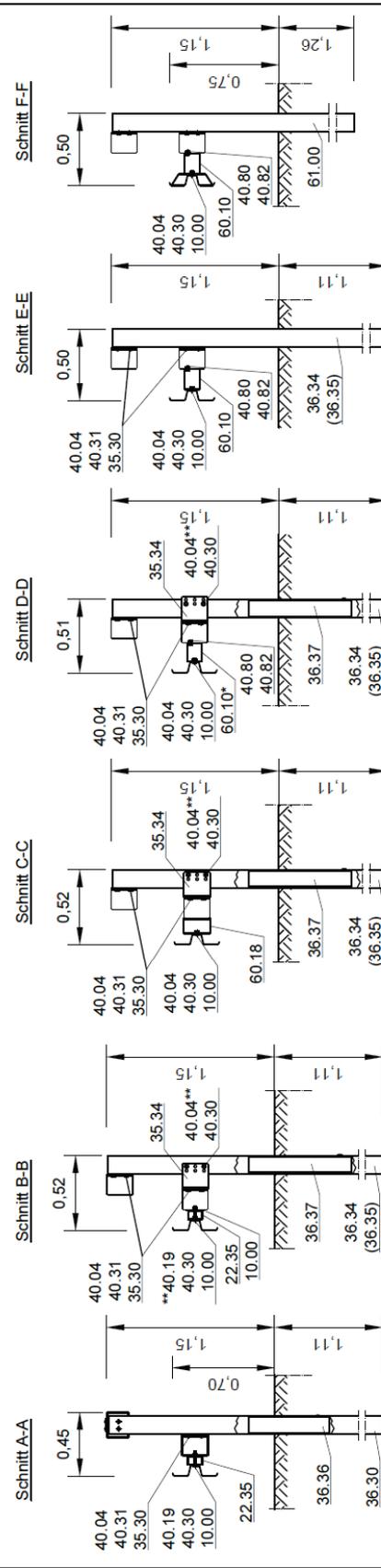
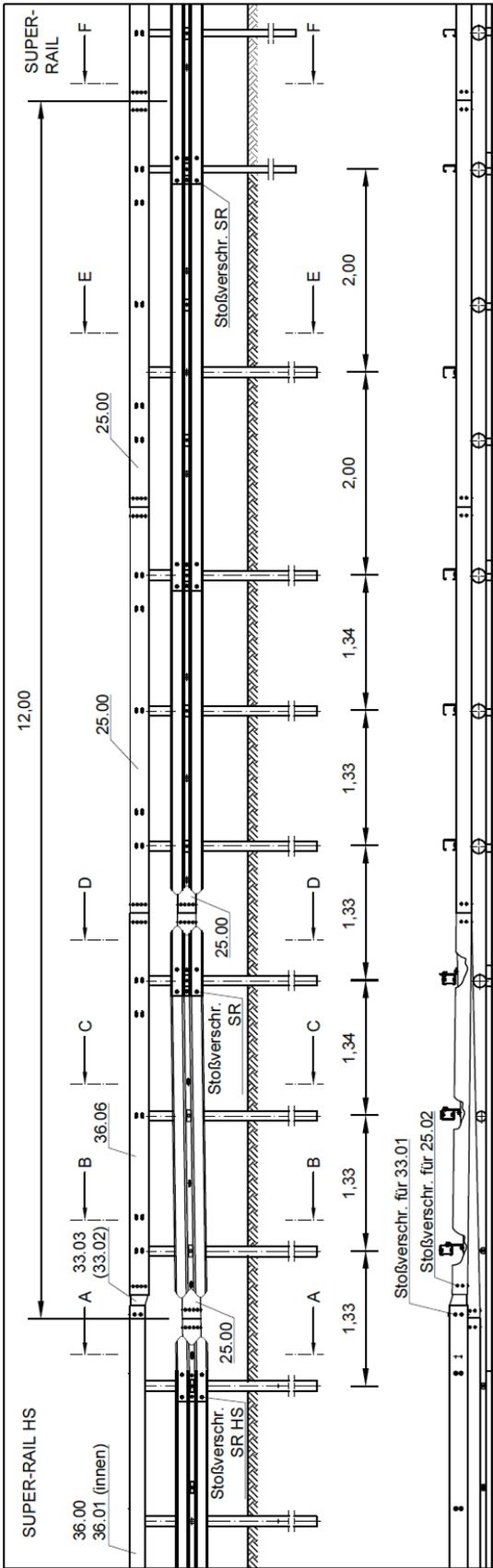




