizzata (VI_n)	==	3,5 m -VI8	==
Deformazione permanente massima	0,3 m	1,9 m	==
Classe della larghezza di lavoro (W)	W3	W7	==
ASI	B	==	==
Energia Urto	44,21 Kj	724,6 Kj	
HIC	==	==	36 (542,77)
Fx	==	==	571,59 N

TERMINALI

