

SPARTITRAFFICO NEW JERSEY

New Jersey _ ASPHALT W2

NDBA Spartitraffico Asphalt W2

prodotto certificato:



CLASSE DI PRESTAZIONE	H4bW2	Lunghezza elemento	6,00 m
LARGHEZZA OPERATIVA PRIMO URTO TB 81	0,73 ≤ 0,80 m (W2)	Altezza del sistema	1,20 m
DEFLESSIONE DINAMICA	0,05 m	Larghezza del sistema (alla base)	0,68 m
LARGHEZZA OPERATIVA SECONDO URTO TB 81	0,74 ≤ 0,80 M (W2)	Larghezza del sistema (in testata)	0,19 m
ASI	1,26 (B)	Peso elemento / lunghezza	5650 Kq / 6,00 m
INTRUSIONE DEL VEICOLO	VI8	Modalità di funzionamento	spartitraffico monofilare
LUNGHEZZA DEL SISTEMA TESTATO	72,00 m	Modalità di montaggio	ancoraggio con IPE80 su usura
REPORT DI CERTIFICAZIONE CE	0109/ME/HRB/19		

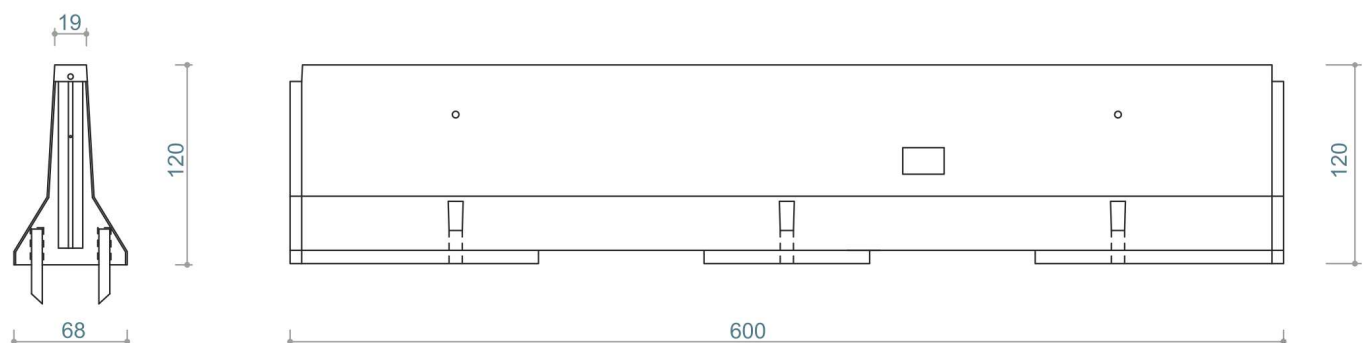
PAVER ha acquisito la certificazione ANAS per la nuova barriera spartitraffico in calcestruzzo denominata NDBA (National Dynamic Barrier Anas).

A seguito di crash test, il dispositivo di ritenuta stradale ha raggiunto livelli prestazionali elevati con particolare riferimento ai parametri ASI e alla Larghezza Operativa (W).

La riduzione dell'indice ASI è stata possibile grazie ad una leggera modifica apportata alla parte inferiore della sagoma dell'elemento modulare in calcestruzzo. Una delle principali caratteristiche innovative della nuova barriera NDBA riguarda la definizione di un nuovo sistema di collegamento fra i moduli realizzato mediante un profilato HEM 100 (avente lunghezza 33 cm) che collega rigidamente gli elementi modulari adiacenti

(all'interno dei quali vengono inseriti in fase di produzione due profilati in acciaio sagomati a "C"). Il cinematismo che si genera durante l'urto fa sì che la deformata istantanea e permanente sia più contenuta rispetto a quella che si avrebbe con il tradizionale vincolo a cerniera.

I singoli elementi modulari in calcestruzzo sono appoggiati direttamente sullo strato di usura della pavimentazione, senza necessità di alcuna struttura di fondazione per il modello Asphalt. L'ancoraggio dei moduli in cls viene realizzato tramite l'infissione di sei profilati IPE 80 (tre per lato) per circa 60 cm direttamente nello strato di pavimentazione. Rientrano nella gamma produttiva anche la tipologia "Concrete W2" e "Bridge" bordoponte.



