

# “NURRI IR”

**Integrale ricostruzione del Parco Eolico di Nurri (SU)**  
**Intervento di Repowering con sostituzione degli**  
**aerogeneratori esistenti e relativa riduzione del numero delle macchine**

*Comune di Nurri (SU)*

COMMITTENTE



**Edison Rinnovabili S.p.A.**

Foro Buonaparte n.31 - Milano (MI)  
P.IVA: 12921540154

**Studio di Impatto Ambientale**  
**Appendice C**

**Analisi degli Effetti della Rottura degli Organi Rotanti**



REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	DOCUMENTAZIONE PER AUTORIZZAZIONI	10/2023	P. Guiso G. Lombardo	M. Compagnino M. Galbo	M. Compagnino

**Codifica documento: P0032447-1-H10**

## INDICE

	Pag.
<b>LISTA DELLE TABELLE</b>	<b>2</b>
<b>LISTA DELLE FIGURE</b>	<b>2</b>
<b>1   PREMESSA</b>	<b>3</b>
<b>2   STORICO DEGLI INCIDENTI</b>	<b>5</b>
<b>3   CENNI SUL FUNZIONAMENTO DI UN AEROGENERATORE</b>	<b>6</b>
<b>4   AEROGENERATORE TIPO DI RIFERIMENTO</b>	<b>8</b>
<b>5   DESCRIZIONE DELL’AEROGENERATORE</b>	<b>9</b>
<b>6   ROTTURA PALA</b>	<b>10</b>
6.1   FATTORI CHE INFLUENZANO LA GITTATA	10
6.2   MOTO ROTAZIONALE COMPLESSO	10
6.3   ROTTURA DELLA PALA ALLA RADICE	11
6.4   DETERMINAZIONE GITTATA AEROGENERATORE D=150M	13
<b>7   CONCLUSIONI</b>	<b>16</b>
<b>ALLEGATO 1 – INDIVIDUAZIONE GRAFICA DELLA GITTATA SU CTR</b>	<b>17</b>
<b>ALLEGATO 2 – SPECIFICA TECNICA AEROGENERATORE DI RIFERIMENTO</b>	<b>18</b>

## LISTA DELLE TABELLE

	<b>Pag.</b>
Tabella 6.1: Distanza aerogeneratori-ricettori limitrofi	14

## LISTA DELLE FIGURE

	<b>Pag.</b>
Figura 1.1: Posizioni e nomenclature degli aerogeneratori esistenti, della SSEU esistente e della SE Terna Nurri esistente	3
Figura 3.1: Relazione tra direzione del vento e rotazione delle pale.	6
Figura 4.1: Schema tipo aerogeneratore avente altezza al mozzo pari a 125 m. e diametro rotore massimo di 150 m per un'altezza complessiva fino a 200,00 m	8
Figura 6.1: Rappresentazione del moto rotazionale.	11
Figura 6.2: Traiettoria della pala	12
Figura 6.3: Rappresentazione della gitatta	14

## 1 PREMESSA

Il presente progetto riguarda l'integrale ricostruzione di un parco eolico situato in Sardegna, Comune di Nurri (SU) ormai prossimo al termine della vita utile. Il soggetto proponente dei lavori, che è anche l'attuale proprietario degli impianti, è la società Edison Rinnovabili S.p.A., con sede legale in Foro Buonaparte, 31 nel comune di Milano.

L'impianto esistente è ubicato sulla piana denominata Monte Guzzini ed è composto da n. 26 aerogeneratori della tipologia Vestas V52 ciascuno dei quali in grado di sviluppare una potenza di 0,85 MW per una potenza complessiva pari a 22,10 MW. È entrato in esercizio nell'ottobre 2004.

L'energia prodotta viene convogliata, attraverso apposito elettrodotto interrato in MT a 20 kV, presso la Sotostoazione Elettrica di Utente (SSEU), 20/150 kV, ubicata, nei pressi dell'impianto.

L'impianto è entrato in esercizio nell'ottobre 2004.

Il progetto di integrale ricostruzione in esame consiste nello smantellamento degli aerogeneratori esistenti e nella installazione di n. 14 aerogeneratori, di potenza fino a 6,6 MW per una potenza complessiva installata fino a 92,4 MW, con una potenza massima in immissione in rete fino a 90 MW in accordo con quanto previsto dalla STMG (Soluzione Tecnica Minima Generale).

Nella seguente figura è riportato l'inquadramento territoriale generale dell'impianto esistente, interessato dal progetto di integrale ricostruzione:

