



10 MODALITÀ DI ESECUZIONE

L'obiettivo dell'indagine era la caratterizzazione geometrica del muro, la verifica dello spessore e la ricerca di eventuali vuoti.

Si è quindi utilizzata un'antenna da 600 MHz che consente una buona penetrazione del segnale nel sottosuolo mantenendo un dettaglio sufficiente allo scopo.

La velocità di propagazione delle onde elettromagnetiche mediamente rilevata è pari a circa **0,100 m/ns**. Tale velocità è però da considerarsi indicativa in quanto i mezzi attraversati sono di varia natura (asfalto, sottofondo, roccia, pietrame con cavità, terreno di riempimento) e dotati di differenti caratteristiche.

La distanza orizzontale viene misurata dalla rotella metrica collegata all'antenna. La precisione è centimetrica, ma sobbalzi, scalini o altri ostacoli possono rendere le misure meno precise.

Ogni area in analisi è stata indagata sia sulla strada sovrastante il muro, nel tentativo di individuare il substrato roccioso, sia sul muro stesso.

Sono state eseguite generalmente sei scansioni trasversali sulla strada, sei verticali sul muro e tre orizzontali sul muro. In un caso sono state eseguite anche alcune scansioni orizzontali sulla strada.

In seguito si presentano gli schemi geometrici di acquisizione nelle diverse zone di prova.



10.1 SCHEMI DI ACQUISIZIONE

In seguito si presentano assonometrie, piante e prospetti delle aree indagate, con riportate tutte le sezioni georadar eseguite.

La linea verde chiaro tratteggiata indica l'asse di misura utilizzata per le prove di carico; le frecce blu rappresentano le sezioni radar eseguite sul piano stradale; le frecce verdi rappresentano le sezioni verticali eseguite sul muro; le sezioni Magenta rappresentano le sezioni radar orizzontali eseguite sul muro.

