

SPECIFICA DI PRODOTTO

P2-01 Beaver



MARGARITELLI
ROAD SAFETY

Il terminale ad assorbimento di energia per barriere di sicurezza stradale, realizzato in legno lamellare ed acciaio corten, viene identificato con la sigla **P2-01 "Beaver"**.



Figura 1 Versione con colorazione naturale standard



Figura 2 Versione con colorazione naturale standard - vista frontale



Figura 3 Versione con colorazione naturale standard - vista lato barriera



Figura 4 Versione su richiesta color noce - vista frontale



Figura 5 Versione su richiesta color noce - vista lato barriera

GENERALITÀ

L'elemento principale del terminale è una trave di legno lamellare, con cinque cave su ognuna delle facce laterali e una cava su ognuna delle facce orizzontali. A meno delle cave la sezione della trave è uguale a quella della barriera Margaritelli N2-BL-01, con la quale si raccorda perfettamente. A differenza di quella della barriera la trave del terminale non ha il nastro di rinforzo posteriore in acciaio.

Nel terminale la trave ha principalmente la funzione di assorbire l'energia d'urto e di contenere possibili urti laterali.

La trave è sostenuta anteriormente dalla testa scorrevole, detta "cursore", posteriormente dal supporto di arresto, o "backstop", e da due pali intermedi, definiti "carrelli". Il cursore può scorrere in senso longitudinale lungo la guida, che le impedisce i movimenti trasversali e verticali e le rotazioni. Anche i due carrelli possono scorrere lungo la guida e sono tenuti in posizione rispetto alla trave ciascuno da una vite a legno.

Il backstop, fissato all'estremo posteriore della guida, ha la funzione di sostenere tutta la spinta longitudinale dell'urto del veicolo, trasferendola integralmente alle guide. Pertanto, negli urti il terminale non trasferisce alcun carico longitudinale alla barriera e potrebbe funzionare anche isolato.

La guida è costituita da due elementi longitudinali in lamiera piegata con sezione a U collegati fra loro da sei traverse saldate. Le traverse sono ancorate a una fondazione di base in calcestruzzo armato per mezzo di dodici barre filettate, due per ogni traversa.

La fondazione è a sua volta ancorata al suolo da 6 pali (nella configurazione per terreni coerenti utilizzata per la prova di ITT) a C infissi nel terreno fino alla profondità di circa 1800 mm.

La fondazione e gli ancoraggi della guida alla stessa sono dimensionati in modo da non venire danneggiati, neppure da urti che eccedono le prestazioni del terminale, come quelli di veicolo pesanti. In casi come questi il terminale potrà essere distrutto e dovrà essere sostituito ma non sarà necessario riparare o sostituire i suddetti.

Negli urti frontali il veicolo spinge il cursore, dotato di cinque coltelli orizzontali, contro la parte frontale della trave. Con l'avanzare del cursore lungo la guida, i coltelli dividono la trave in sei listelli, che vengono progressivamente curvati, spezzati ed espulsi, tre verso l'alto e tre verso il basso e trasversalmente verso il lato esterno della strada.

Questo meccanismo, al quale si deve l'assorbimento dell'energia d'urto longitudinale, è stato messo a punto con il calcolo e con accurate prove statiche e dinamiche presso il laboratorio LAST del Politecnico di Milano. Quando il cursore arriva a spingere il primo carrello, si rompe la vite a legno che lo unisce alla trave e il carrello stesso scorre lungo la guida insieme al cursore; la cosa si ripete quando il primo carrello arriva a spingere il secondo carrello. Tutta l'energia di impatto viene assorbita prima che il cursore e i due carrelli raggiungano il backstop.

Poiché il terminale non trasferisce carico longitudinale alla barriera, esso potrà essere impiegato con tutte le barriere, con l'unica esigenza di un elemento di raccordo senza gradini e senza inclinazioni elevate sia in verticale sia in orizzontale.

