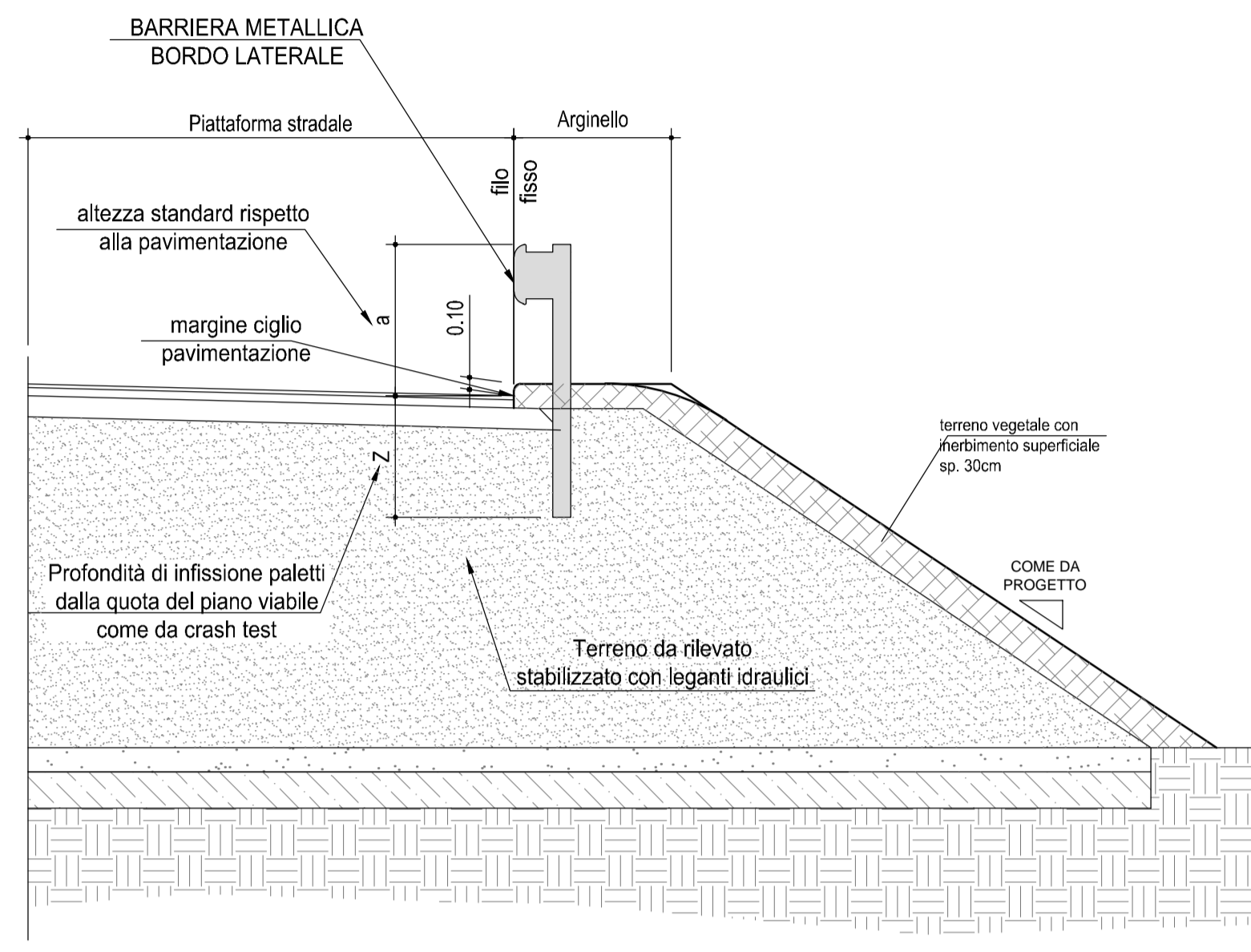


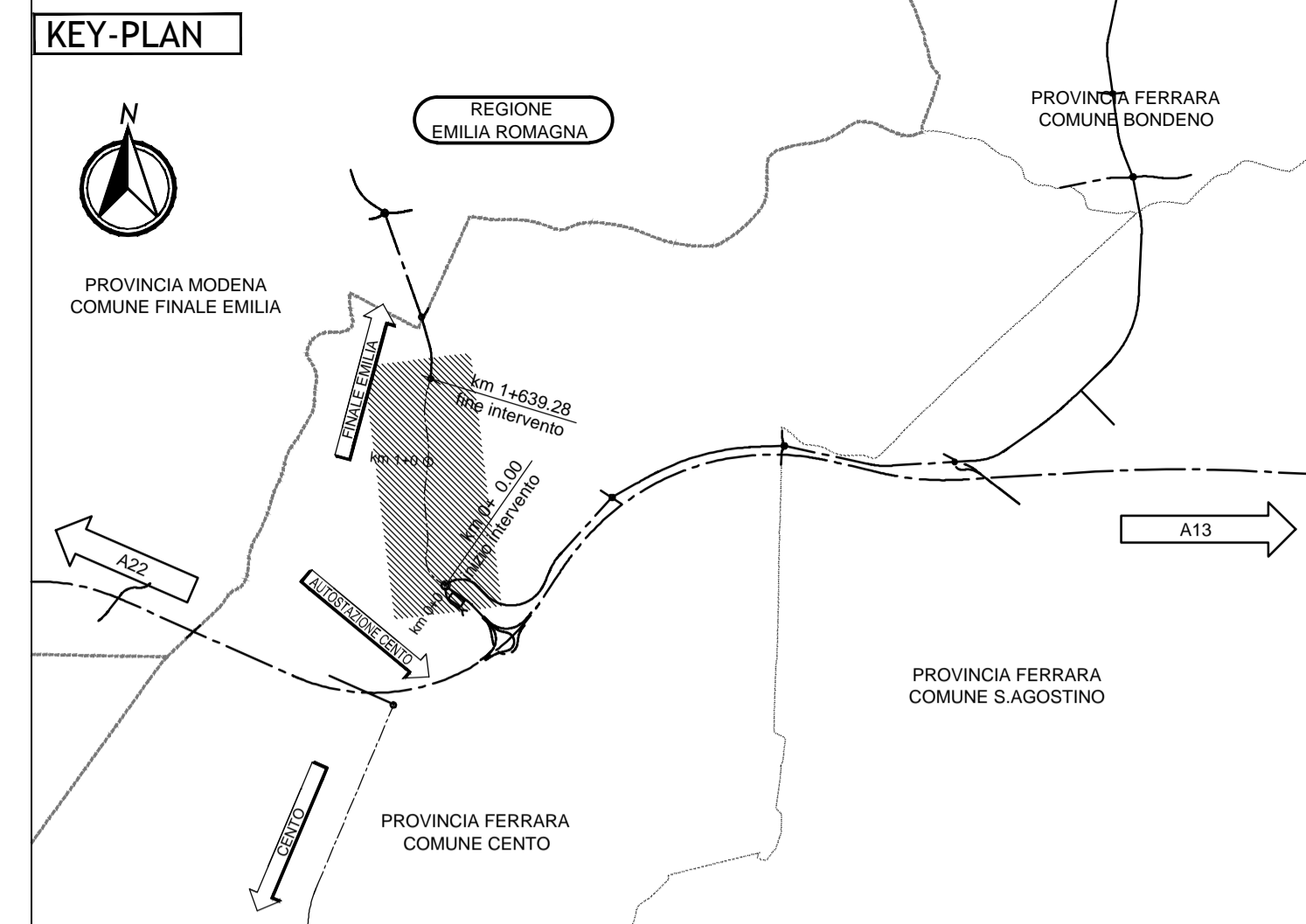
