

A black and white illustration of a street scene in London. Two large, ornate buildings with many windows line the street. In the background, a clock tower is visible. The scene is set in a city, likely London, as indicated by the text 'LONDON' at the bottom. The illustration is detailed, showing architectural features like chimneys and decorative elements on the buildings. The street is wide, and there are some smaller structures and figures in the distance. The overall style is that of a 19th-century engraving or illustration.

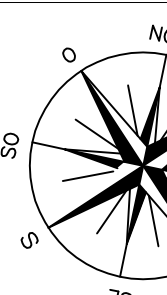
PROGETTO ESECUTIVO

Responsabile Unifin/Prestazioni e Dirigente del Settore	Arch. Nicolaus Tava
Proprietà opere architettoniche	Arch. Nicolaus Tava
Proprietà opere strutturali	Ing. Gaetano Diengenti
Proprietà opere impiantistiche	Ing. Adriano Esola
Supervisione delle strutture e collaborazioni alle opere strutturali	Ing. Diego Calabrese
Supervisione alla S.U.P. per le opere strutturali	Ing. Bruno Calabrese
Collaboratore proprio opere architettoniche e materiali	Geom. Eraldo Colla
Collaboratore proprio opere architettoniche e impiantistiche	Geom. Paolo Vassallo
Collaboratore proprio opere architettoniche	Arch. Nicholas Irvine
Collaboratore proprio opere impiantistiche	Dr. Francesco Pirati
	Pl. Maurizio Gervasi

PROGETTO OPERE STRUTTURALI

PIANTA RINFORZI STRUTTURALI VOLTE **S 8**

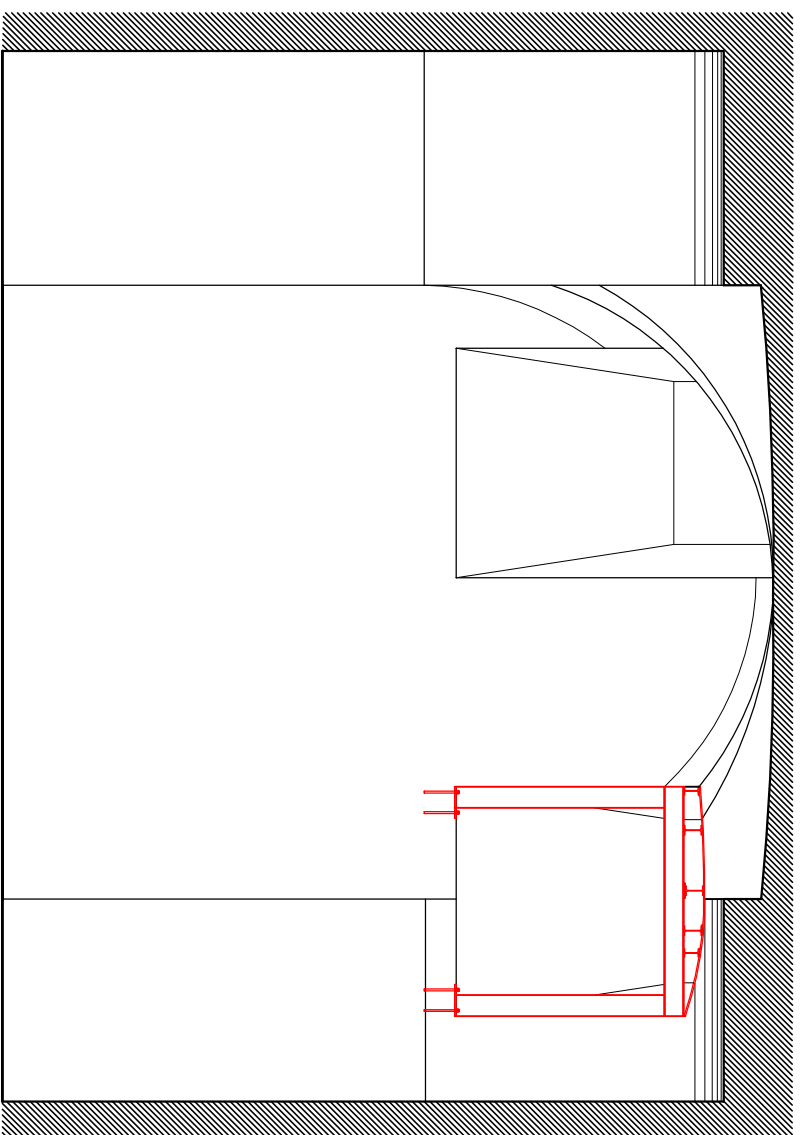
REV	MODIFICHE	DATA	DISSEGNAZIONE
	Prima Revisione	10/11/2010	Ingl. L. GIOVANNETTI / Dott. S. RUJA