10.1.1 SP 14 - km 10+110

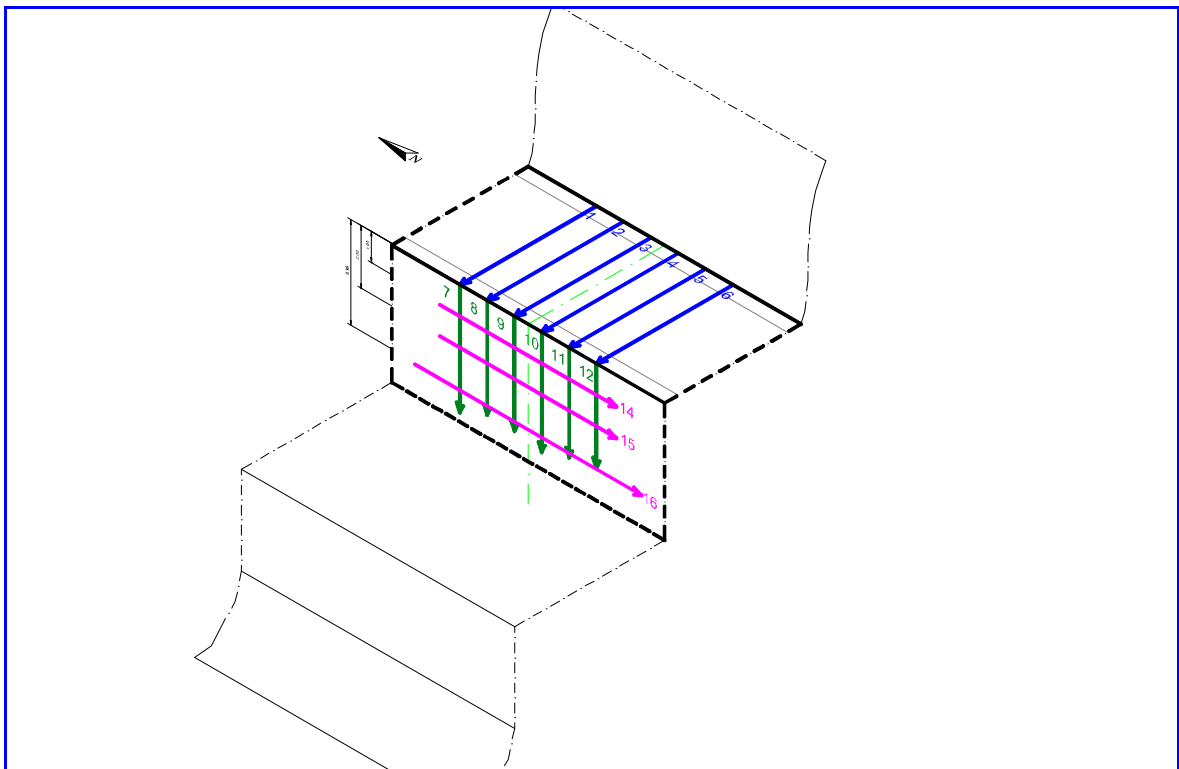


Fig. 20: SP 14 - km 10+110 - Assonometria dell'area di prova

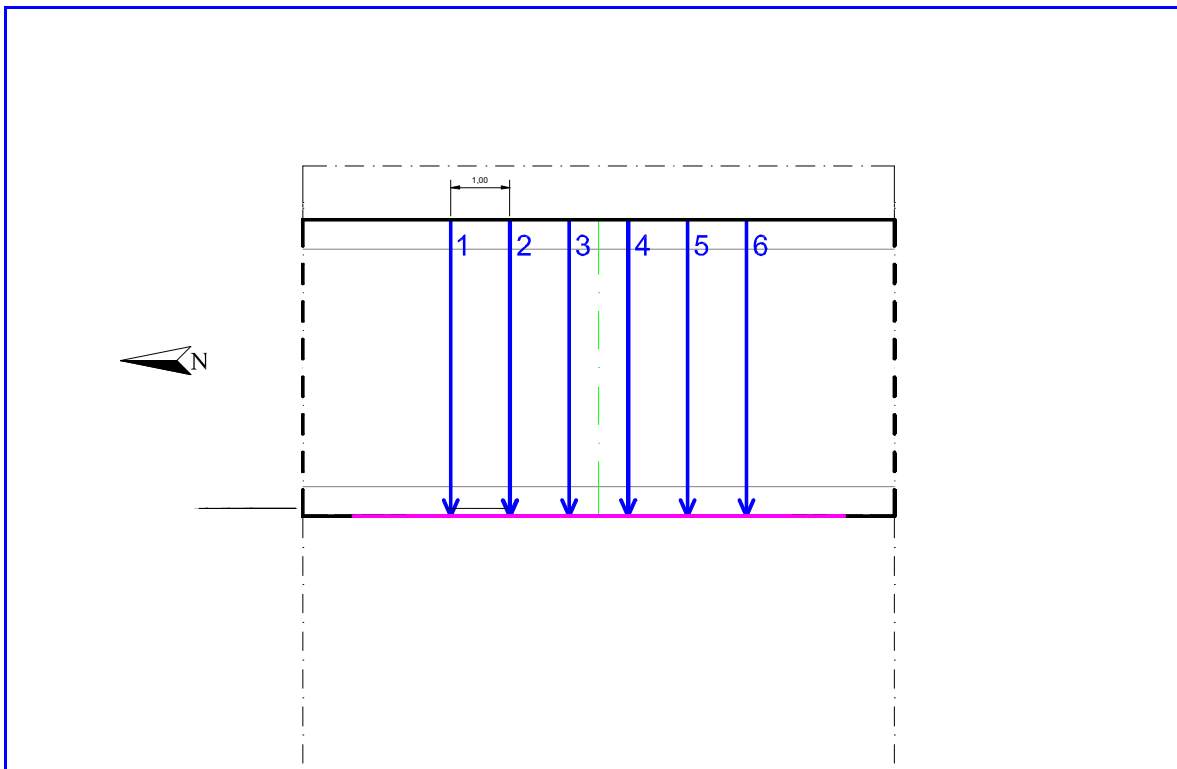