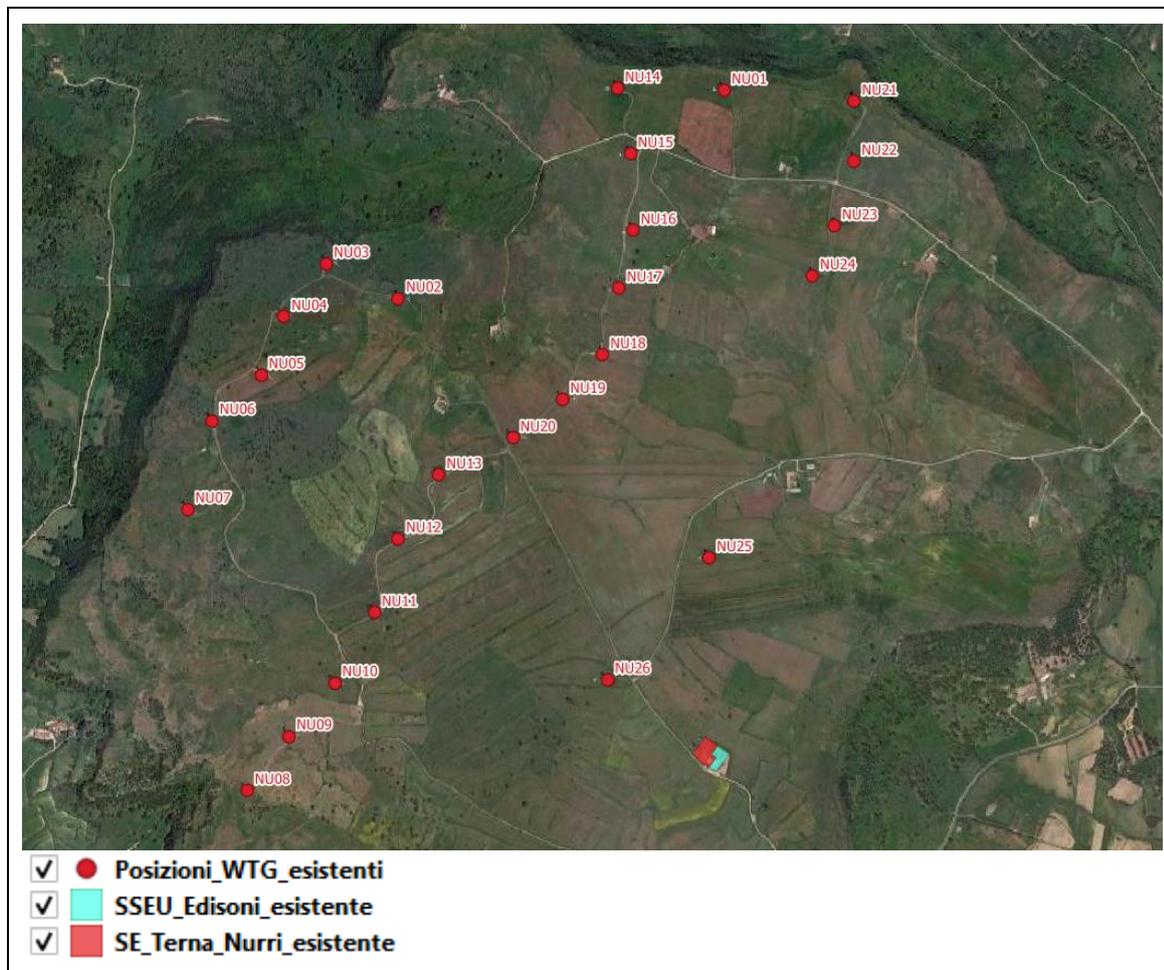


Figura 1.1: Posizioni e nomenclature degli aerogeneratori esistenti, della SSEU esistente e della SE Terna Nurri esistente

## **Analisi degli Effetti della Rottura degli Organi Rotanti**

---

Le caratteristiche dimensionali del nuovo tipo di aerogeneratore sono appresso indicate:

- ✓ altezza del mozzo di rotazione "Hm": pari al massimo a 125 m,
- ✓ diametro del rotore "Dr": pari al massimo a 150 m.
- ✓ altezza dell'aerogeneratore "Htip" (altezza in punta), misurata dal piano di imposta: pari al massimo a 200 m.

L'installazione del più moderno tipo di generatore comporta la consistente riduzione del numero di torri eoliche, dalle 26 unità esistenti alle 14 unità proposte (eliminazione di 12 torri per una riduzione del numero pari a circa il 50 %); ciò comporterà, a sua volta, una riduzione dell'impatto visivo legato all'effetto all'effetto selva.

Inoltre, l'incremento di efficienza delle turbine previste rispetto a quelle in esercizio porterà un ampliamento del tempo di generazione ed un aumento della produzione unitaria media pari a più del doppio di quella attuale e, con la medesima proporzione, avverrà l'abbattimento di produzione di CO2 equivalente.

Complessivamente, l'incremento di potenza nel sito di progetto potrà risultare fino a 67,9 MW

Nel complesso il progetto si compone delle seguenti fasi:

- ✓ smantellamento dei n. 26 aerogeneratori esistenti e installazione di n. 14 aerogeneratori, ciascuno di potenza fino a 6,6 MW, per una potenza complessiva fino a 92,4 MW;
- ✓ ripristino come ante operam delle postazioni e delle viabilità di pertinenza degli aerogeneratori che saranno rimossi;
- ✓ realizzazione di nuova viabilità e adeguamento di viabilità esistenti per l'accesso alle nuove postazioni di impianto;
- ✓ realizzazione di nuove piazzole e adeguamento di piazzole esistenti a servizio degli aerogeneratori del nuovo impianto;
- ✓ rimozione dell'elettrodotto in MT da 20 kV, attualmente in esercizio, e posa in opera di un nuovo elettrodotto in MT da 30 kV per il collegamento degli aerogeneratori alla esistente SSEU a servizio dell'impianto attualmente in esercizio;
- ✓ adeguamento della SSEU esistente da 20/150 kV a 30/150 kV (non è previsto alcun ampliamento ma una implementazione di opere civili ed elettriche necessarie per il ricevimento e la trasformazione dell'energia prodotta dal nuovo impianto, da realizzarsi all'interno della superficie occupata dalla esistente SSEU).

La presente relazione costituisce lo studio della distanza massima raggiungibile dalla rottura di una pala o di un frammento di essa (gittata massima).

In qualsiasi caso, la gittata massima e la velocità all'impatto sono dei fattori determinanti per la stima del rischio. Il calcolo presenta alcune complessità in quanto le variabili in gioco sono numerose ed il risultato può essere soltanto di tipo probabilistico in quanto legato alle modalità ed al momento del distacco. Infatti, un corpo lanciato in aria in presenza di forte vento potrebbe dar luogo ad effetti di "portanza" che possono prolungare i tempi di volo. L'effetto viscoso dell'aria, d'altra parte, ha un effetto opposto frenando il corpo stesso. Considerando, quindi, la natura della pala avente un profilo aerodinamico, lo studio del moto risulta complesso, a causa di tutte le forze e dei momenti che nascono al momento del distacco e nell'interazione col vento.

## 2 STORICO DEGLI INCIDENTI

Il tasso d'incidentalità, nell'ultimo decennio, è ancora diminuito a seguito dell'evoluzione tecnologica e del miglioramento delle macchine eoliche, malgrado l'aumento medio delle loro dimensioni.

