

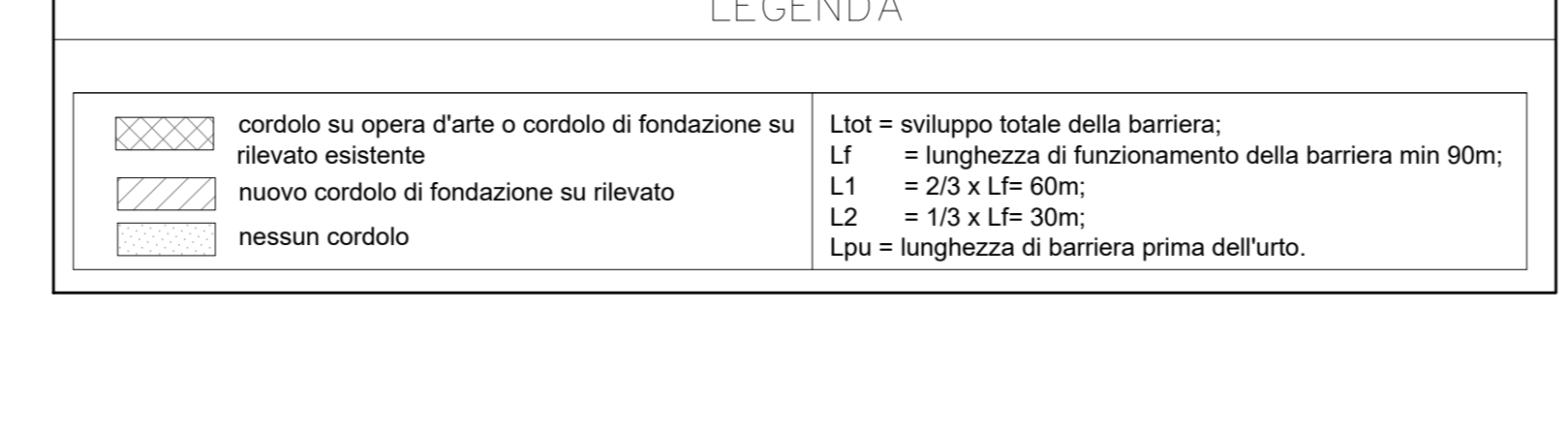
Nota:
 - I paletti, le lame, i distanziatori e il terminale del tubo mancorrente dovranno essere realizzati con lo stesso acciaio dei componenti della barriera corrente.
 - Gli elementi iniziali e finali delle barriere di sicurezza dovranno essere del tipo previsto dal produttore delle barriere omologate di cui è previsto l'impiego, a condizione che rispettino i criteri indicati in figura in termini di deviazione e inclinazione delle lame.
 - I terminali potranno essere sostituiti o integrati con terminali speciali testati secondo UNI EN 1317-4 di classe P1 ai sensi del DM 21.06.2004

NOTE

NOTA 1:
 Tutte le transizioni in progetto devono essere di tipo strutturale (v. NOTA 2) e per queste valgono i dettagli 1a - 1b - 1c - 1d - 1f. Fanno eccezione solo le transizioni H4bl e H3bl con H2bl; in questi casi la transizione sarà risolta come indicato nel Dettaglio 1e e la transizione dovrà essere posta a distanza di 60 m e di 30 m dal 1° punto dove occorre la protezione di rango superiore, a seconda che, rispettivamente, quest'ultima segua o anticipi la zona protetta con la classe H2bl.

NOTA 2:
 Una transizione potrà essere considerata strutturalmente continua laddove il sistema realizzato dall'affiancamento dei due dispositivi (bordo opera e bordo laterale o spartitraffico) preveda:
 - l'utilizzo di barriere dello stesso materiale;
 - la continuità degli elementi longitudinali resistenti che devono avere, in generale, lo stesso profilo. Tale requisito è indrognabile per la lama principale. Per gli altri elementi longitudinali, purché tutti strutturalmente "resistenti", potranno essere adottati pezzi speciali di raccordo.
 Si considerano elementi longitudinali "resistenti" la lama principale a tripla onda, l'eventuale lama secondaria sottostante o soprastante la lama principale, ed i profili aventi funzione strutturale. Non sono considerati elementi strutturali "resistenti" i correnti superiori con esclusiva funzione di antibattimento ed i correnti inferiori parasuola. La continuità degli elementi longitudinali delle 2 barriere può essere garantita anche se questi sono installati ad alzezze leggermente diverse (max 20 cm). In questo caso dovranno essere utilizzati elementi di raccordo inclinati sul piano verticale di non più di 4° e sul piano orizzontale di non più di 5°.
 La rigidezza all'interno della transizione dovrà variare gradualmente da quella del sistema meno rigido a quello più rigido. La lunghezza della transizione dovrà essere almeno pari a 12,5 volte la differenza tra le deformazioni dinamiche delle due barriere accoppiate.

NOTA GENERALE
 La rappresentazione grafica delle barriere di sicurezza è puramente indicativa
 Per quanto riguarda l'installazione delle barriere, fare riferimento al libretto d'installazione del produttore



COMMITTENTE: **RFI** RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE LAVORI: **ITALFERR** GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

APPALTATORE: **PIZZAROTTI**, **Ghella**, **ITINERA**, **SALCEF**, **JEDSINFRASTRUTTURE**

PROGETTAZIONE: **RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO PROGETTISTI**
GEO DATA ENGINEERING, **INTEGRA**, **RI**

PROGETTISTA: Prof. Ing. Andrea Del Grosso

DIRETTORE DELLA PROGETTAZIONE: Ing. PIERGIORGIO GRASSO

PROGETTO ESECUTIVO

ITINERARIO NAPOLI-BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - TELESO

VIABILITA' Elaborati generali Particolari transizioni e terminali iniziali e finali Barriere

APPALTATORE: **RTI INFRASTRUTTURE S.p.A.**
 IL DIRETTORE: **PIZZAROTTI**
 Ing. G. De Biasi
 23/06/2020

SCALA: Var.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
IF26	12	E	ZZ	PZ	NV0000	002	A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE	[Signature]	23/06/2020	[Signature]	23/06/2020	[Signature]	23/06/2020	Prof. Ing. A. Del Grosso

File: IF26_1.2.E.ZZ.PZ.NV.00.0.0.002.A.dwg

n. Elab. -