Fig. 21: SP 14 - km 10+110 - Pianta dell'area di prova

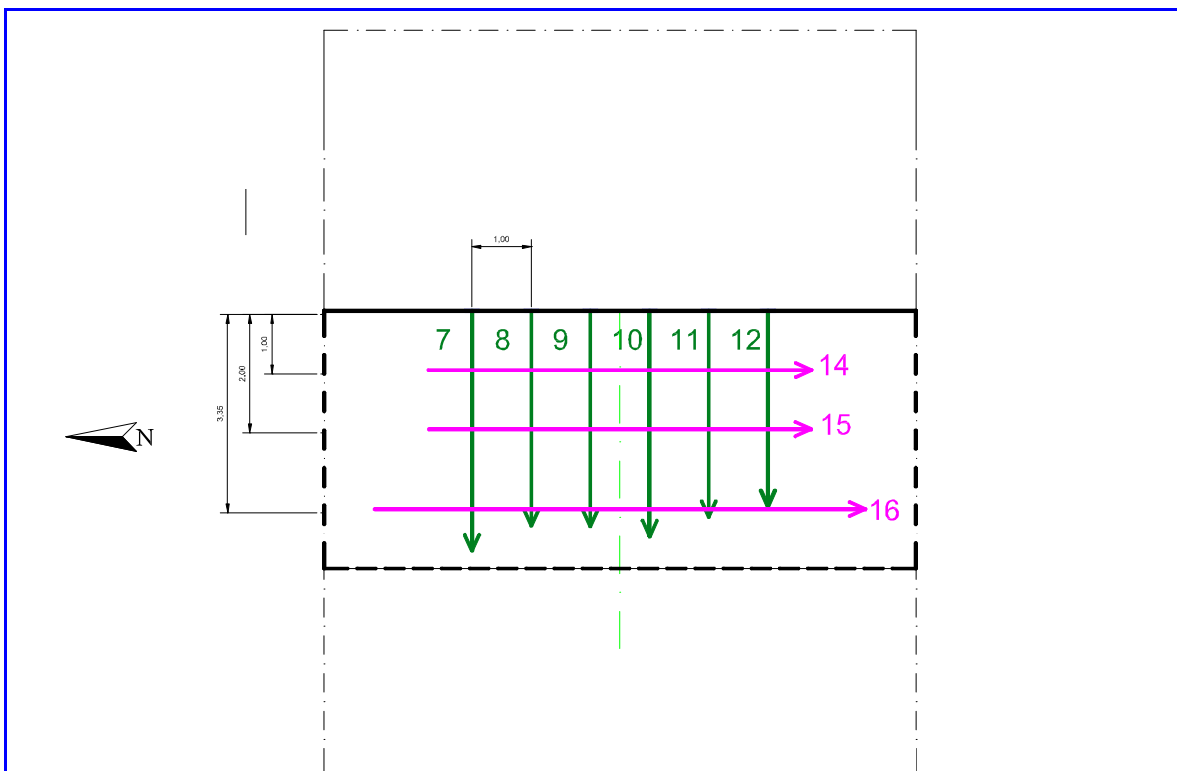


Fig. 22: SP 14 - km 10+110 - Prospetto dell'area di prova



10.1.2 SP 14 - km 10+130