Das System ist gekennzeichnet durch eine Länge von 12 m und die in einem Abstand von 1,33 m bzw. 2,0 m geramten C125/C100-Pfosten (Länge 2,25 m), mit innenliegendem Verstärkungsprofil U110/80 (Länge 0,70 m) im ersten Feld. An den Pfosten werden zwei Reihen längsgerichtete Kastenprofile aus Baustahl S235JR befestigt. Der obere Kastenprofilholm ist mittels Klemmverbindung an den Pfosten befestigt, der untere wird im ersten Feld mittels Distanzwinkeln an den Pfosten angeschraubt, in den weiteren Feldern wird er wie bei SE-1018 mittels Klemmverbindung an den Pfosten befestigt. Die Kastenprofile sind stumpf gestoßen und werden mit innen angeordneten Stoßverbindern fixiert. An der unteren Kastenprofilreihe werden Deformationsrohre angeschraubt, an denen längsgerichtete B-Profil-Holme aus Baustahl S235JR (einreihig) befestigt werden (alternativ: A-Profil-Holm). Die Holme überlappen und sind mit mehreren Schrauben untereinander verbunden.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	Flextra SR – SR HS, H4b	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	Übertragung von Super-Rail (SE-1018) BAST/95 7D 10/SCHE und Super-Rail HS (SE-1212) CTS 11142-3412-19349
	TB 81	AISICO 2104
<i>Begutachtung</i>	2021 7G 61 + Übertragung TB11	
<i>Hersteller</i>	Studiengesellschaft für Stahlschutzplanken e.V.	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Super-Rail, H4b	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Super-Rail HS, H4b	
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	Stahl S235JR / S355JR	
<i>Breite der ÜK [m]</i>	0,45 - 0,52	
<i>Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	1,15	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	12,0	
<i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i>	1,4	
<i>Maximale seitl. Position des Fahrzeugs [m]</i>	3,3 (Fahrzeugeindringung VI)	
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>	0,9	
<i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>	gerammt	
<i>Bemerkungen</i>	Siehe Begutachtungsschreiben V4-474B-21 (F6488002) der BAST vom 04.10.2022. Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden.	
<b>Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011)</b>		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich <math>W_N</math> [m]</i>	1,4	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	W5	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung <math>V_{IN}</math> [m]</i>	3,3	
<i>Klasse der norm. Fahrzeugeindringung</i>	VI8	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung <math>D_N</math> [m]</i>	0,9	

<b>Aufhaltestufe</b>	<b>Wirkungsbereichsklasse</b>	<b>Anprallheftigkeitsstufe</b>
<b>H4b</b>	<b>W5</b>	<b>B</b>



\* Defo leicht anrücken  
 \*\* Löcher zur Befestigung in Pfosten bzw. Kastenprofil optisch bohren



DIN V ENV 1317-4  
**H4b - W5 - B**

**Flextra von SUPER-RAIL auf SUPER-RAIL HS, H4b**

Zchg. Nr. 53.1-601  
 Stand: Dez. 2021  
 Revision: Mai 2022  
 Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e.V.

Details zu Stoßverschraubungen  
 siehe B1.1-202 und B1.1-602  
 Teile Nummern, die in Klammern angegeben  
 sind, gelten für den entsprechenden Übergang  
 bei Ausführung links.  
 Profil A sinngemäß ausführen.