Uno studio danese ha condotto su 18 mesi, tra il 1998 e il 1999, un'analisi riguardante le pale, le navicelle e le torri di 2.130 rotori, per una produzione complessiva di 540 MW. Su 3.195 anni cumulati di funzionamento, solo 7 incidenti hanno comportato la distruzione delle pale. Il tasso è dunque di un incidente ogni 457 anni-macchina. Si noti che la Danimarca presenta maggiori rischi di guasti e di sospensione della produzione a causa della presenza di brina e di ghiaccio.

Un altro studio danese a partire da dati registrati su 120 mesi tra il 1993 e il 2003 in un parco di 1.912 impianti mostra una probabilità di distruzione di 0,00083 impianti per anno. In ambito rurale, la correlazione di questa statistica ( $6 \times 10^{-5}$ /anno) con la probabilità di occupazione di un m<sup>2</sup> di terreno da parte di una persona individua una probabilità globale di ferire qualcuno molto bassa.

### 3 CENNI SUL FUNZIONAMENTO DI UN AEROGENERATORE

Le pale di un aerogeneratore sono fissate su un mozzo, e nell'insieme costituiscono il rotore.

Vi è un sistema di controllo aerodinamico, chiamato imbardata, che permette il controllo della potenza durante la rotazione delle pale intorno al loro asse principale, modificando l'orientamento rispetto alla direzione del vento, per offrire allo stesso sempre il medesimo profilo alare garantendo, indipendentemente dalla direzione del vento, un verso orario di rotazione. Si riporta di seguito una figura esemplificativa che evidenzia il funzionamento del sistema meccanico dell'aerogeneratore e il verso di rotazione dell'aerogeneratore, in relazione alla direzione del vento.

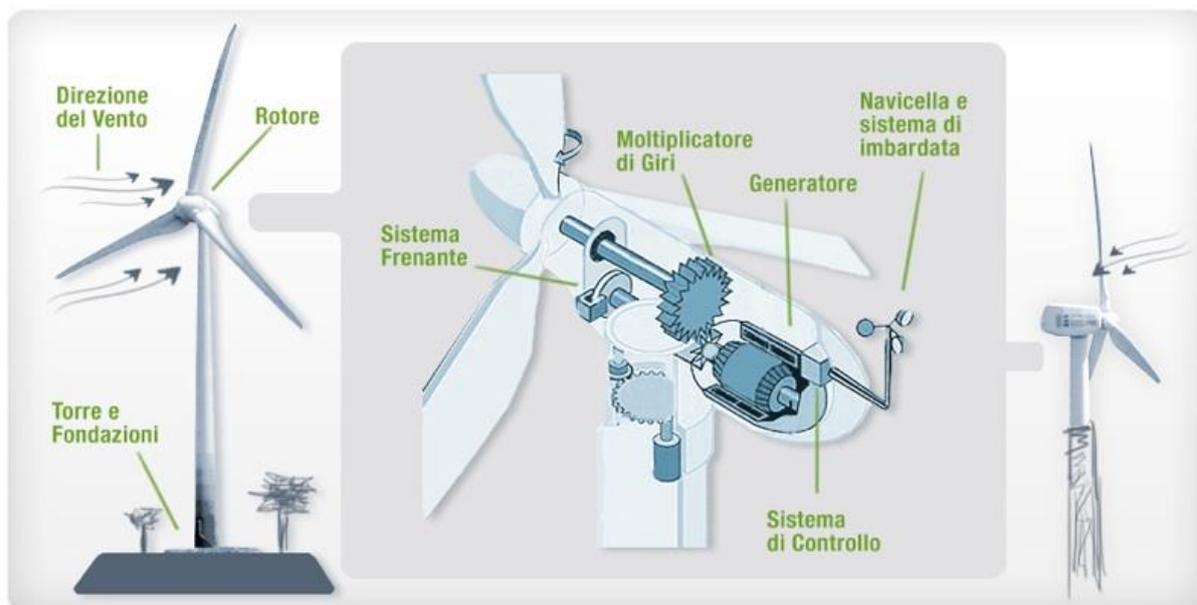
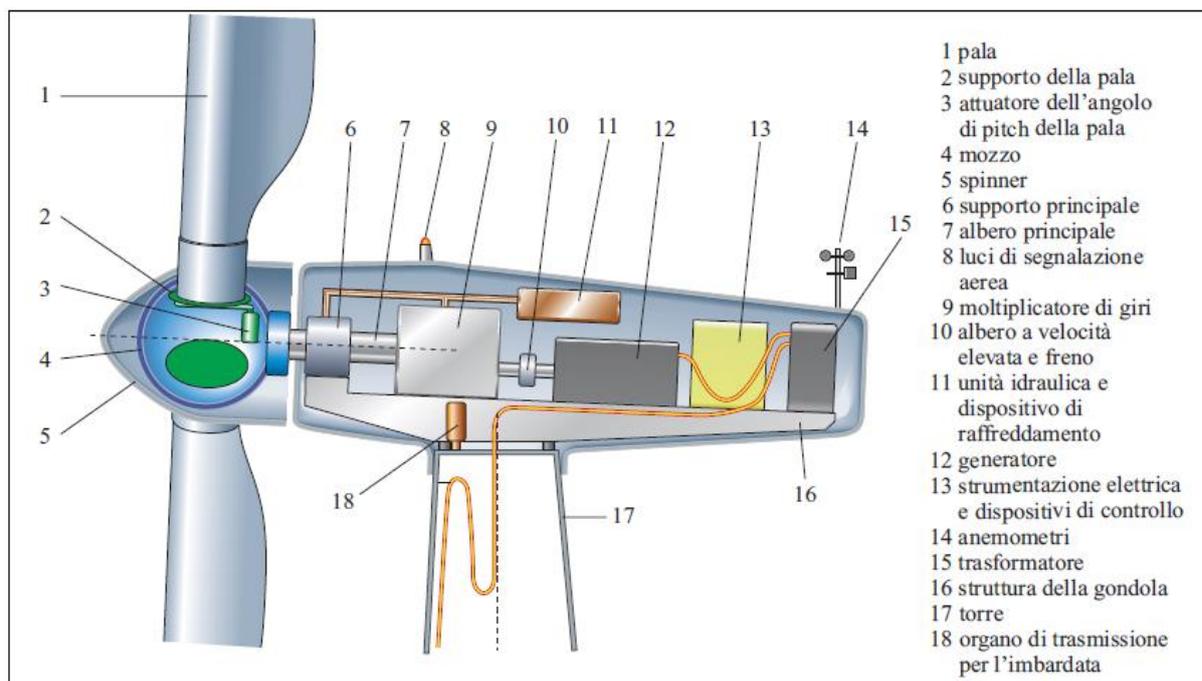


Figura 3.1: Relazione tra direzione del vento e rotazione delle pale.