Sezione Particolare I (volta a crociera) scala 1:50

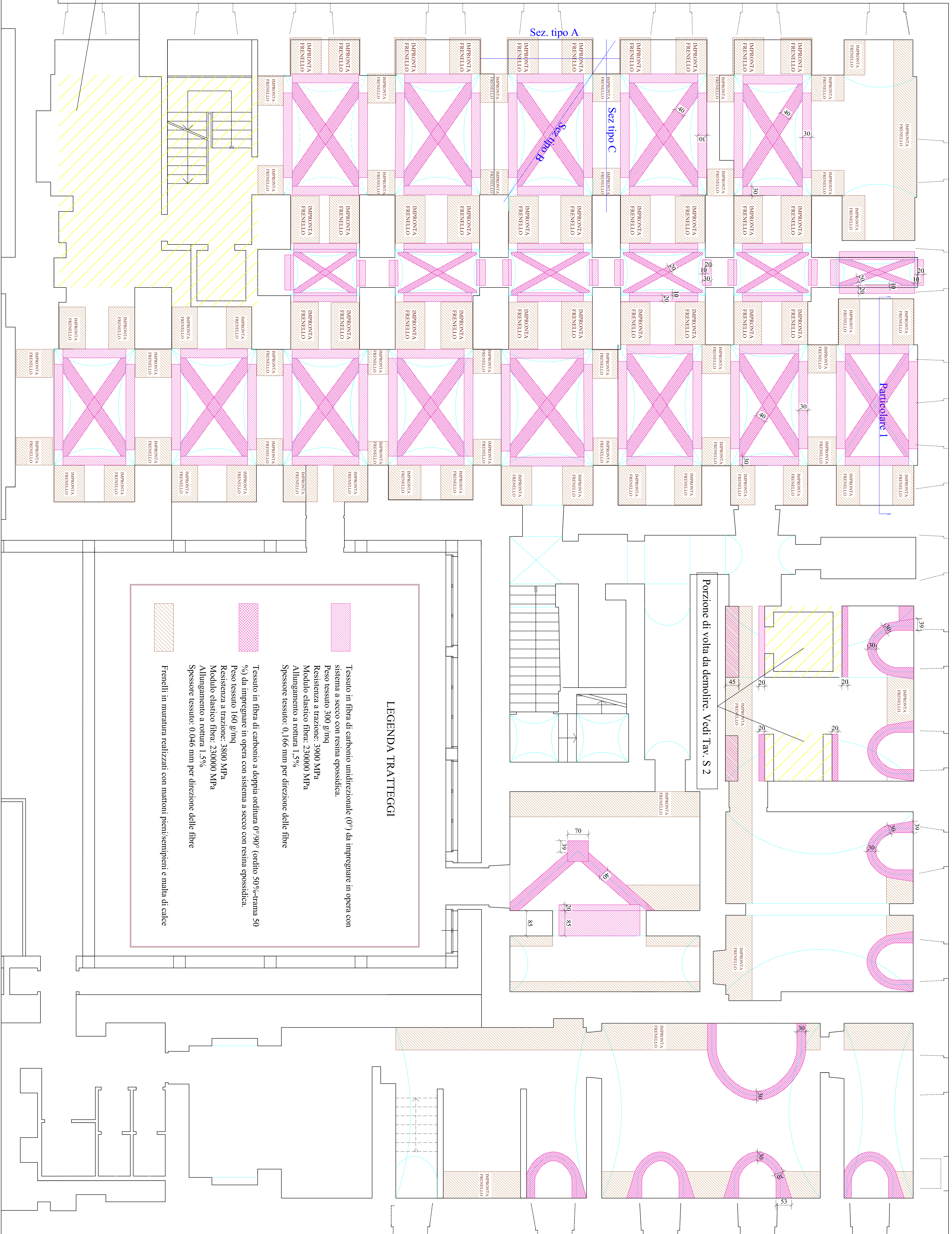
Nel Particolare I non è disegnata la fibra di carbonio ma la struttura in ferro per rinforzare l'infernotto.