New Jersey _ Concrete W2

NDBA Spartitraffico Concrete W2

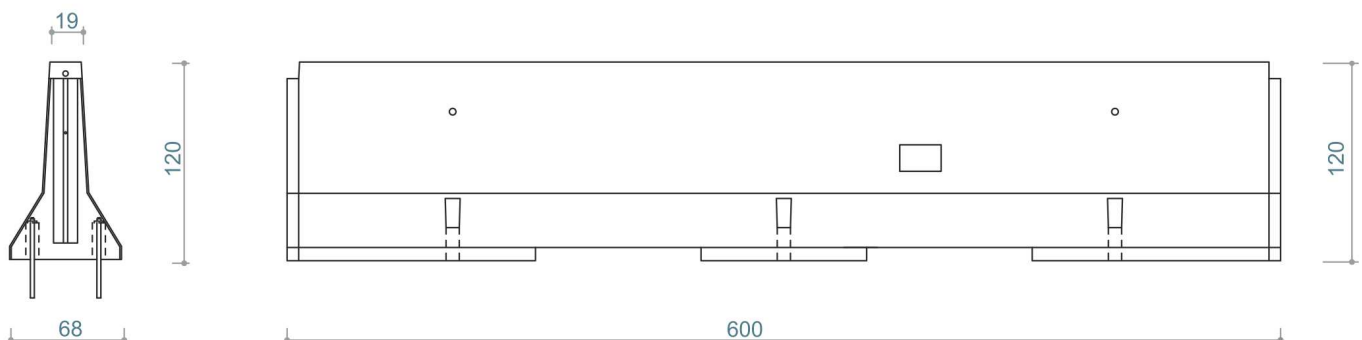
prodotto certificato:



CLASSE DI PRESTAZIONE	4bW2	Lunghezza elemento	6,00 m
LARGHEZZA OPERATIVA PRIMO URTO TB 81	$0,77 \leq 0,80$ m(W2)	Altezza del sistema	1,20 m
DEFLESSIONE DINAMICA	0,10 m	Larghezza del sistema (alla base)	0,68 m
LARGHEZZA OPERATIVA SECONDO URTO TB		Larghezza del sistema (in testata)	0,19 m
ASI	1,38 (B)	Peso elemento / lunghezza	5650 Kg / 6,00 m
INTRUSIONE DEL VEICOLO	V16	Modalità di funzionamento	spartitraffico monofilare
LUNGHEZZA DEL SISTEMA TESTATO	72,00 m	Modalità di montaggio	ancoraggio con tirafondi Ø30 su cordolo
REPORT DI CERTIFICAZIONE CE	0138/ME/HRB/19		

PAVER ha acquisito la certificazione ANAS per una nuova barriera di sicurezza stradale denominata "NDBA CONCRETE" (acronimo di National Dynamic Barrier Anas su Cordolo), in calcestruzzo, con funzione di spartitraffico monofilare al fine di permettere l'installazione dei dispositivi qualora siano presenti nello spartitraffico manufatti in calcestruzzo. Tale particolare configurazione trova spesso riscontro sulle strade gestite da Anas, in particolare quelle a due corsie per senso di marcia e a doppia carreggiata separate da uno spartitraffico appoggiato su opera d'arte e/o manufatto. Il dispositivo di ritenuta, spesso del tipo new jersey, è appoggiato su uno strato di usura variabile tra 0 e 15 cm al di sotto del quale risulta presente un manufatto in calcestruzzo. Nella configurazione da installare su cordoli in calcestruzzo i singoli elementi vengono ancorati ad esso attraverso n° 6 tirafondi Ø30 inseriti per 30 cm nel cordolo, disposti ad interasse costante in n°3 per lato. A seguito di crash