Questa considerazione servirà per fissare in ogni momento il verso della velocità tangenziale, responsabile della gittata nel piano, rispetto a quello della velocità del vento, ortogonale alla velocità tangenziale e a sua volta responsabile della gittata fuori dal piano.

Dalla composizione delle due traiettorie si ottiene la traiettoria complessiva che individua la direzione del moto del corpo che si distacca. Mettendo in relazione tale traiettoria con la corografia del luogo si capisce se la pala nella percorrenza della sua traiettoria può rappresentare un elemento di pericolo per la strada e/o altro edificio interessato.

## 4 AEROGENERATORE TIPO DI RIFERIMENTO

Le macchine di riferimento per il calcolo avranno le seguenti caratteristiche:

### ROTORE

- ✓ diametro 150 m
- ✓ area spazzata 17.662 m<sup>2</sup>
- ✓ velocità di rotazione massima 12,6 rpm
- ✓ numero pale 3
- ✓ altezza mozzo 125 m

### TORRE

- ✓ tipo: tubolare
- ✓ struttura: sezioni collegate tramite flangiatura
- ✓ altezza complessiva 200,00 m

### FUNZIONAMENTO

- ✓ cut-out: 25 m/s (velocità del rotore gradualmente ridotta)
- ✓ cut-in: 3 m/s
- ✓ Potenza: 6,60 MW

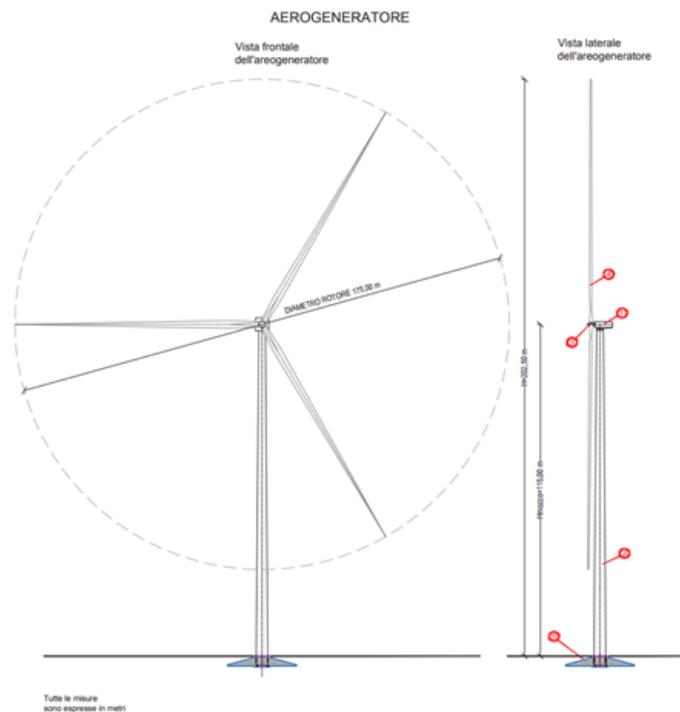


Figura 4.1: Schema tipo aerogeneratore avente altezza al mozzo pari a 125 m. e diametro rotore massimo di 150 m per un'altezza complessiva fino a 200,00 m

## 5 DESCRIZIONE DELL'AEROGENERATORE

L'aerogeneratore è una macchina che sfrutta l'energia cinetica posseduta del vento, per la produzione di energia elettrica.

Sul mercato esistono diverse tipologie di aerogeneratori, ad asse orizzontale e verticale, con rotore mono, bi o tripala, posto sopra o sottovento. Il tipo di aerogeneratore previsto per l'impianto in oggetto è un aerogeneratore ad asse orizzontale con rotore tripala e una potenza massima di 6.600 KW, le cui caratteristiche principali sono di seguito riportate:

- ✓ rotore tripala a passo variabile, di diametro di 150 m, posto sopravvento al sostegno, in resina epossidica rinforzata con fibra di vetro, con mozzo rigido in acciaio;
- ✓ navicella in carpenteria metallica con carenatura in vetroresina e lamiera, in cui sono collocati il generatore elettrico e le apparecchiature idrauliche ed elettriche di comando e controllo;
- ✓ sostegno tubolare troncoconico in acciaio, avente altezza fino all'asse del rotore al pari a 125 m.

L'altezza complessiva dell'aerogeneratore è pari a 200,0 m.

I tronchi di torre sono realizzati da lastre in acciaio laminate, saldate per formare una struttura tubolare troncoconica.

Si tratta di aerogeneratori di ultima generazione, già impiegati estesamente in altri parchi italiani/UE, che consentono il miglior sfruttamento della risorsa vento e che presentano garanzie specifiche dal punto di vista della sicurezza.

La turbina viene di solito equipaggiata, in accordo alle disposizioni dell'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), con un sistema di segnalazione diurna e notturna per la segnalazione aerea secondo normativa di sicurezza.

La segnalazione notturna di solito consiste nell'utilizzo di una luce rossa da installare sull'estradosso della navicella dell'aerogeneratore.

La segnalazione diurna consiste di solito nella verniciatura della parte estrema della pala con tre bande di colore rosso ciascuna di 6 m per un totale di 18 m.

La navicella è dotata di un sistema antincendio, che consiste di rilevatori di fumo e CO, i quali rivelano gli incendi e attivano un sistema di spegnimento ad acqua atomizzata ad alta pressione nel caso di incendi dei componenti meccanici e a gas inerte (azoto) nel caso di incendi dei componenti elettrici (cabine elettriche e trasformatore). In aggiunta a ciò, il rivestimento della navicella contiene materiali autoestinguenti.