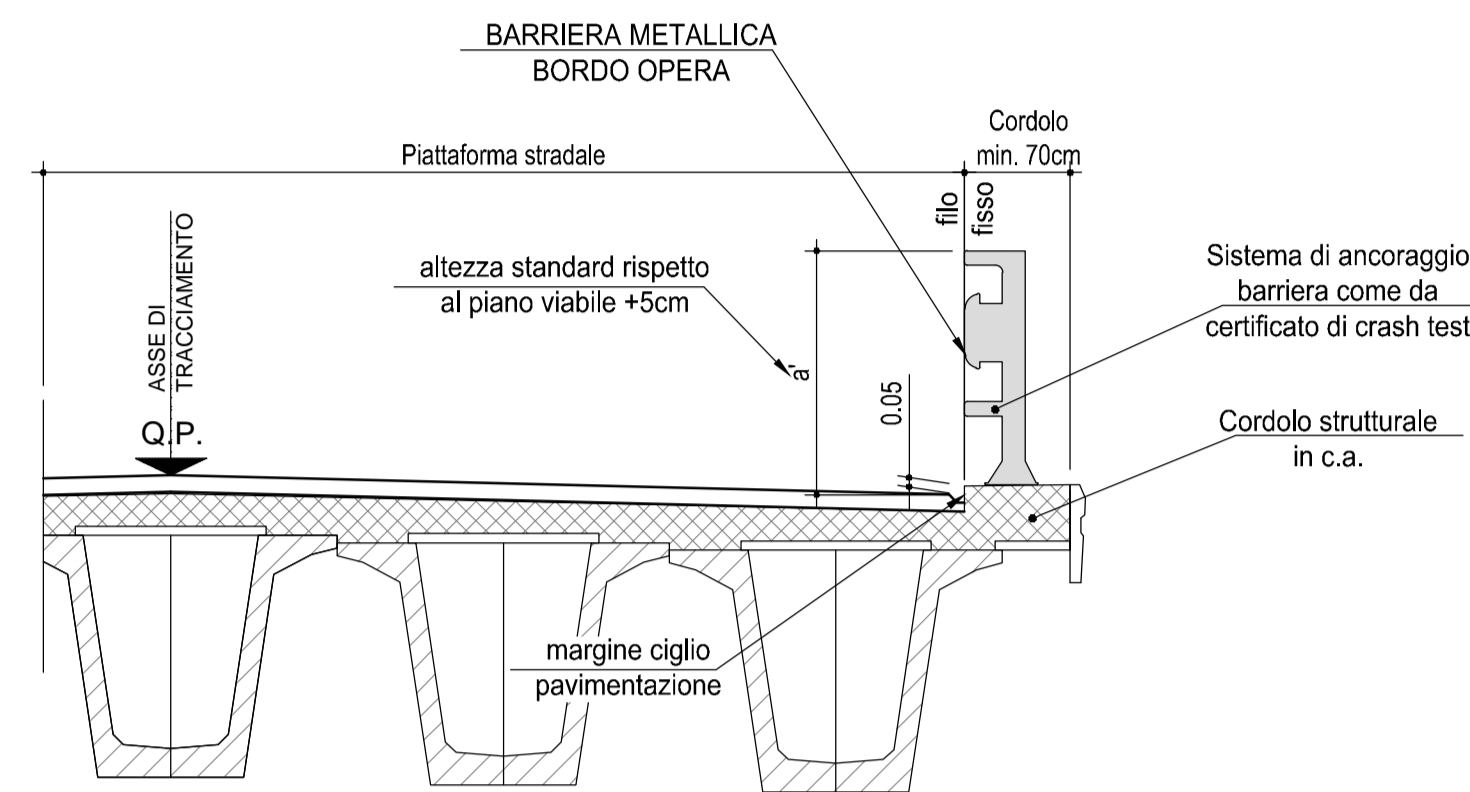
MODALITA' DI INSTALLAZIONE A1