Il dispositivo è stato testato con successo per le prestazioni della **Classe P2**, secondo la UNI ENV 1317-4:2003, presso il centro accreditato UNI CEI EN ISO/IEC 17025 **CSI SpA** di Bollate – Milano.

Il terminale di classe P2 differisce dal terminale di classe P1 per la presenza di un blocchetto in acciaio posizionato nella parte superiore dell'estremità frontale della trave in legno.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DIMENSIONALI DEL TERMINALE.

Lunghezza totale	5015 mm
Lunghezza della guida metallica	4837 mm
Altezza della sezione frontale sulla fondazione	655 mm
Larghezza del terminale, compresa la guida	450 mm
Altezza della sezione di connessione sulla fondazione	650 mm
Peso totale massimo del dispositivo assemblato	300 Kg

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DIMENSIONALI DELLA FONDAZIONE.

Estradosso della fondazione sul piano viabile	0 - 30 mm
Larghezza minima della fondazione	700 mm
Lunghezza minima della fondazione	5200 mm
Profondità minima della fondazione	300 mm
Resistenza caratteristica R_{ck} minima	25 N/mm ²

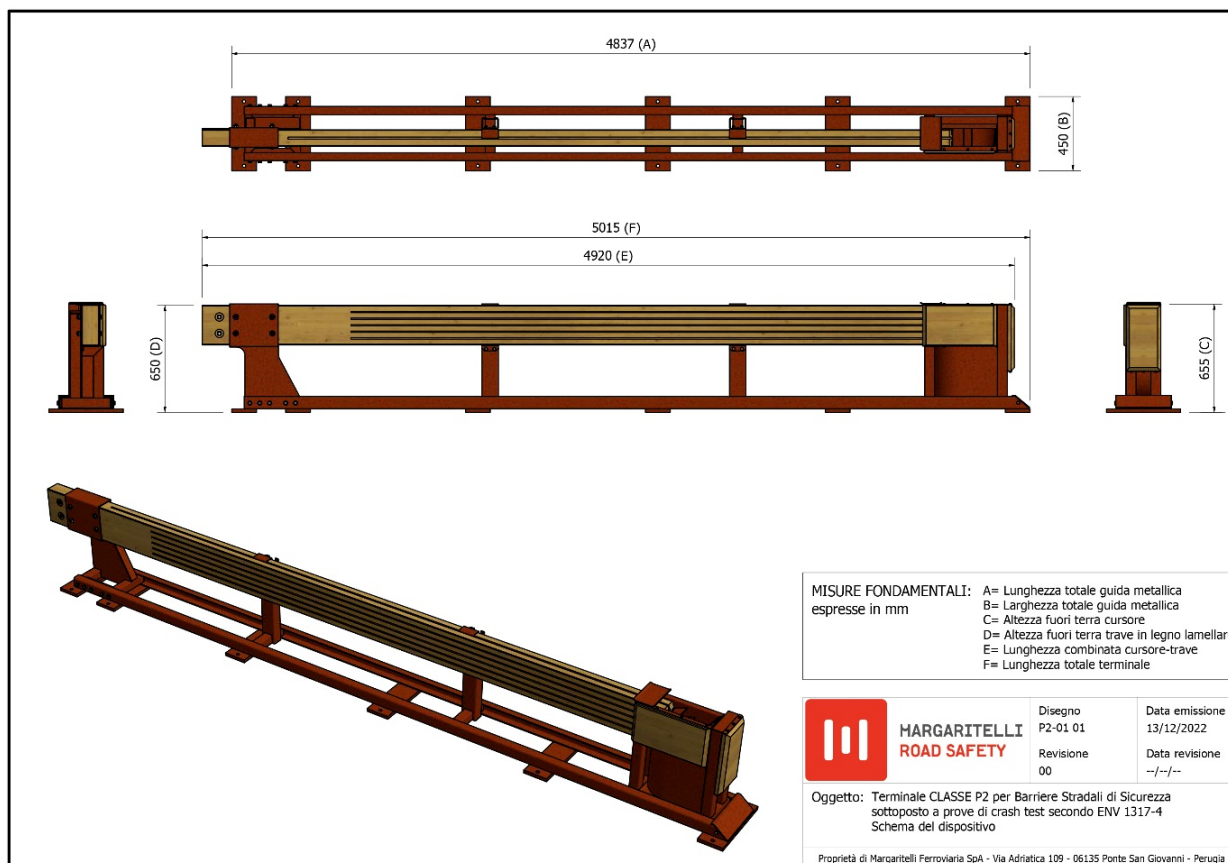


Figura 6 Schema del terminale

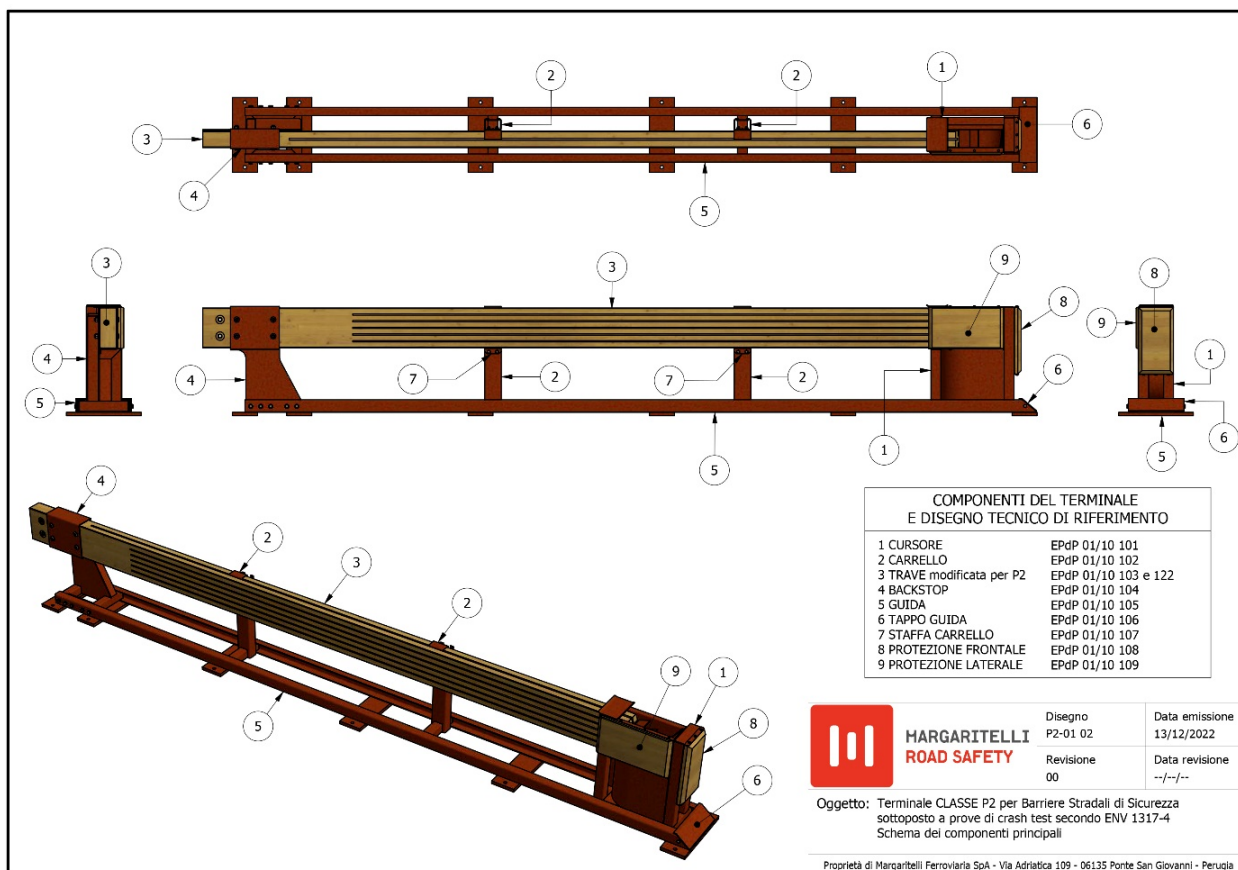


Figura 7 Componenti principali

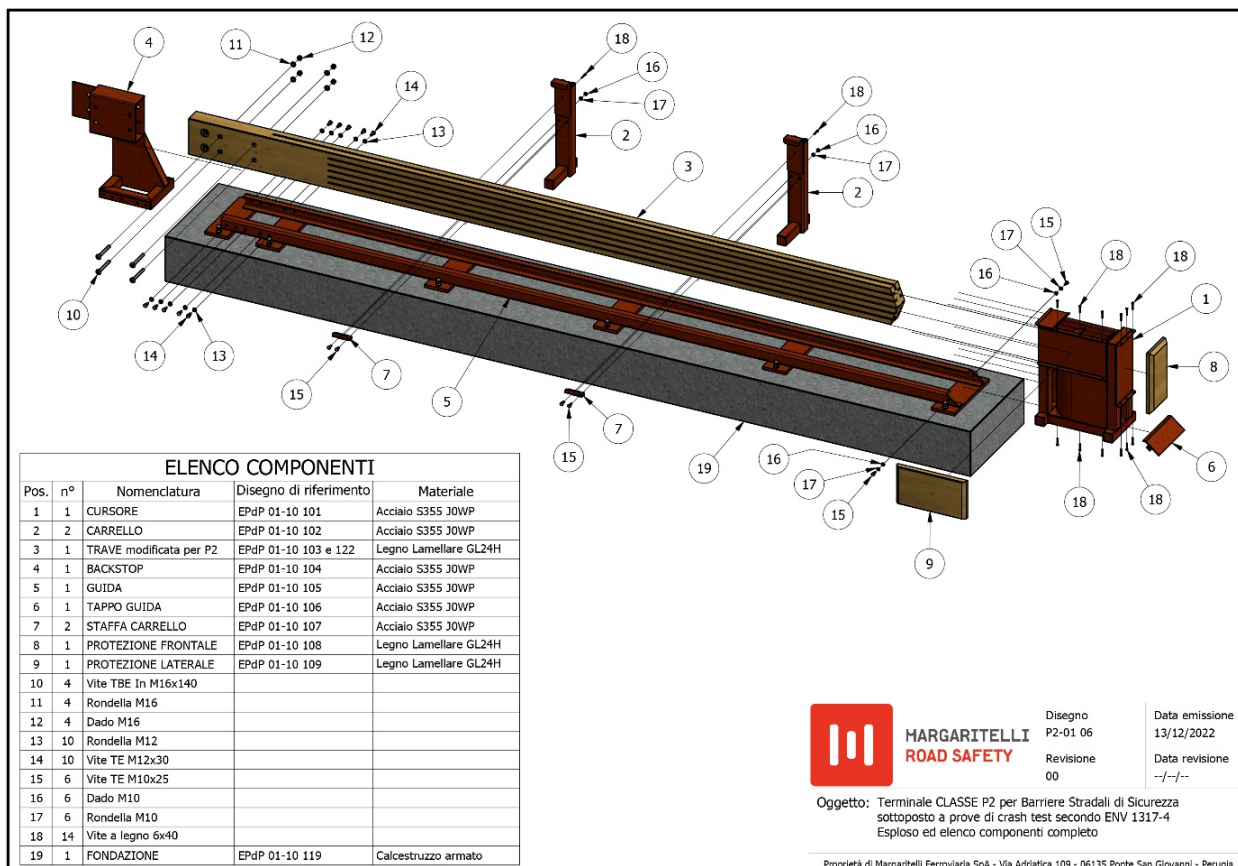

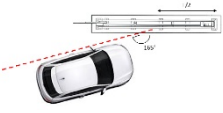



Figura 8 Esploso

CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI DEL DISPOSITIVO.
Prove effettuate secondo UNI ENV 1317-4:2003.