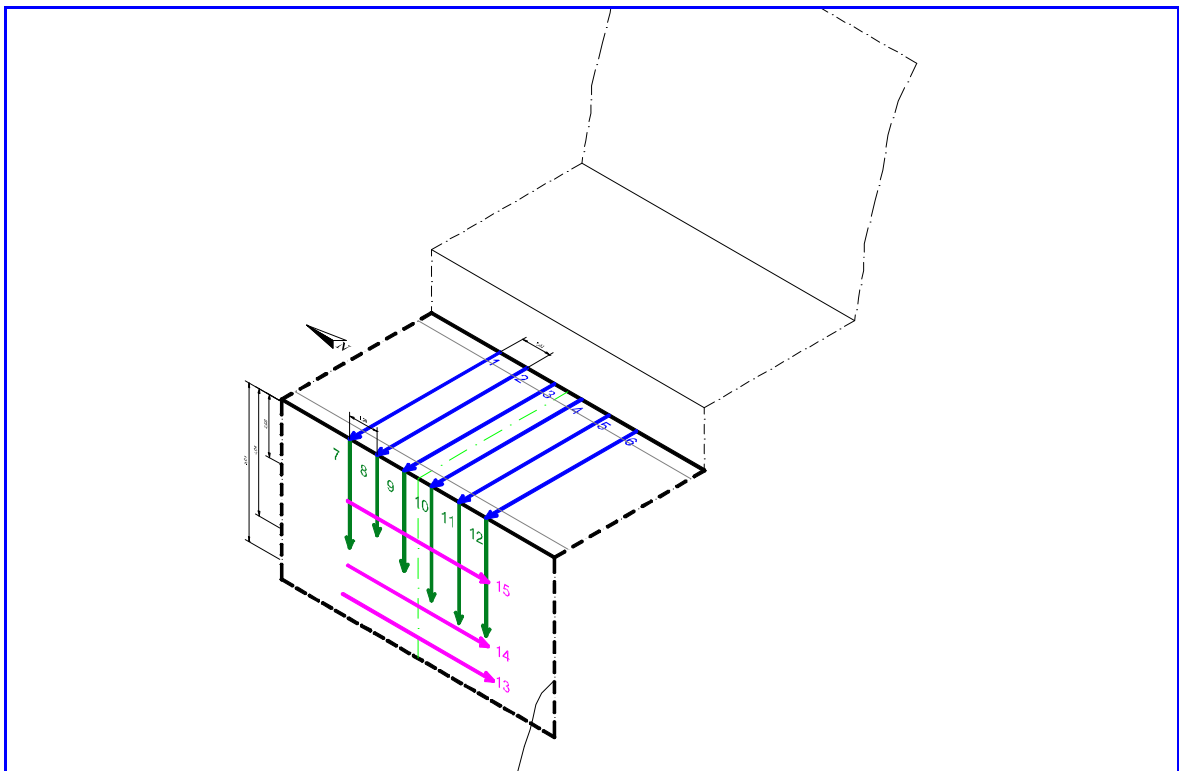


Fig. 23: SP 14 - km 10+130 - Assonometria dell'area di prova

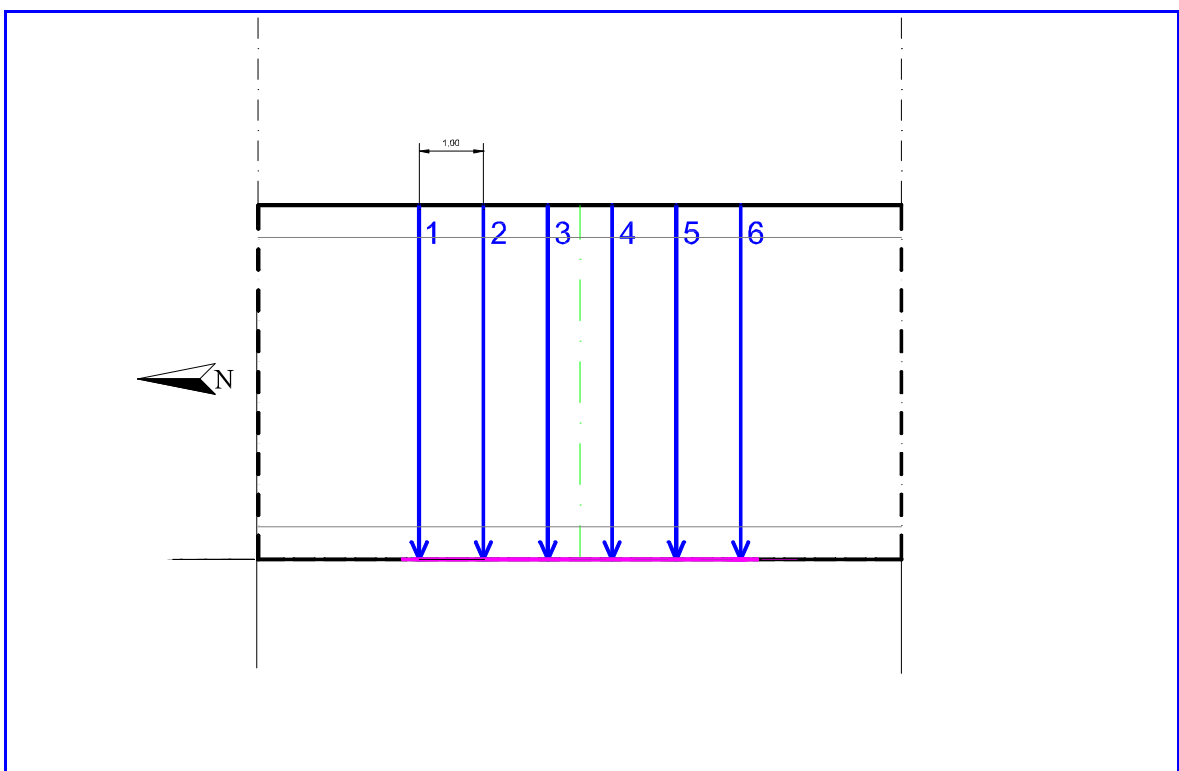


Fig. 24: SP 14 - km 10+130 - Pianta dell'area di prova