BARRIERA METALLICA H1 SU BORDO RILEVATO



MODALITA' DI INSTALLAZIONE B1

BARRIERA METALLICA H2 BORDO PONTE SU OPERA D'ARTE



ELABORATI DI RIFERIMENTO
 PD_0_D04_DBS04_B_BS_RT_01 - RELAZIONE TECNICA
 PD_0_D04_DBS04_B_BS_PC_01 PARTICOLARI COSTRUTTIVI E SCHEMI DI INSTALLAZIONE TAV. 1
 PD_0_D04_DBS04_B_BS_PP_01 - PLANIMETRIA DI PROGETTO

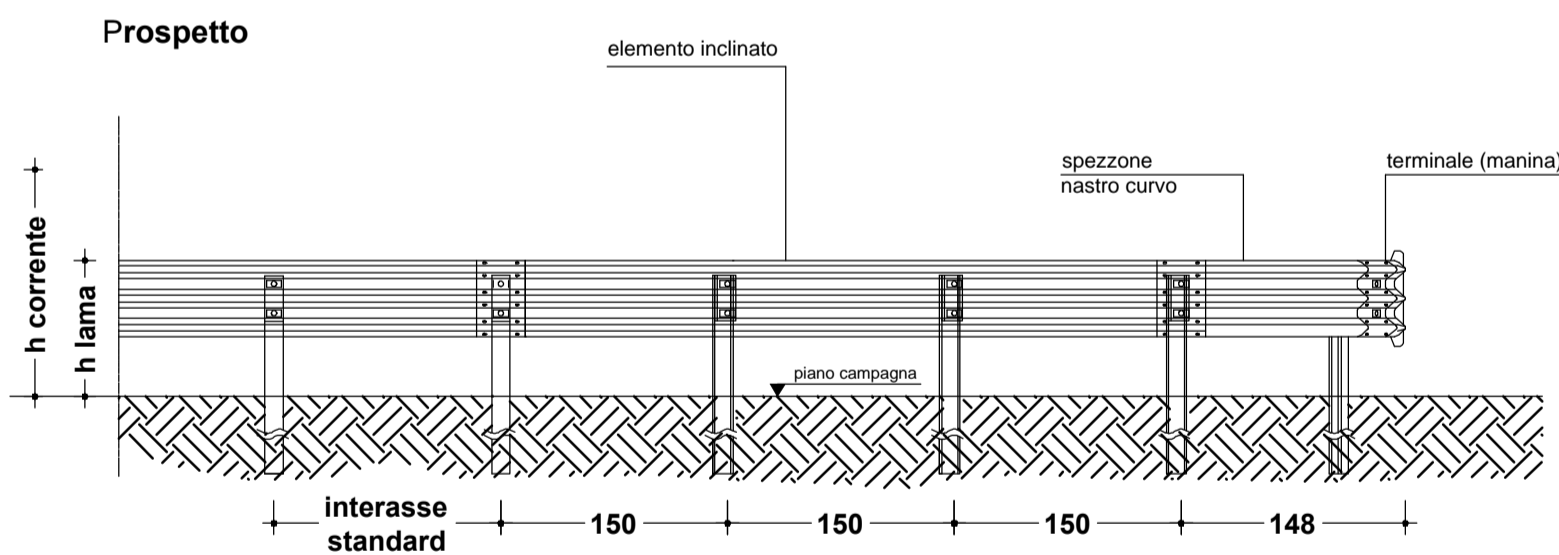
CARATTERISTICHE DEI MATERIALI
 - Cordolo in c.a. con Rck ≥ 40 MPa