Rapporti di prova	Cod. Prova	Punto Impatto	Velocità	Massa	Tipo Veicolo
Richiesto	TT 2.1.80		80 km/h	900 kg	Autovettura
0186/ME/HRB/19 del 11/12/2019			80,9 km/h	865,20 kg	Fiat UNO
Richiesto	TT 5.1.80		80 km/h	900 kg	Autovettura
0222/ME/HRB/22 del 22/12/2022			80,7 km/h	880,20 kg	Fiat UNO
Richiesto	TT 4.2.80		80 km/h	1300 kg	Autovettura
0223/ME/HRB/22 del 22/12/2022			80,4 km/h	1307,60 kg	Alfa Romeo 156

Risultati delle prove.

Prova	Parametro	Valore rilevato	Valore limite
TT 2.1.80	ASI o indice di severità di impatto	0,8	≤ 1,0
	THIV o velocità teorica d'urto (km/h)	33	≤ 44
	Classe di severità di impatto	A	
	Indice VCDI	FS 0000000	
	Classe del box di uscita	Z2	
TT 5.1.80	ASI o indice di severità di impatto	0,8	≤ 1,0
	THIV o velocità teorica d'urto (km/h)	23	≤ 33
	Classe di severità di impatto	A	
	Indice VCDI	LF 0000000	
	Classe del box di uscita	Z1	
TT 4.2.80	ASI o indice di severità di impatto	0,7	≤ 1,0
	THIV o velocità teorica d'urto (km/h)	24	≤ 33
	Classe di severità di impatto	A	
	Indice VCDI	RF 0000000	
	Classe del box di uscita	Z1	

COMPATIBILITÀ CON LE BARRIERE DI SICUREZZA.

Il terminale lavora sostanzialmente come un attenuatore d'urto, non trasferisce sollecitazioni alla barriera retrostante, in quanto le stesse vengono completamente assorbite dal back-stop: in sede di ITT non è stato registrato alcun movimento della barriera installata a tergo del dispositivo. Per questo motivo la sua installazione non è vincolata al tipo ed alla lunghezza della barriera retrostante.

Il terminale, inoltre, può essere utilizzato come sistema di ancoraggio della suddetta barriera, permettendo (in seguito ad opportune verifiche) l'installazione di tratti di barriera di lunghezza inferiore alla lunghezza sottoposta a ITT.