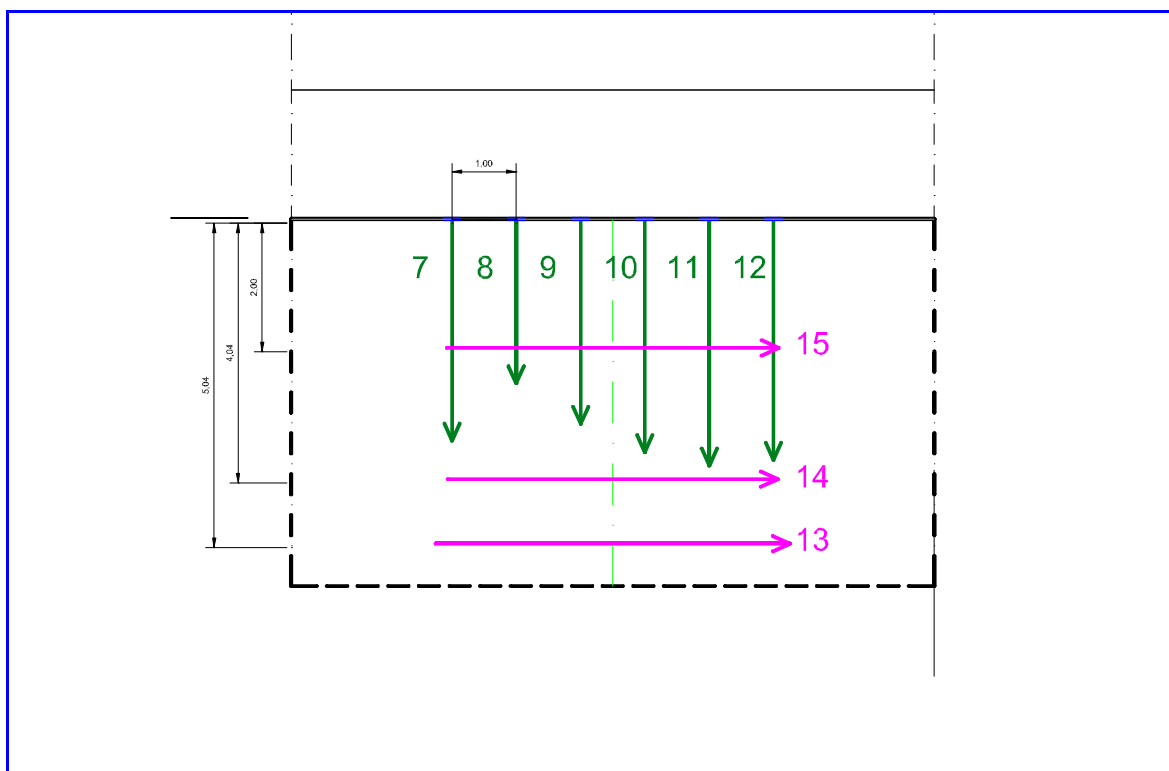


Fig. 25: SP 14 - km 10+130 - Prospetto dell'area di prova



10.1.3 SP 34C - km 0+300

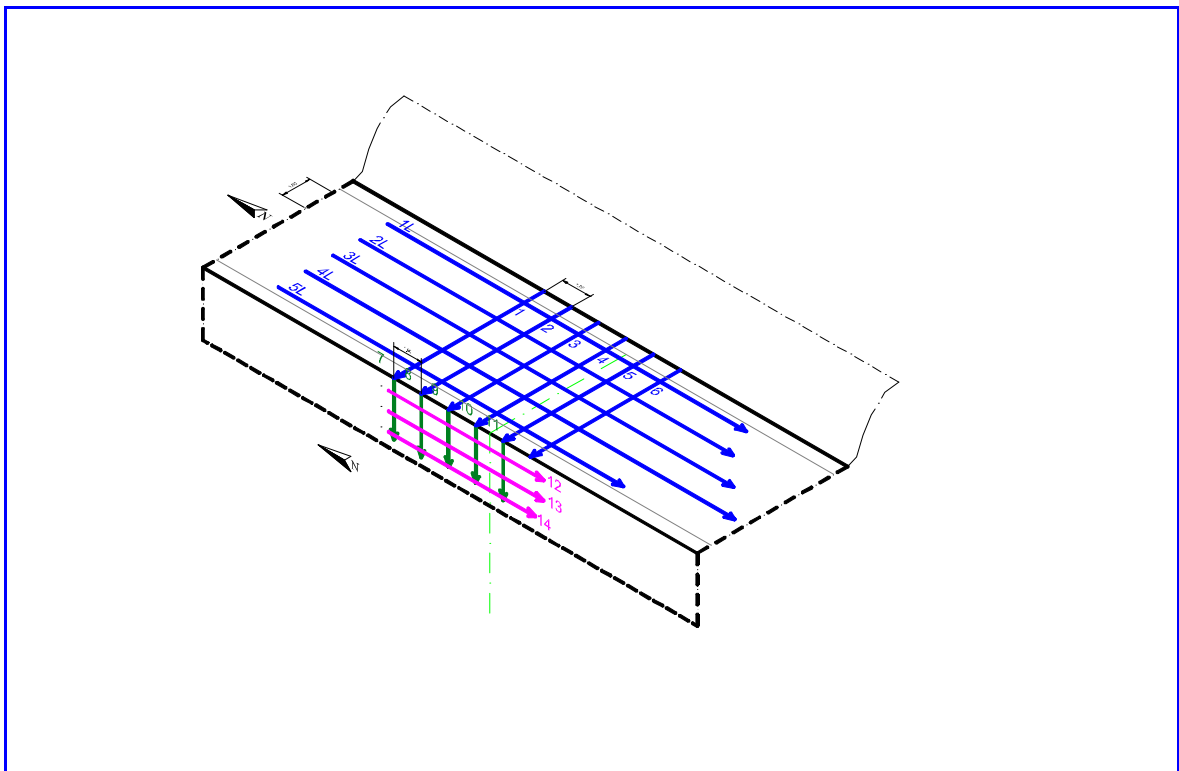


