



Ein Unternehmen der Heintzmann Gruppe

DURCHFAHRTSPERRE TYP DSP-S

Die Durchfahrtsperren des Typs DSP-S sperren im ausgefahrenen Zustand Durchfahrten (von außen nach innen) von Fahrzeugen. Die Kommandos für das Ein- bzw. Ausfahren der Sperrelemente können erfolgen:

- **Zentralkommando von Warte**
- **Handsteuerung vor Ort**



Technische Daten

▪ Sperrteilbreite	variable	mm
▪ Sperrteilhöhe	850	mm
▪ Anprall-Last	600 - 5000	kN
▪ Überfahrbelastung	100	kN
▪ Ausfahrzeit regelbar	4	sec.
▪ Einfahrzeit regelbar	4	sec.



Die **Unterflureinheit** ist eine schwere, verrippte Stahlschweißkonstruktion zur Lagerung der Zargenrahmen der einzelnen Sperrelemente. Betonseitig ist die Unterflureinheit mit schweren Betonankern versehen. Die komplette einteilige Konstruktion wird vorab geliefert, bauseitig eingesetzt und mit mind. B 25 einbetoniert. Die Betonbewehrung ist bauseitig zu erstellen. Die Einheit ist feuerverzinkt.

Der **Zargenrahmen** wird komplett mit dem dazugehörigen Sperrsegment in die bauseitig vorbereitete Unterflureinheit eingesetzt und mit dieser manipulationsfrei verbunden (Verschweißung / Verschraubung). Der Rahmen ist eine hochfeste Stahlkonstruktion und so ausgelegt, daß die durch die äußeren Belastungen (Radlast/Anprallkraft) auftretenden Kräfte sicher über die Unterflureinheit in den Beton abgeleitet werden können. Jeder Zargenrahmen ist mit stabilen Gelenken zur Aufnahme der Sperrsegmente versehen. Im unteren Teil des Zargenrahmens befinden sich die Lagerstellen des kräftigen Hubzylinders zur Verbindung mit den Sperrsegmenten. Auf der Anfahrseite sind die Anschlagstaschen zur Justierung der Ausfahrhöhe des Sperrsegmentes fest eingeschweißt.



Die komplette **Sperrereinheit** besteht aus dem Segmentteil, der in dem vorher beschriebenen Zargenrahmen an den entsprechenden Gelenkpunkten gelagert wird. Die Lagerstellen (Gelenke) sind stabile, wartungsfreie Rotguß-/Edelstahlkombinationen. Das Segment ist eine sehr kräftige, hochfestverrippte Stahlkonstruktion und entsprechend der geforderten Belastung ausgelegt. Die Straßenfläche ist mit Riffelblechen ausgestattet und kann eine Belastung entsprechend einer wandernden Radlast von 100kN aufnehmen. Die Frontfläche in Sperrstellung ist mit stabilen Blechen (Sperrschild) verkleidet. Die Anprallkräfte werden durch diese Konstruktion, über die Gelenklager in den Zargenrahmen eingeleitet.

Bestellbeispiel

Segmentsperre, Type DSP-S (600/1250/2500/5000KN)

type	Anprallsast	Sperrbreite
DSP-S	600 KN m



Road Block TYP DSP- S

The passage barriers type DSP-S.. in extended position, block the thoroughfare of cars (from outside to inside). The commands for extension respectively collapsing of the blocking element can be done:

- **Central command from switchboard gallery**
- **Manual command, local**

Technical Data

- | | | |
|----------------------------|------------|------|
| • Width of blocking part | variable | mm |
| • Height of blocking part | 850 | mm |
| • Impact load | 600 - 5000 | kN |
| • Wheel load | 100 | kN |
| • Extension time variable | 4 | sec. |
| • Collapsing time variable | 4 | sec. |



The **underfloor** unit is a heavy, ribbed welded steel construction for the bearing of the framework of each blocking element. From the concrete side the underfloor unit has heavy concrete anchors. The complete one-piece construction is delivered in advance, installed by the customer, and encased in concrete by at least B 25. The concrete reinforcement has to be executed by the customer. The unit is hot galvanized.



The **framework** together with the relevant blocking element is completely inserted into the underfloor unit, which was prepared by customer, and is connected to this safe against manipulation (welded/bolted). The frame is a high strength steel construction, and designed in that way that appearing forces, caused by exterior stress (wheel load /impact load), can be safely transferred into the concrete via the under-floor unit. Each framework is equipped with solid joints to take up the blocking segments. In the lower part of the framework there are the bearing locations of the strong hydr. jack for the connection with the blocking segments. At the entrance side the stop devices for the adjustment of the extension height of the blocking element are closely welded-in.

The complete **blocking unit** exists of a segment, which is bedded in the framework described above, at the relevant hinge points. The hinges are solid maintenance-free red metal/ stainless steel combinations. The segment is a solid, high strength ribbed steel construction, and designed in accordance with the prescribed force. The road surface is equipped with checkered plates, and is able to take up a load adequate to a rolling wheel-load of 100kN. The front areas in locking position are covered by solid sheets (blocking shield). Through theses construction the impact loads are conducted via the hinge bearings into the framework.

Sample of order

Road block, type DSP-S (600/1250/2500/5000KN)

type	impact load	blocking width
DSP-S	600 KN m