Si rimanda alla tavola S 9 per i particolari del ferro in scala 1:10 e 1:5

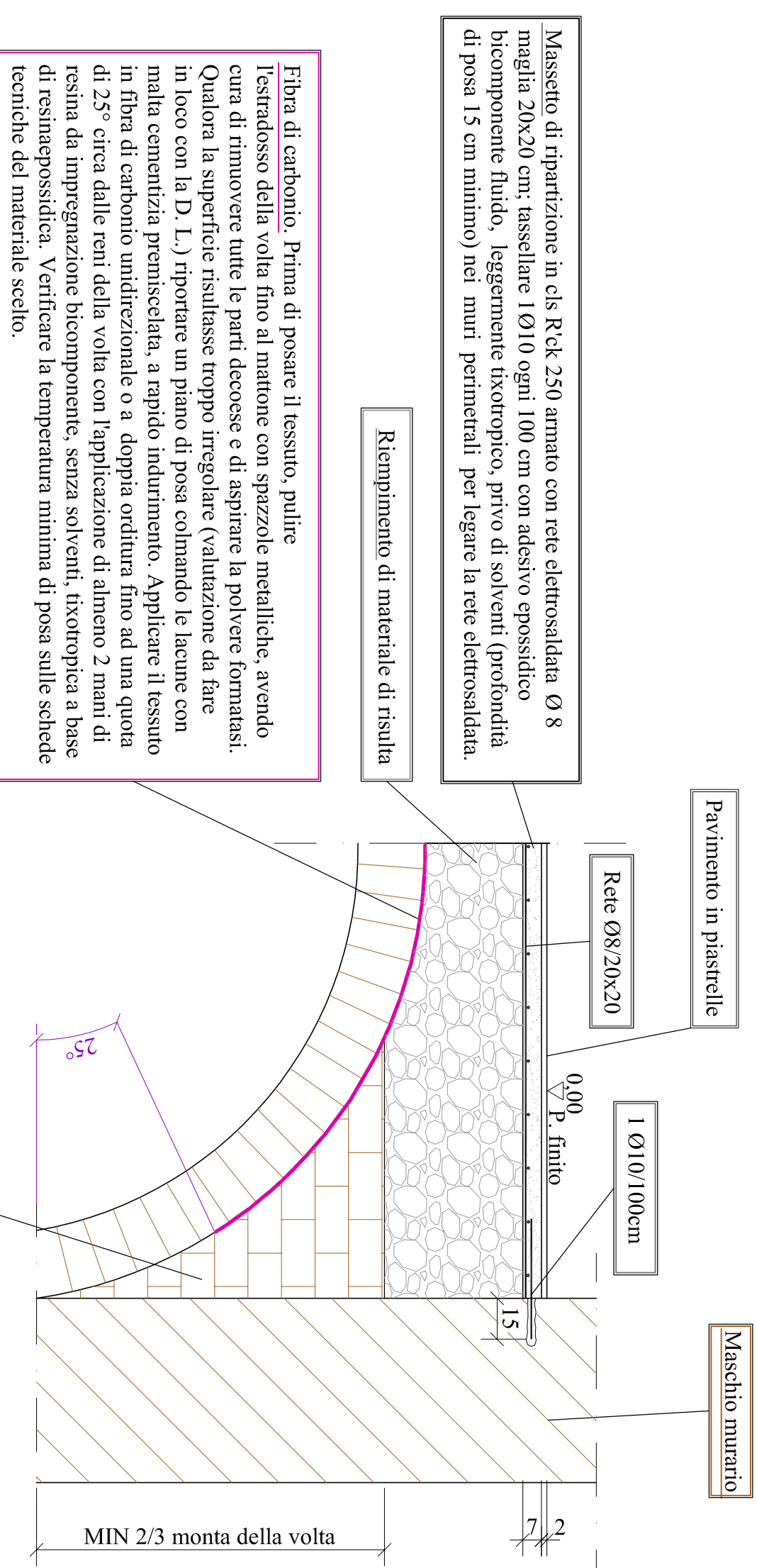


Porzione di volta da demolire. Vedi Tav. S 2

Foglio per stampa in scala 900x1500



Sez. tipo A (scala 1:20)