Fig. 26: SP 34C - km 0+300 - Assonometria dell'area di prova

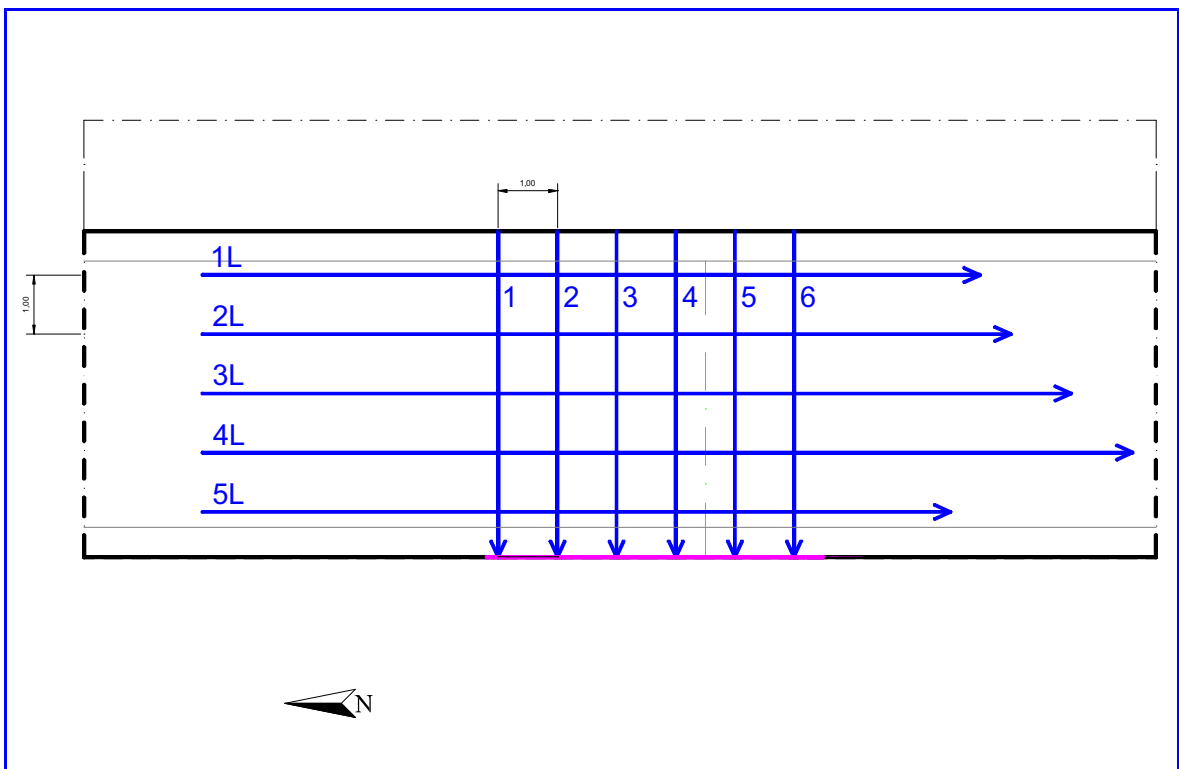


Fig. 27: SP 34C - km 0+300 - Pianta dell'area di prova

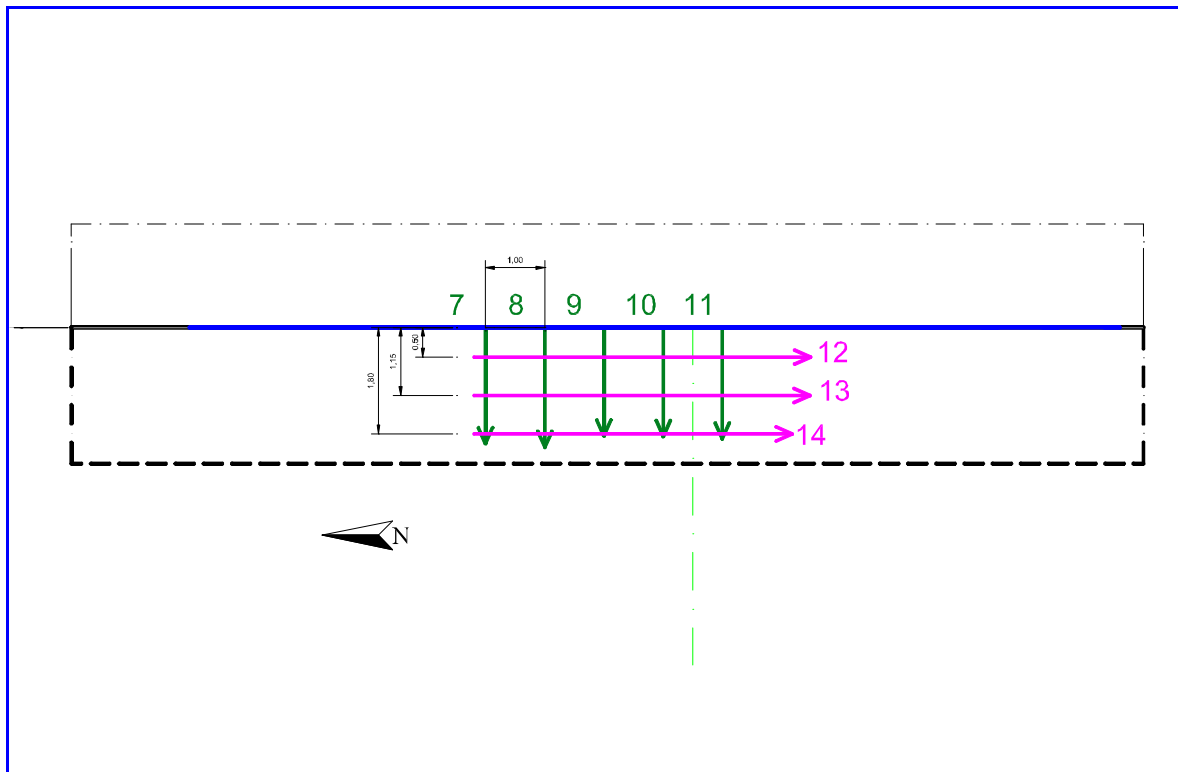