NOTE

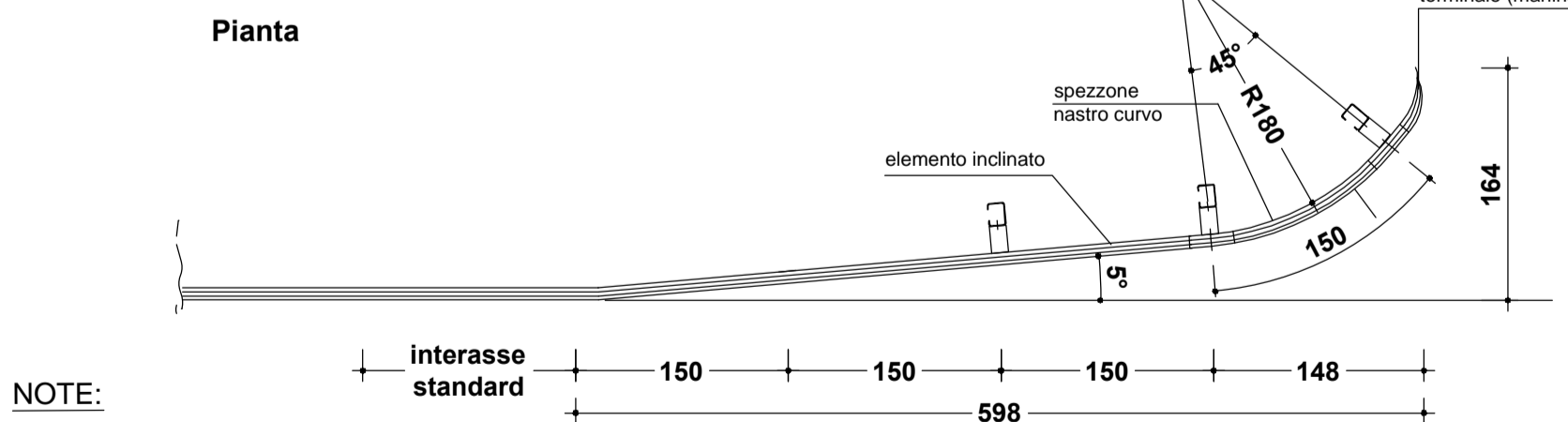
- In fase di realizzazione delle barriere dovranno essere impiegati dispositivi con nastro longitudinale principale a tripla onda, in modo da favorire il collegamento tra barriere di diversa tipologia.
- Nella successiva fase di progetto esecutivo sarà facoltà del progettista di prevedere delle barriere di sicurezza con caratteristiche prestazionali (classe e "w" - livello di larghezza operativa) migliori e non inferiori rispetto a quanto indicato nel presente progetto.
- La distanza dei singoli ancoranti dai bordi del cordolo in C.A. non deve essere minore dei valori di crash test.
- La rappresentazione grafica delle barriere di sicurezza è puramente indicativa.