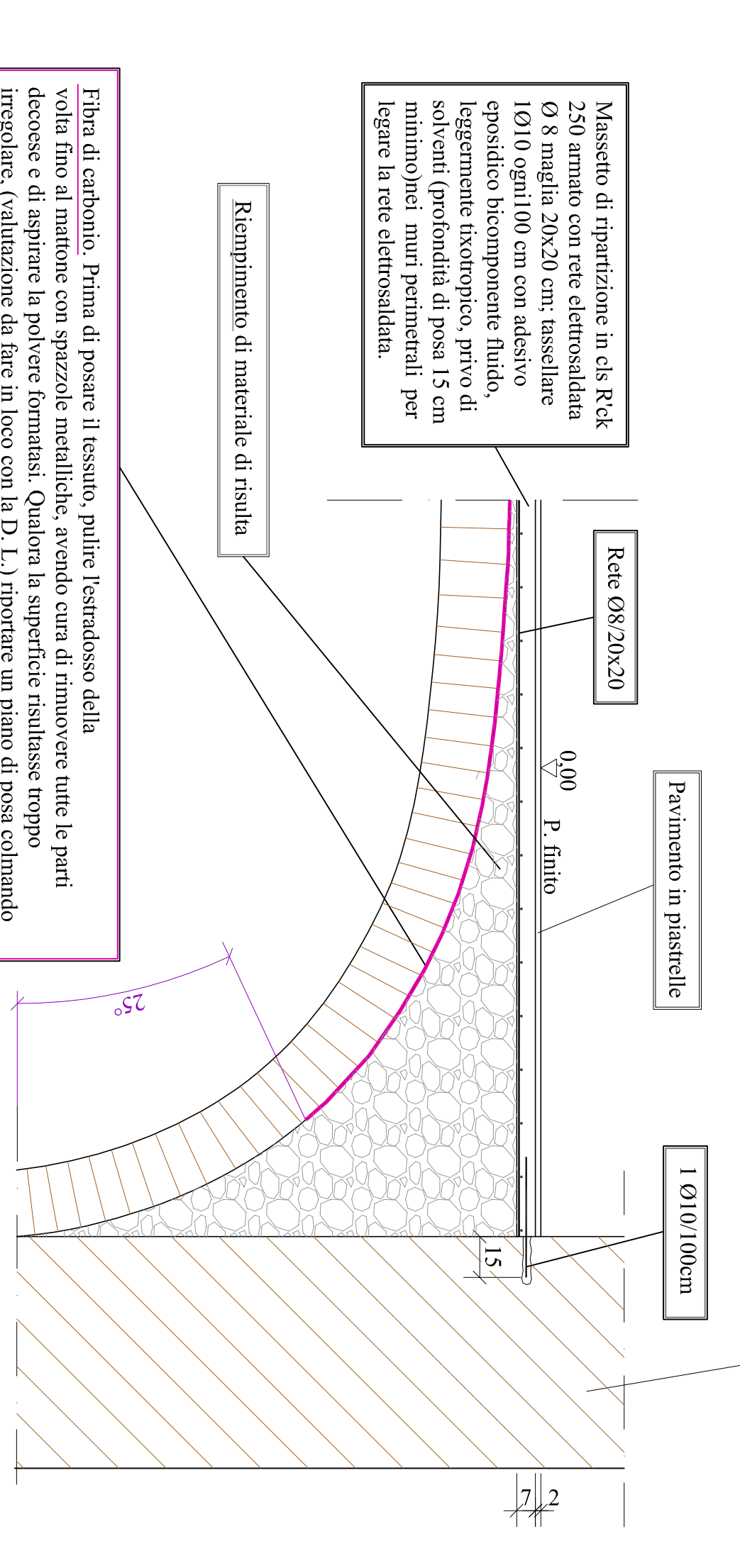


Fibra di carbonio. Prima di posare il tessuto, pulire l'eterodossio della volta fino al mattone con spazzola metallica, avendo cura di rimuovere tutte le parti decolorate e di separare i nodi e i forami formatisi. Qualora la superficie risultasse troppo irregolare (l'alternanza tra fibre in loco con la D.P.), ripartire un pugno di poso consumato che lascerà con molta cementazione preindurevole a ripido indurimento. Applicare il tessuto in fibre di carbonio preindurevole e a doppia ordinata fino ad un quarto di 25% circa delle parti della volta, senza sovrapposizioni, di almeno 2 mani di resina da impregnazione biocomponente, appesa sovente, idrorepellente a base di fenossipoli. Verificare la temperatura minima di posa sulle scheletriche e l'essiccazione del materiale scelto.

Massetto di ripartizione in cls Rck 2,50 armato con rete elettrosaldata Ø 8 maglia 20x20 cm; tassellare Ø10 ogni 100 cm con adesivo epossidico bicomponente fluido, leggermente tixotropico, privo di solventi (profondità di posa 1,5 cm minimo) nei muri perimetrali per legare la rete elettrosaldata.

Riempimento di materiale di risulta

Sez tipo B (scala 1:20)