Fig. 28: SP 34C - km 0+300 - Prospetto dell'area di prova



10.1.4 SP 34C - km 1+870

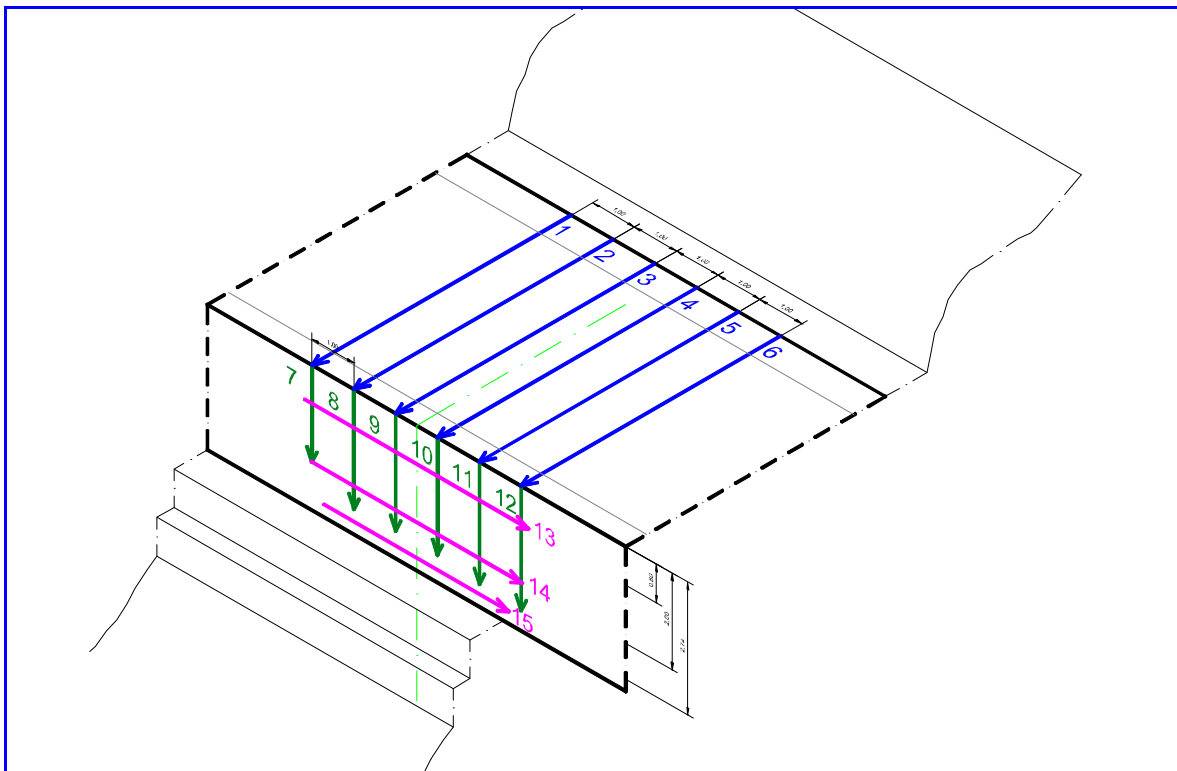


Fig. 29: SP 34C - km 1+870 - Assonometria dell'area di prova