RIEPILOGO LIVELLI DI LARGHEZZA OPERATIVA (UNI EN 1317-1 e 2)
W5: (W ≤ 1.70m)

DETTAGLIO 1: DISPOSITIVI DI AVVIO IMPIANTO



Nota:
 Le misure sono espresse in centimetri

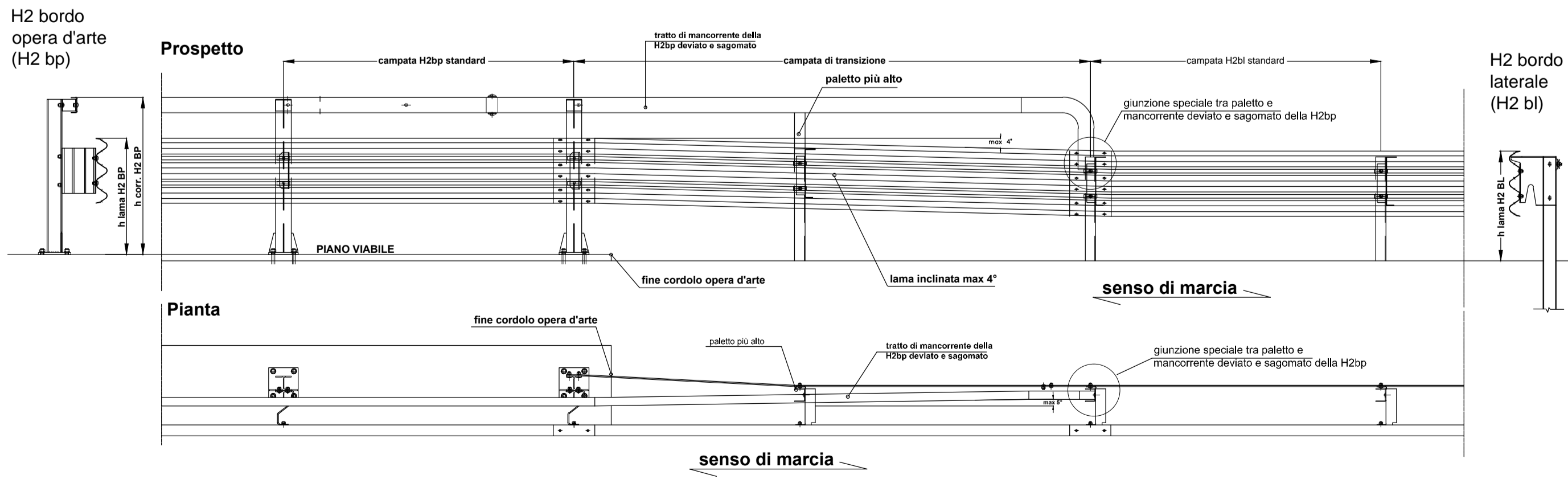


NOTE:

- 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 P3 ai sensi del DM 21.06.2004
- La lunghezza del montante posto all'inizio dell'impianto andrà incrementata opportunamente in ragione della posizione dello stesso lungo il piano inclinato rappresentato dalla scarpata, in maniera tale da garantire la complanarità dell'elemento di protezione collegato con il montante precedente
- Le lamie rappresentate nello schema sono puramente indicative e da adattare alla contestualizzazione del terminale di avvio impianto.

DETTAGLIO 3d: DISPOSITIVI DI TRANSIZIONE

H2bp - H2bl transizione strutturalmente continua tra barriera bordo ponte H2 e barriera bordo laterale H2



IL CONCEDENTE: Regione Emilia-Romagna
 IL CONCESSIONARIO: ARC AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO SULLA A22
 AL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13
 CODICE C.U.P. E81B0800060009

PROGETTO DEFINITIVO

VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE D04-08 (ex 1FE)
 Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana
 BARRIERE DI SICUREZZA
 BARRIERE DI SICUREZZA - D04 (EX 1FE - TRATTO B)

PARTICOLARI COSTRUTTIVI E SCHEMI DI INSTALLAZIONE TAV 2

IL PROGETTISTA: Alpina spa, Dott. Ing. Marco Bonfanti, Ord. Ingegneri di Milano n. 23384
 RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE: Ing. Emilio Salsi, Albo Ing. Reggio-Emilia n. 945
 IL CONCESSIONARIO: Autostrada Regionale Cispadana S.p.A., IL PRESIDENTE: Graziano Pattuzzi, Ing. Takumi

G											
F											
E											
D											
C											
B											
A	17.04.2012	EMISSIONE							Ing. Magagnoli	Ing. Bonfanti	Ing. Salsi
REV.	DATA	DESCRIZIONE							REDAZIONE	CONTROLLO	APPROVAZIONE
IDENTIFICAZIONE ELABORATO											
5557	PD	0	D04	DBS04	B	BS	PC	02	A	MAGGIO 2012	
SCALA: VARIE										DATA: MAGGIO 2012	