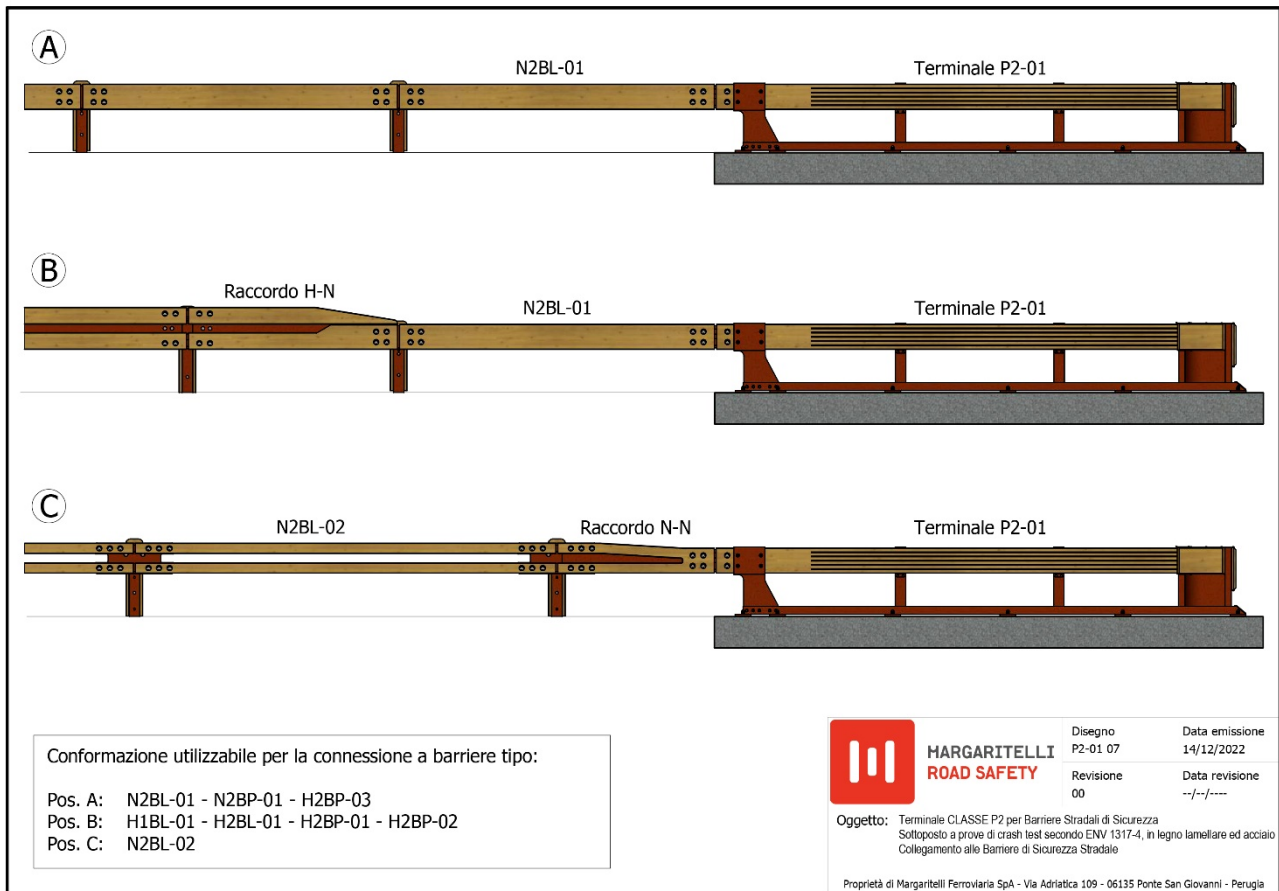
Modalità di connessione.

Con riferimento alla figura 7, la connessione del terminale con le barriere avviene con tre diverse configurazioni.

Pos.A: si ha la connessione diretta con una fascia di protezione della barriera N2BL-01; con questa configurazione, a partire dalla prima fascia, si possono connettere le barriere N2BP-01 e H2BP-03.

Pos.B: si ha la connessione diretta con una fascia di protezione della barriera N2BL-01, di seguito ad un elemento di raccordo H-N; con questa configurazione, a partire dal raccordo H-N, si possono connettere le barriere H1BL-01, H2BL-01, H2BP-01 e H2BP-02.

Pos.C: si ha la connessione diretta con un elemento di raccordo N-N; con questa configurazione, a partire dal raccordo N-N, si possono connettere le barriere N2BL-02.

**Figura 10** Modalità di connessione**MATERIALI.****Acciaio.**

Acciaio EN 10025-S355J0WP per impieghi strutturali con resistenza migliorata alla corrosione atmosferica (tipo Corten); si tratta di un acciaio nel quale sono presenti alcuni elementi di lega che ne aumentano la resistenza alla corrosione atmosferica, mediante la formazione di uno strato protettivo di ossido sul metallo base, sotto l'azione degli agenti atmosferici.

Legno lamellare di conifera.

Il legno lamellare utilizzato è certificato CE per impieghi strutturali secondo la norma armonizzata UNI EN 14080.

Le travi dovranno essere prodotte in conformità alla norma UNI EN 386, per la classe di servizio 3, e con caratteristiche meccaniche minime pari alla classe GL24H, secondo UNI EN 1194.

In questo modo si garantisce omogeneità delle caratteristiche meccaniche del prodotto finito e la conformità dello stesso al prototipo sottoposto a prove di crash test.