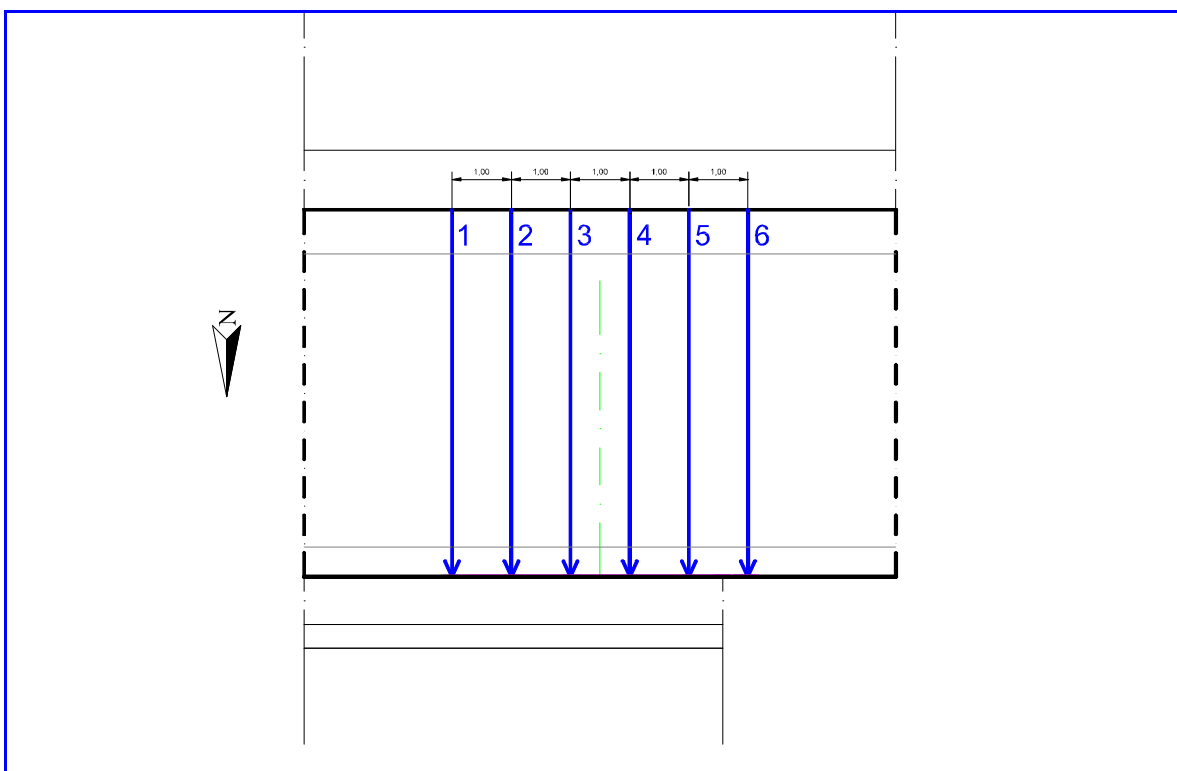


Fig. 30: SP 34C - km 1+870 - Pianta dell'area di prova

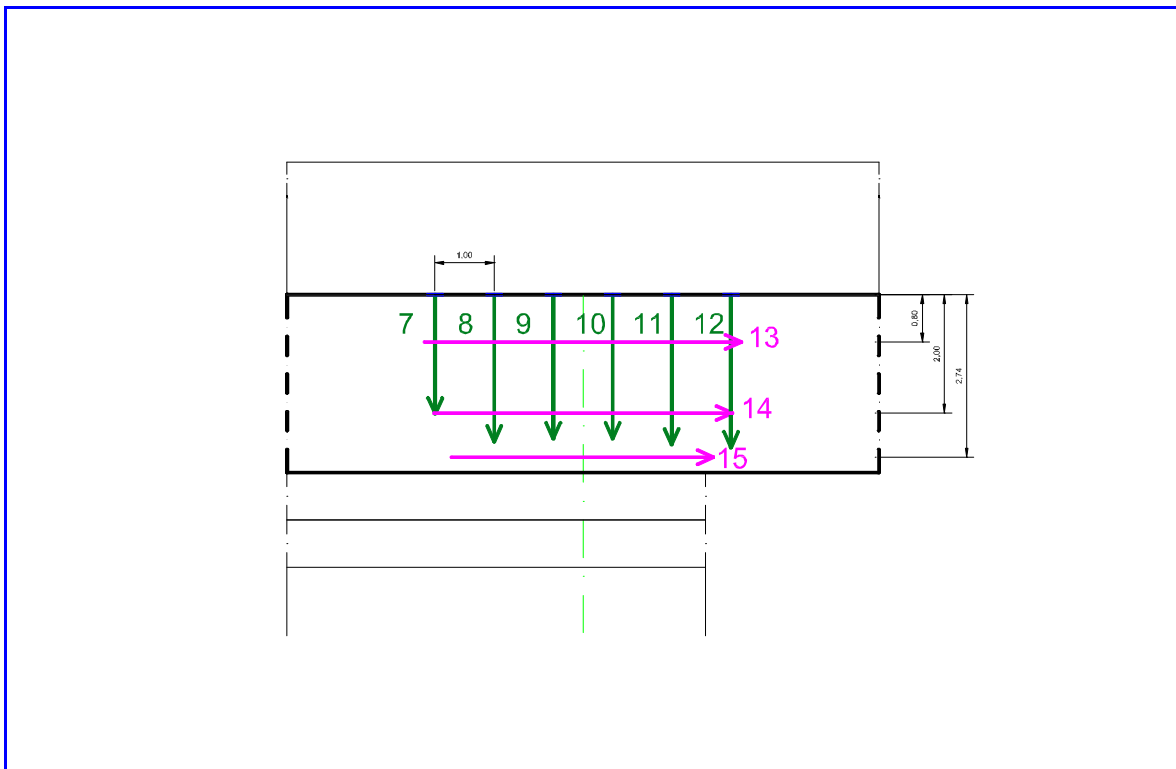


Fig. 31: SP 34C - km 1+870 - Prospetto dell'area di prova