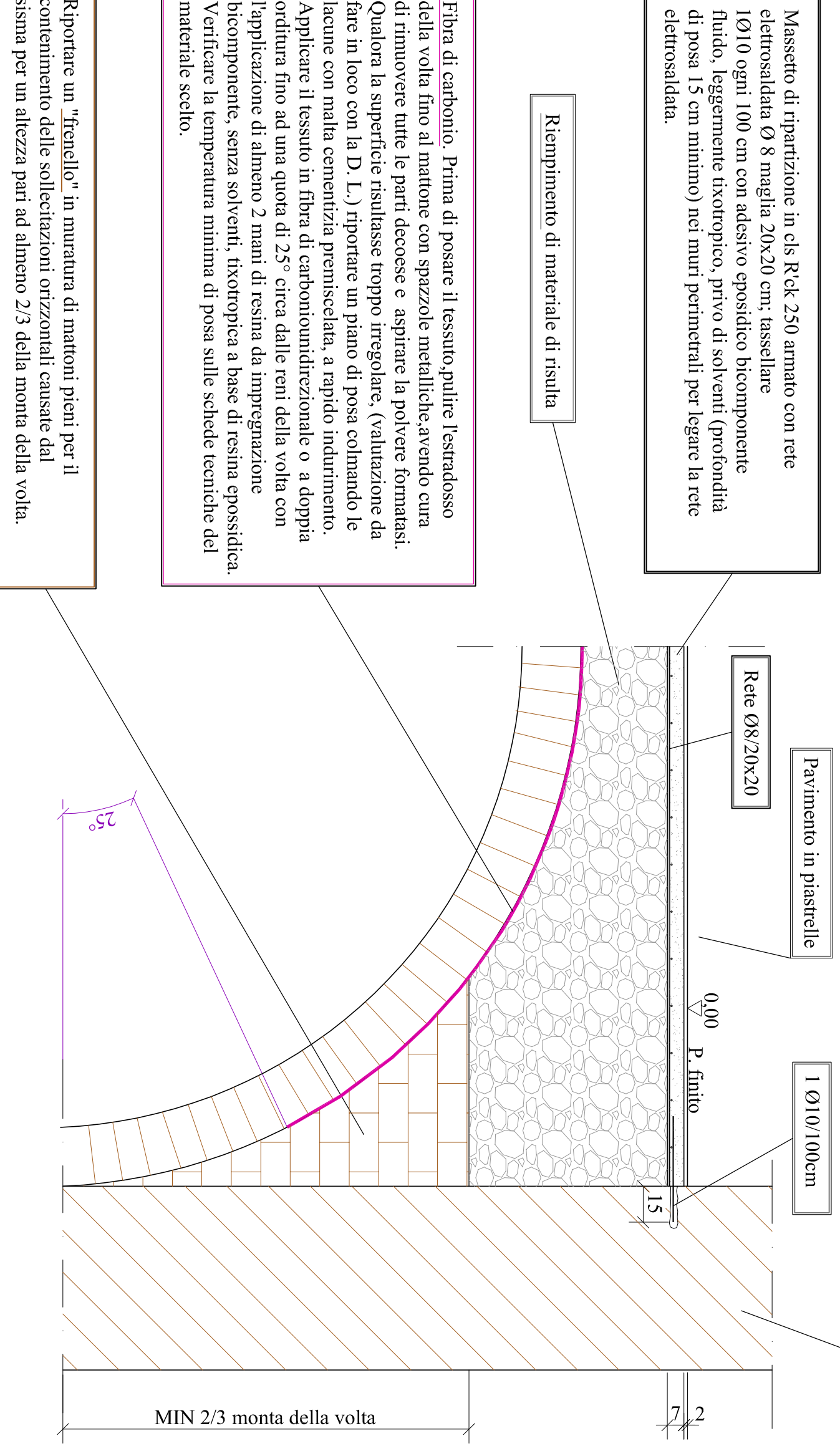
Massetto di ripartizione in cls Rck 250 armato con rete elettrosaldata Ø 8 maglia 20x20 cm, spessore 10/10 ogni 100 cm con adesivo epossidico bicomponente fluido, leggermente idrorepellente, privo di solventi (profondità di posa 15 cm minimo) muniti primari per legare la rete elettrosaldata.

Riempimento di materiale di risulta

Fibra di carbonio. Prima di posare il tessuto, pulire l'estradosso della volta fino al mattone con spazzole metalliche, avendo cura di rimuoverla

senza solventi, isotropica a base di resina epossidica, e può essere applicata anche a temperature superiori a 100°C. La resina epossidica si applica sulle schede tecniche del materiale scelto.

Sez tipo C (scala 1:20)



Massetto di ripartizione in cls R.c.k. 250 armato con rete elettrosalida Ø 8 maglia 20x20 cm; cassalare biposistone 1010 mm (100 cm con adesivo spassolite bicomponente fluido, leggermente tixotropo, privo di solventi (profondità di posa 15 mm) nei muri perimetrali per legare la rete elettrosalida.

Riempimento di materiale di risulta

[illegible]

portare un "treno" in muratura di mattoni pieni per il contenimento delle sollecitazioni orizzontali causate dal sisma per un'altezza pari ad almeno $2/3$ della montata della volta.