

## 5. STABILITÀ NEL TEMPO E MANUTENZIONE

## 5.1. Effetti dell'invecchiamento

Analogamente a quanto avviene per qualsiasi altra superficie, è prevedibile che i livelli del rumore di rotolamento misurati sulla superficie di prova aumentino leggermente nei 6-12 mesi successivi alla costruzione.

La superficie risponderà alle caratteristiche richieste non prima di quattro settimane dopo la costruzione.

La stabilità nel tempo è determinata essenzialmente dalla levigatura e dal compattamento dovuti al transito dei veicoli sulla superficie e deve essere verificata periodicamente, come indicato al punto 2.5 del presente allegato.

## 5.2. Manutenzione della superficie

Occorre rimuovere dalla superficie detriti sparsi o polveri, la cui presenza potrebbe ridurre sensibilmente l'effettiva profondità della tessitura. Nei paesi in cui il clima è rigido talvolta si ricorre al sale come misura antigelo. Il sale può alterare la superficie in modo sia temporaneo che permanente e tale da aumentare le emissioni sonore: il suo uso è pertanto sconsigliato.

## 5.3. Ripavimentazione dell'area di prova

Se è necessario ripavimentare la pista di prova, in genere è sufficiente limitarsi al solo tratto di prova (di larghezza pari a 3 m, cfr. figura 1) su cui transitano i veicoli, purché all'atto della misurazione l'area di prova ai lati di tale tratto soddisfi la prescrizione relativa al tenore di vuoti residui o all'assorbimento acustico.

## 6. DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLA SUPERFICIE E ALLE PROVE EFFETTUATE SU DI ESSA

## 6.1. Documentazione relativa alla superficie di prova

I dati che seguono devono essere indicati in un documento che descrive la superficie di prova:

## 6.1.1. l'ubicazione della pista di prova;

6.1.2. il tipo e la durezza dello strato di collegamento, il tipo di aggregato, la densità teorica massima del conglomerato ( $D_{\rho}$ ), lo spessore dello strato di usura e la curva granulometrica stabilita in base alle carote prelevate sulla pista di prova;

## 6.1.3. il metodo di compattazione (ad esempio tipo e massa del rullo, numero di passaggi);

## 6.1.4. la temperatura della miscela, la temperatura dell'aria ambiente e la velocità del vento durante la costruzione della superficie;

## 6.1.5. la data di costruzione della superficie e il nome dell'impresa costruttrice;

## 6.1.6. tutti i risultati delle prove o, almeno, della prova più recente, tra cui:

## 6.1.6.1. il tenore di vuoti residui di ciascuna carota;

## 6.1.6.2. i punti dell'area di prova in cui sono state prelevate le carote per la misurazione dei vuoti;

## 6.1.6.3. il coefficiente di assorbimento acustico di ciascuna carota (se misurato); specificare i risultati per ciascuna carota e ciascuna gamma di frequenze, nonché la media generale;

## 6.1.6.4. i punti dell'area di prova in cui sono state prelevate le carote per la misurazione dell'assorbimento;

## 6.1.6.5. la profondità di tessitura, compresi numero di prove e deviazione standard;

## 6.1.6.6. l'ente responsabile delle prove effettuate a titolo dei punti 6.1.6.1 e 6.1.6.2 e il tipo di apparecchiature utilizzate;

## 6.1.6.7. la data della/e prova/e e la data del prelievo delle carote dalla pista di prova.

## 6.2. Documentazione sulle prove relative alle emissioni sonore dei veicoli effettuate sulla superficie

Nel documento che descrive la/e prova/e relativa/e alle emissioni sonore dei veicoli deve essere precisato se siano state soddisfatte o meno tutte le prescrizioni della norma. Sarà necessario fare riferimento a un documento compilato a norma del punto 6.1 nel quale saranno descritti i risultati a riprova di tale affermazione.