L'aerogeneratore è dotato di un completo sistema antifulmine, in grado di proteggere da danni diretti ed indiretti sia alla struttura (interna ed esterna) che alle persone. Il fulmine viene "catturato" per mezzo di un sistema di conduttori integrati nelle pale del rotore, disposti ogni 5 metri per tutta la lunghezza della pala. Da questi, la corrente del fulmine è incanalata attraverso un sistema di conduttori a bassa impedenza fino al sistema di messa a terra. La corrente di un eventuale fulmine è scaricata dal rotore e dalla navicella alla torre tramite collettori ad anelli e scaricatori di sovratensioni. La corrente del fulmine è infine scaricata a terra tramite un dispersore di terra. I dispositivi antifulmine previsti sono conformi agli standard della più elevata classe di protezione (Classe I), secondo lo standard internazionale IEC 61024-1.

## 6 ROTTURA PALA

Le modalità di rottura della pala possono essere assai diverse. Essendo un organo in rotazione è soggetto alla forza centripeta che va equilibrata con l'azione della struttura della torre stessa. Per minimizzare tale forza, la pala è costruita in materiale leggero; normalmente si utilizzano materiali compositi che sfruttano le caratteristiche meccaniche così da far fronte ai carichi aerodinamici imposti.

Le modalità di rottura sono classificabili in due gruppi:

- ✓ 1) Rottura della pala alla radice.
- ✓ 2) Rottura di frammento.

### 6.1 FATTORI CHE INFLUENZANO LA GITTATA

Da un punto di vista teorico, non prendendo in considerazione le caratteristiche aerodinamiche proprie della pala, la gittata maggiore della pala o della sezione di pala distaccata, si avrebbe nel caso di distacco in corrispondenza della posizione palare pari a 45 gradi e di moto a “giavellotto” del frammento. Nella realtà la pala ha una complessità aerodinamica tale per cui il verificarsi di un moto a giavellotto è praticamente impossibile: le forze di resistenza viscosa, le azioni resistive del vento ed il moto di rotazione complesso dovuto al profilo aerodinamico della pala/frammento-di-pala, si oppongono al moto e riducono il tempo e la distanza di volo.

La traiettoria iniziale della pala/sezione-di-pala distaccata è determinata principalmente dall'angolo in corrispondenza del quale avviene il distacco e dall'azione esercitata dalle forze e dai momenti di inerzia. Per quanto riguarda le forze di tipo aerodinamico e relativi momenti, queste agiranno sulla pala/sezione-di-pala influenzando i movimenti rotatori in fase di volo.

**Il tempo di volo generalmente è determinato:**

- ✓ dalla componente verticale della velocità iniziale posseduta dalla pala/sezione di pala immediatamente dopo il distacco, in corrispondenza del suo punto baricentrico;
- ✓ dalla posizione rispetto al suolo;
- ✓ dall'accelerazione verticale;
- ✓ dalle forze di attrito agenti sulla pala/sezione di pala stessa.

Il tempo di volo che si deduce da tali considerazioni è utilizzato successivamente per il calcolo della distanza.

**Distanza percorsa**

La distanza orizzontale percorsa nella fase di volo è determinata:

- ✓ dalla componente orizzontale della velocità immediatamente dopo il distacco;
- ✓ dalla velocità del vento nel momento del distacco;
- ✓ dalle forze di attrito che agiscono sulla pala/sezione-di-pala in volo;
- ✓ dal tempo di volo.

### 6.2 MOTO ROTAZIONALE COMPLESSO

Il moto reale della parte distaccata risulta molto complesso, poiché dipendente, come detto, dalle caratteristiche aerodinamiche di questa e dalle condizioni iniziali (rollio, imbardata e beccheggio della pala). I casi puramente teorici di rottura e di volo con moto “a giavellotto” sono da ritenere, come accennato, poco realistici data la complessità aerodinamica della pala e la presenza dell'azione del vento. Il modello teorico che meglio caratterizza il moto delle parti (siano esse sezioni di pala e la pala intera) che hanno subito il distacco, e che più si avvicina al caso reale, è il modello “Complex Rotational Motion”, che permette di studiare il moto nel suo complesso, considerando i moti di rotazione intorno agli assi xx, yy, zz.

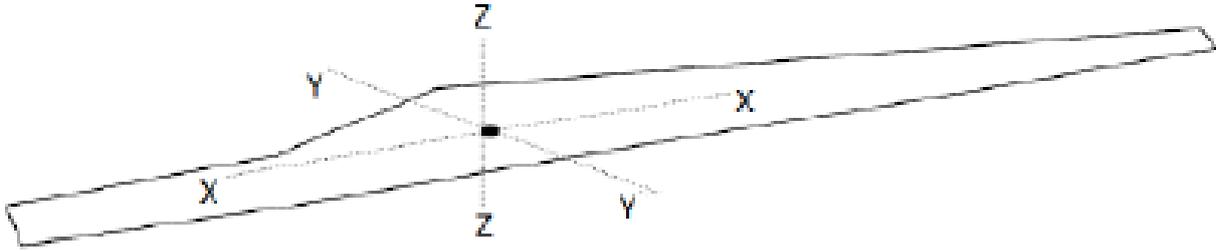


Figura 6.1: Rappresentazione del moto rotazionale.

La rotazione della pala intorno all'asse  $zz$  è causata dalla conservazione del momento della quantità di moto: in caso di rottura, per il principio di conservazione, il generico spezzone tende a ruotare intorno all'asse ortogonale al proprio piano. La rotazione intorno agli altri assi è dovuta alle azioni indotte dal vento incidente out of plane sulla pala/sezione di pala. In particolare, si genera:

- ✓ un momento intorno all'asse  $yy$ : centro di massa e centro aerodinamico della pala/sezione di pala non coincidono;
- ✓ un momento intorno all'asse  $xx$ : centro di massa della sezione di pala lungo la corda e il centro aerodinamico non coincidono.