L'incollaggio è eseguito in modo tale da resistere al processo di impregnazione in autoclave.

Il legno, inoltre, utilizzato proviene esclusivamente da foreste gestite in modo sostenibile dal punto di vista sociale, economico e ambientale, secondo lo schema di certificazione internazionale PEFC (per maggiori informazioni www.pefc.it).

TRATTAMENTI PRESERVANTI DEL LEGNO.**Trattamento d'impregnazione a pressione in autoclave.**

Trattamento d'impregnazione a pressione in autoclave mediante sostanze preservanti, a seguito del quale il legno risulta protetto, sia in superficie che in profondità, dall'azione degenerativa degli agenti atmosferici e dall'attacco da parte degli agenti biologici cui è sottoposta la barriera in ambiente esterno (cfr SPD 022).



Trattamento:	impregnazione a sali tipo a pressione in autoclave, con ciclo vuoto iniziale/pressione/vuoto finale.
Sostanza preservante:	preservante ecologico completamente inodore a base di sali di rame, boro e di sostanze organiche, privo di cromo ed arsenico (Wolmanit Cx-S).
Assorbimento:	non inferiore al valore R3, espresso nel documento n°02-4325-02 dal CTBA.
Condizioni di utilizzo:	fino in classe di rischio 3 secondo EN 355-1, corrispondente alle condizioni d'impiego.

Trattamento in superficie – pigmentazione opzionale.

Al fine di proteggere il legno dall'azione degenerativa dei raggi solari e degli agenti atmosferici si esegue un trattamento superficiale idrorepellente, che rallenta notevolmente il naturale ingrigimento, tipico di qualsiasi legno posto in ambiente esterno. La presenza di resine nell'impregnante superficiale, inoltre, riduce gli scambi di umidità con l'ambiente e diminuisce, quindi, la propensione alla fessurazione, anch'essa tipica del legno posto in opera in ambiente esterno.

È possibile integrare il trattamento superficiale con una finitura color noce scuro, ottenuta mediante specifici pigmenti.

DURABILITÀ E MANUTENZIONE.

Per i materiali impiegati, le tecniche di costruzione ed i trattamenti eseguiti sulle componenti in legno, la barriera posta in opera non necessita di alcun tipo di manutenzione e mantiene inalterate nel tempo le proprie caratteristiche prestazionali.

Malgrado ciò, il legno, come qualunque altro materiale posto permanentemente in ambiente esterno, sotto l'azione degenerativa dei raggi UV tende a perdere il colore originario, più o meno rapidamente, nel corso del tempo.

In caso di finitura color noce, è possibile che, dopo alcuni anni (in funzione della maggiore o minore esposizione alla radiazione solare), per ripristinare l'aspetto estetico originario della barriera, possa essere necessario ripetere, sul posto, il trattamento superficiale mediante applicazione manuale d'impregnanti coloranti.

A titolo informativo si segnala che il legno sottoposto al solo trattamento d'impregnazione in profondità (e, quindi, non a quello superficiale con sostanze pigmentanti) tende ad ingrigire nell'arco di 12 mesi.

CLASSIFICAZIONE DEL LEGNAME TRATTATO COME RIFIUTO.

Al legno lamellare utilizzato, sottoposto al doppio trattamento di impregnazione, viene assegnato il codice CER 170201 Legno, quindi è classificato come RIFIUTO NON PERICOLOSO, quindi facilmente gestibile in caso di sostituzione per manutenzione a seguito di incidenti.

DICHIARAZIONE DI NON EMISSIONE DI SOSTANZE PERICOLOSE.

L'uso di legno lamellare certificato CE, secondo la norma armonizzata UNI EN 14080, garantisce la non emissione di sostanze nocive o pericolose, incluse nella lista della Comunità Europea – direttiva 76/769/EEC.

emessa da:

Ufficio Tecnico

Ing. Filippo Leone

verificata e approvata da:

Amministratore Delegato

Dott. Stefano Lucarini