test, il dispositivo di ritenutastradale ha raggiunto livelli prestazionali elevati con particolare riferimento ai parametri ASI e alla Larghezza Operativa (W). La riduzione dell'indice ASI è stata possibile grazie ad una leggera modifica apportata alla parte inferiore della sagoma dell'elemento modulare in calcestruzzo. Una delle principali caratteristiche innovative della nuova barriera NDBA riguarda la definizione di un nuovo sistema di collegamento fra i moduli realizzato mediante un profilato HEM 100 (avente lunghezza 33 cm) che collega rigidamente gli elementi modulari adiacenti (all'interno dei quali vengono inseriti in fase di produzione due profilati in acciaio sagomati a "C"). Il cinematismo che si genera durante l'urto fa sì che la deformata istantanea e permanente sia più contenuta rispetto a quella che si avrebbe con il tradizionale vincolo a cerniera. Rientrano nella gamma produttiva anche la tipologia "Asphalt W2" e "Bridge" bordoponte.



New Jersey _ Bridge W2

NDBA BordoPonte Bridge W2

prodotto certificato:



SCHEDA TECNICA

CLASSE DI PRESTAZIONE	H4b	Lunghezza elemento	6,00 m
LARGHEZZA OPERATIVA ELEMENTO IN CLS	0,80 ≤ 0,80 m (W2)	Altezza modulo CLS	1,20 m
LARGHEZZA OPERATIVA ELEMENTO		Altezza del sistema	1,60 m
MANCORRENTE	0,80 ≤ 0,80 m (W2)	Larghezza del sistema (alla base)	0,50 m
LARGHEZZA OPERATIVA SISTEMA	0,90 ≤ 1,00 m (W3)	Larghezza del sistema (in testata)	0,19 m
DEFLESSIONE DINAMICA	0,20 m	Peso elemento / lunghezza	4930 Kg/6,00 m
ASI	1,18 (B)	Modalità di funzionamento	bordo ponte
INTRUSIONE DEL VEICOLO	V17	Modalità di montaggio	ancoraggio con tirafondi Ø30 su cordolo
LUNGHEZZA DEL SISTEMA TESTATO	72,00 m		
REPORT DI CERTIFICAZIONE CE	0037/ME/HRB/20		

PAVER ha acquisito la certificazione ANAS per una nuova barriera di sicurezza stradale denominata "NDBA BRIDGE" (acronimo di National Dynamic Barrier Anas), in calcestruzzo, con destinazione Bordo Ponte. Tale barriera, oltre alla specifica destinazione per bordo ponte, ben si presta ad essere utilizzata anche per l'installazione nei cordoli dello spartitraffico su sezioni stradali in rilevato in corrispondenza dei tratti in curva in cui le carreggiate risultano altimetricamente sfalsate. Ciascun elemento modulare in calcestruzzo armato viene ancorato al cordolo attraverso l'impiego di n° 3 tirafondi Ø30, disposti ad interasse costante ad ancorati nel cordolo sottostante per 22 cm. A seguito di crash test, il dispositivo di ritenuta stradale ha raggiunto livelli prestazionali elevati con particolare riferimento ai parametri ASI e alla Larghezza Operativa (W). La riduzione dell'indice ASI è stata possibile grazie ad una leggera modifica apportata alla parte inferiore della sagoma dell'elemento

modulare in calcestruzzo. Una delle principali caratteristiche innovative della nuova barriera NDBA riguarda la definizione di un nuovo sistema di collegamento fra i moduli realizzato mediante un profilato HEB 100 (avente lunghezza 90 cm) che collega rigidamente gli elementi modulari adiacenti (all'interno dei quali vengono inseriti in fase di produzione due profilati in acciaio sagomati a "C"). Pertanto il cinematismo che si genera durante l'urto fa sì che la deformata istantanea e permanente sia più contenuta rispetto a quella che si avrebbe con il tradizionale vincolo a cerniera. Infine, un ulteriore elemento di sicurezza e di irrigidimento del dispositivo di ritenuta è rappresentato dal mancorrente superiore il quale in caso di urto con mezzo pesante contribuisce in modo importante al re-indirizzamento del mezzo sulla carreggiata stradale. Rientrano nella gamma produttiva anche la tipologia "Asphalt W2" e "Concrete W2".