La traiettoria iniziale è determinata principalmente dall'angolo di distacco/lancio e dalle forze inerziali agenti sulla pala/frammento di pala: al momento del distacco, oltre all'impulso, agiscono anche i momenti di flapwise, edgewise e pitchwise. Pertanto, il moto della parte distaccata sarà un moto rotazionale, su cui agisce anche la forza di gravità. La resistenza offerta dalla pala al moto sia *in plane* che *out plane* è generata dalla rotazione intorno agli assi  $xx$  e  $yy$ .

La massima gittata della pala/frammento di pala è strettamente dipendente:

- ✓ dal numero di giri del rotore e quindi dalla velocità periferica della parte al momento del distacco;
- ✓ dalla posizione della pala nel momento del distacco;
- ✓ dalla dimensione del frammento;
- ✓ dal peso del frammento (più leggero è, più il suo moto è limitato dalle forze di attrito viscoso);
- ✓ dal profilo aerodinamico della pala/frammento di pala.

Possiamo pertanto concludere che:

- ✓ se effettuiamo un calcolo che tenga conto dei valori cinematici e geometrici del moto senza considerare gli effetti viscosi e soprattutto la complessità del moto rotazionale otteniamo valori di gittata più alti di quelli reali (valore teorico > valore reale)
- ✓ più che dalle dimensioni dell'aerogeneratore e dell'altezza della torre, i valori della gittata dipendono dalla velocità di rotazione.

### 6.3 ROTTURA DELLA PALA ALLA RADICE

La rottura della pala alla radice è un evento che storicamente è risultato probabile (rispetto al numero di rotture totali) in quanto la sezione di attacco risulta assai “critica” dal punto di vista strutturale.

Le cause sono sostanzialmente due:

1. La discontinuità della struttura che passa da un carico distribuito sulle fibre alla flangia di attacco crea inevitabili concentrazioni tensionali che con l'andare del tempo possono creare problemi di affaticamento con conseguente rottura. C'è da dire che i costruttori hanno ben chiaro il problema e che negli ultimi anni si sono introdotti diversi accorgimenti che hanno migliorato di molto le prestazioni;
2. La rottura della giunzione bullonata fra la pala ed il mozzo. Il longherone è dotato di attacchi filettati che consentono di collegarlo al mozzo con bulloni serrati opportunamente durante l'installazione della turbina.

Il precarico conferito ai bulloni durante il serraggio ha un'influenza determinante sulla resistenza dei bulloni stessi ai carichi di fatica e, per questo motivo, è previsto un controllo di tale serraggio durante le operazioni di manutenzione programmata della turbina.

L'errata verifica del serraggio ed una plausibile riduzione del precarico possono determinare la rottura per fatica dei bulloni e di conseguenza il possibile distacco della pala.

Per la stima della gittata massima dell'intera pala si impongono alcune ipotesi semplificative:

1. distacco netto ed istantaneo di una intera pala alla sua radice;
2. baricentro posizionato ad 1/3 della lunghezza della pala;
3. assenza di attriti viscosi durante il volo: questa ipotesi risulta conservativa considerando che in letteratura si registra, a causa degli effetti di attrito, una diminuzione del tempo di volo anche del 20%;
4. distacco in corrispondenza di un angolo di 60° rispetto all'orizzontale, che dal punto di vista teorico garantisce la massima gittata (moto in senso orario);
5. distacco alla rotazione di funzionamento massima;
6. vento presente durante tutto il volo della pala con velocità corrispondente alla velocità massima di funzionamento;
7. assenza di effetti di "portanza" del profilo alare.

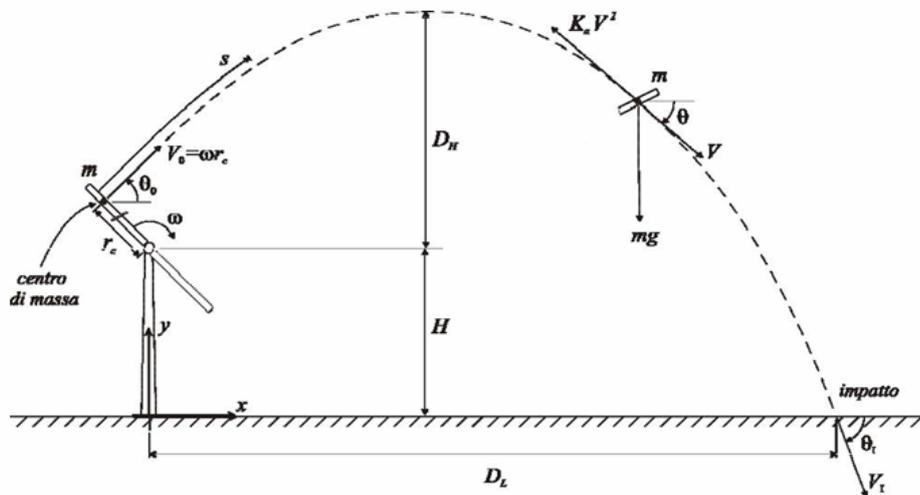


Figura 6.2: Traiettoria della pala

#### Equazioni del moto applicate:

Le equazioni del moto di un punto materiale soggetto solo alla forza di gravità sono

$$x'' = 0$$

$$y'' = -g$$

dove  $g = 9,8 \text{ m/s}^2$  è l'accelerazione di gravità.

La legge del moto, soluzione di queste equazioni è:

$$x(t) = x_0 + v_x t$$

$$y(t) = y_0 + v_y t + 1/2 g t^2$$

dove  $(x_0; y_0)$ , è la posizione iniziale del punto materiale e  $(v_x; v_y)$  è la sua velocità.

La velocità  $V_0$  ha due componenti:

$$v_x = V_0 \cos \theta$$

$$v_y = V_0 \sin \theta$$

La traiettoria del punto materiale intercetta il suolo al tempo T tale che  $Y(T)=0$ ; dalla legge del moto si ottiene

$$T = v_y/g + 1/gv(v_y^2 + 2y_0g)$$

scartando la soluzione corrispondente a tempi negativi.

