

Ochronne bariery drogowe



Ważne linki:

<http://www.marcegaglia.com/building/it/brollo/guardrail.html>

http://www.marcegaglia.com/building/it/guardrail/guardrail_bordo_laterale.html

<http://www.marcegaglia.com/brochure/it/guardrails/guardrails.html>

KLASY WYTRZYMAŃ, KRYTERIA AKCEPTACJI DLA TESTÓW ZDERZENIOWYCH ZGODNIE Z NORMA EN 1317-1 e-2

Wszystkie drogowe bariery ochronne instalowane na gruncie stabilizowanym, asfalcie lub betonie przechodzą testy zderzeniowy, aby dokonać ich certyfikacji pod kątem uzyskania dwóch głównych wyników:

- lekkie pojazdy: pochłanianie siły uderzenia
- ciężkie pojazdy: klasa powstrzymywania i przekierowanie pojazdu

Standard określa poniższe kryteria do oceny wyników testów, aby zagwarantować bezpieczeństwo produktu.

POZIOM KLASY POWSTRZYMYWANIA

TABELA NR. 1

TABELA NR. 2

POZIOM INTENSYWNOŚCI ZDERZENIA

TABELA NR. 3

Wskaźniki narastania muszą być raportowane dla wszystkich testów z udziałem samochodów.

Wszystkie bariery ochronne firmy Marcegaglia z profilem falowanym posiadają wytrzymałości klasy A o doskonałych wartościach, dzięki czemu zapewniają lepsze bezpieczeństwo dla pasażerów samochodów.

DEFORMACJA BARIERY OCHRONNEJ

Definicja bariery ochronnej jest charakteryzowana przez szerokość pracującej (W), ugięcie dynamiczne (D) i prędkość natarcia pojazdu (Vi). Szerokość pracująca to odlegość między czołem skierowanym do ruchu drogowego przed zderzeniem i maksymalną dynamiczną pozycją boczną samej bariery ochronnej.

Ugięcie dynamiczne to maksymalne

poprzeczne ugięcie dynamiczne płaszczyzny bariery ochronnej skierowanej czynnem do ruchu drogowego.

W przypadku wskich barier ochronnych wartość W może być rozpatrywana jako wartość D.

TABELA NR. 4



INNE PARAMETRY OCENIANE PRZY UYCIU KRYTERIUM JAKO CIOWEGO

- brak momentu wywracającego pojazd
- VCDI: Vehicle Cockpit Deformation Index (Indeks deformacji kabiny pojazdu)
- trajektoria wyjścia wewnątrz "CEN box"
- brak pełnego przełamania jakiegokolwiek zasadniczego elementu wzdłużnego systemu
- brak wtargnięcia elementu bariery do przedziału pasażerskiego

ODCINKI KOŃCOWE I PRZEJCIOWE BARIER OCHRONNYCH

KLASY WYTRZYMAŃ, KRYTERIA AKCEPTACJI DLA TESTÓW ZDERZENIOWYCH I METODY TESTOWE WEDŁUG NORMY EN 1317-4

TABELA NR. 5

Oceniane są inne parametry, takie jak:

- poziom intensywności zderzenia
- deformacja skrajni
- brak oderwanych fragmentów
- brak momentu wywracającego pojazd
- trajektoria wyjścia wewnątrz "CEN box"

RYSUNEK NR. 1



RYSUNEK NR. 2

WYMAGANIA WZGLĘDEM PRODUKTU I OCENA ZGODNOŚCI

WYMAGANIA WZGLĘDEM SYSTEMÓW POWSTRZYMUJĄCYCH POJAZDY ZGODNIE Z NORMĄ EN 1317-5

Aby zapewnić odpowiedni wytrzymałość drogowych systemów bezpieczeństwa, ich produkcja i montaż muszą być zgodne z wytycznymi normy EN 1317-5 wraz z zastosowaniem części normy 1,2,3 i 4. Zgodność drogowych systemów powstrzymywania z wymaganiami normy EN 1317-5 musi obejmować:

- początkowe testowanie typu (ITT, Initial Type Testing)
- fabryczną kontrolę produkcji (FPC, Factory Production Control)

Jeżeli produkt jest w tej płaszczyźnie zgodny, instytucje certyfikujące akredytowane przez Unię Europejską mogą wydać certyfikat zgodności uprawniający do korzystania ze znaku CE. Znak CE oznacza, że dany produkt jest zgodny z określonymi standardami zharmonizowanymi i że może on swobodnie funkcjonować na rynku Unii Europejskiej.

SYSTEMY INFORMACYJNE UE

List akredytowanych instytucji opublikowano na stronie internetowej Komisji Europejskiej (<http://ec.europa.eu>) w części poświęconej systemowi informacyjnemu NANDO (New Approach Notified and Designated Organisations).

BARIERY OCHRONNE DLA MOTOCYKLISTÓW

METODY

TESTOWE ZGODNIE Z NORMUNE 135900:2008</p> <p>Firma opracowała system chroniący motocyklistę, który może być zamocowany do wszystkich istniejących barier ochronnych i poddaje go testom zderzeniowym zgodnie z wytycznymi hiszpańskiej norma UNE 135900 ze względu na to, że zharmonizowany standard europejski nie ma jeszcze mocy prawnej.</p> <p>Kryterium testowe dla systemu ciągłych przewiduje dwa wyzwolenia obciążenia zastępczego o masie około 80 kg pod kątem 30 stopni z prękości 60 km/h.</p> <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: left;"></p> <p style="text-align: center;">TABELA NR. 6</p> <p style="text-align: left;">
</p> <p>Bariera ochronna dla motocyklistę firmy uzyskała wynik wytrzymałości na poziomie I, co gwarantuje najlepszą ochronę obecnie dostępną w systemach bezpieczeństwa dla motocyklistę.</p> <p>
</p> <p style="margin-top: 5px; margin-right: 0px; margin-bottom: 5px; margin-left: 0px; text-align: justify;">Proszę wybrać rodzaj barier z menu znajdującego się po lewej stronie.</p>