Consideriamo il moto bidimensionale dell'elemento rotante, come il moto di un punto materiale concentrato nel baricentro, tenendo conto solo delle forze gravitazionali e supponendo trascurabile l'influenza dei vari agenti atmosferici, in particolare le forze di attrito dell'aria e quelle del vento. Chiamiamo con n il numero di giri al minuto primo compiuti dal corpo in movimento circolare. Tenuto conto che ad ogni giro l'angolo descritto dal corpo in movimento è pari a  $2\pi$  radianti, per n giri/minuti avremo  $2\pi n$  radianti/minuto, che è appunto la velocità angolare  $\omega$  del corpo in movimento. Volendo esprimere la velocità angolare in radianti al secondo avremo:

$$\omega = 2\pi n/60 \text{ rad/sec}$$

Date le caratteristiche geometriche della pala, e considerata la distribuzione dei pesi lungo il profilo della stessa, si ritiene con buona approssimazione che il baricentro sia posizionato ad un terzo rispetto alla lunghezza della pala, ad una distanza dal centro di rotazione pari a circa  $r_g = 25,00$  m essendo il diametro del rotore  $D = 150$  m ed il raggio di ciascuna pala  $R = 75,00$  m circa.

Per determinare la velocità del baricentro della pala basta moltiplicare la distanza del baricentro dal centro di rotazione per la velocità angolare. Il numero di giri valutato per questa analisi è pari a 12,60 giri/minuto (massimo per il tipo di aerogeneratore di progetto).

Per questa velocità angolare, la velocità periferica del baricentro della pala risulta pari a:

$$V_g = \omega r_g = 2\pi n/60 r_g = 32,97 \text{ m/sec}$$

Per tenere conto degli effetti attritivi dell'area, tale valore viene realisticamente ridotto in fase di calcolo di un'aliquota pari al 12%, pertanto la  $V_g$  di calcolo sarà pari a  $V_g = 29,01$  m/s. La posizione e la velocità iniziale sono determinati, oltre che dalla velocità tangenziale appena calcolata, anche dall'angolo  $\theta$  della pala al momento del distacco.

Essi sono legati alla posizione ed alla velocità iniziale dalle relazioni:

$$x_0 = -r_g \cos(\theta);$$

$$y_0 = H + r_g \sin(\theta);$$

$$v_x = V_g \sin(\theta);$$

$$v_y = V_g \cos(\theta).$$

La gittata L è la distanza dalla torre del punto di impatto al suolo della pala; l'altezza H è l'altezza del mozzo della torre (125 m). Dalla legge del moto otteniamo:

$$L = X(t)$$

Sostituendo l'espressione ricavata per T, otteniamo la gittata L in termini di  $V_g$  e di  $\theta$ :

Gittata max:

$$v_{x0} * (-v_{y0} * (v_{y0}^2 - 4(1/2H_0g)))/g$$

## 6.4 DETERMINAZIONE GITTATA AEROGENERATORE D=150M

L'applicazione delle formule sopra descritte ha portato alla determinazione del valore di gittata massima di seguito esposto.

Dati di input:

- $V_{g,calc} = 29,01$  m/s;
- $r_g = 25,00$  m;
- $g = 9,81$  m/s<sup>2</sup>;
- $H = 125$  m.

Il valore della gittata dipenderà dall'angolo  $\vartheta$ .

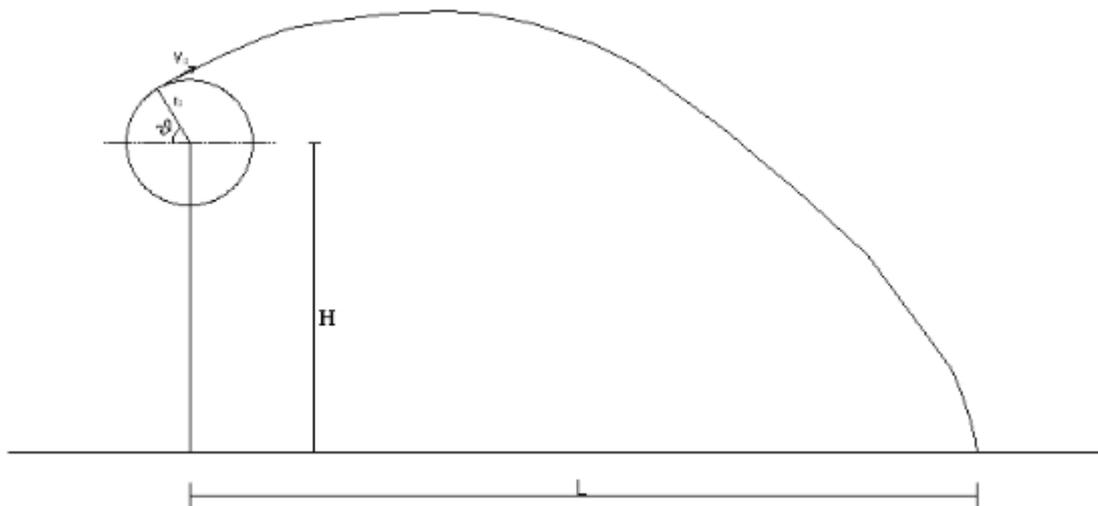


Figura 6.3: Rappresentazione della gittata

Si noti che fissato un generico angolo  $\vartheta$ , la gittata aumenta quadraticamente con  $Vg$  salvo i casi particolari  $\vartheta = \pm 90^\circ$ ,  $\vartheta = 0^\circ$ ,  $\vartheta = 180^\circ$ , nei quali la gittata aumenta linearmente con  $V$  oppure è pari a  $rg$ .

Come si evidenzia dal grafico e numericamente dalla tabella sotto riportata il valore massimo della gittata è pari a 180,85 m circa con un angolo di distacco di circa  $\vartheta = 26,51$  rad e più precisamente pari a  $66^\circ$ . A tale valore dovrà aggiungersi la distanza del vertice della pala dal baricentro pari a 60,17 m e la posizione dell'ascissa del punto di distacco a partire dall'asse dell'aerogeneratore, per un valore complessivo della gittata:  $L_{tot} = 241,00$  m.

La tabella seguente riporta per ciascun aerogeneratore la distanza del medesimo dagli immobili o dalle strade prossime.

Tabella 6.1: Distanza aerogeneratori-ricettori limitrofi

ID WTG	Distanza immobili (civili abitazioni) [m]	Distanza da statale [m]	Distanza da provinciale [m]	Gittata [m]
NIR01	-	>2000	-	241
NIR02	-	>2000	-	241
NIR03	-	>2000	-	241
NIR04	-	>2000	-	241
NIR05	-	947	-	241
NIR06	-	>2000	-	241
NIR07	-	>2000	-	241
NIR08	-	1078	-	241
NIR09	-	1053	-	241
NIR10	-	>2000	-	241

**Analisi degli Effetti della Rottura degli Organi Rotanti**

---

NIR11	-	1641	-	241
NIR12	-	1307	-	241
NIR13	-	1541	-	241
NIR14	-	832	-	241

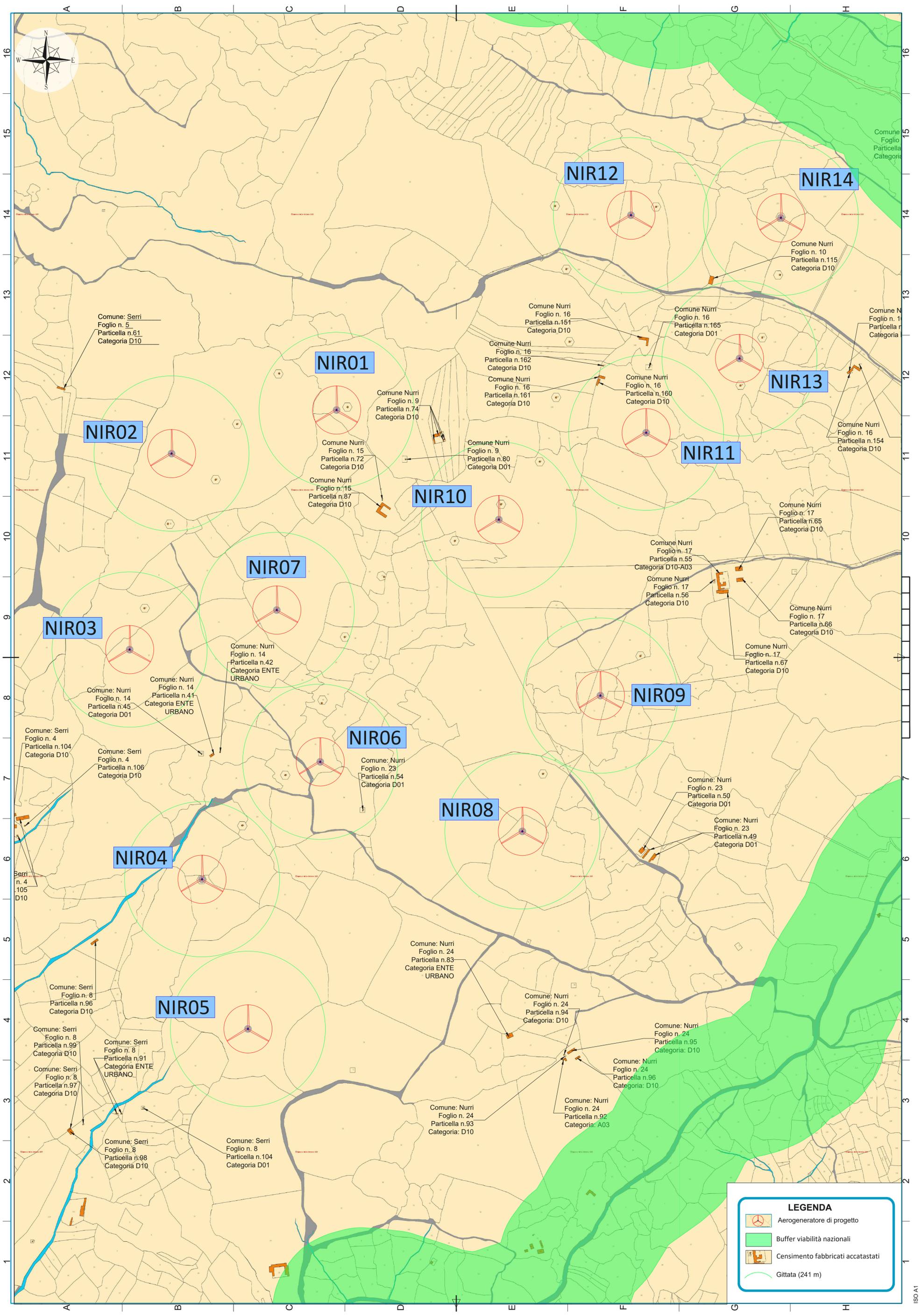
## **7 CONCLUSIONI**

Partendo dai dati degli aerogeneratori in merito alla velocità di rotazione fornita dal costruttore (rpm) sono stati eseguiti dei calcoli di gittata con la teoria della fisica del punto materiale.

Il calcolo illustrato nei paragrafi precedenti porta ad un valore massimo di gittata pari a 241,00 m.

La gittata massima calcolata garantisce la distanza di sicurezza per tutte le turbine sia rispetto alle viabilità maggiormente prossime (Strade Provinciali e Strade Statali) sia riguardo agli edifici censiti catastalmente come civili abitazioni presenti nell'area di parco (vedasi Allegato 1 alla presente relazione specialistica).

## **ALLEGATO 1 – INDIVIDUAZIONE GRAFICA DELLA GITTATA SU CTR**



**LEGENDA**

- Aerogeneratore di progetto
- Buffer viabilità nazionali
- Censimento fabbricati accatastati
- Gittata (241 m)

## **ALLEGATO 2 – SPECIFICA TECNICA AEROGENERATORE DI RIFERIMENTO**

Documento non reso pubblico per ragioni di segreto industriale/commerciale (D.Lgs 152/06 art.9 c4)