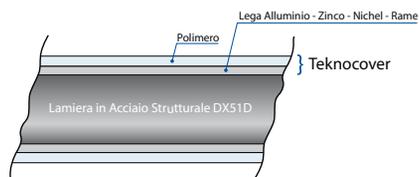


COS'E' LA TEKNOCOVER



L'acciaio ha ottime caratteristiche di resistenza meccanica ma ha scarsa resistenza agli agenti atmosferici quali aria e acqua e quindi ha bisogno di essere adeguatamente rivestito. Il trattamento più utilizzato per la protezione dell'acciaio dall'ossidazione e dalla corrosione è la zincatura.

I nostri prodotti, invece, sono protetti con la **Teknocover**, un innovativo sistema di derivazione automobilistica che consente di ottenere una **resistenza alla corrosione fino a 7 volte superiore alla tradizionale zincatura a caldo**, come dimostrato dalle prove di resistenza in

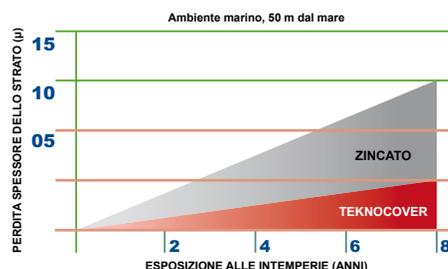
nebbia salina. Questo rivoluzionario **rivestimento a caldo in continuo è composto da una lega di alluminio (55%), nichel (0,8%), rame (0,8%) e zinco (43,4%) ed ulteriore copertura in polimero**, che rende la superficie dell'acciaio particolarmente liscia e protetta.

La Teknocover ha, inoltre, il pregio di **mantenere la sua estetica di superficie inalterata nel tempo**, oltre a garantire una forma di auto-protezione per bordi tranciati e scalfitture. Infatti, il rivestimento in Teknocover assicura alla lamiera di acciaio una duplice protezione alla corrosione.

In primo luogo, la lamiera viene protetta perché il rivestimento forma una barriera passivante, che previene la corrosione generica. Il secondo meccanismo di protezione è connesso alla formazione di un elemento galvanico che avviene quando la lamiera è esposta all'umidità (elettrolita). Gli ioni di zinco migrano verso l'acciaio nudo in corrispondenza delle rigature e dei bordi di taglio, proteggendo tali zone dalla corrosione.

Il nuovo rivestimento in **Teknocover** garantisce:

- **Resistenza alla corrosione da 3 a 7 volte superiore alla tradizionale lamiera zincata a caldo**, come dimostrato dalle prove in nebbia salina
- **Estetica di superficie inalterata nel tempo**
- **Ottima protezione dei bordi tranciati e in presenza di rigature**



COS'E' IL C.A.P.

Il calcestruzzo ha un'ottima resistenza a compressione ma una scarsa resistenza a trazione. Per risolvere questo problema, nel cemento armato vengono inserite delle armature metalliche. Queste armature, sotto l'effetto della trazione, si allungano e, poiché l'acciaio e il calcestruzzo sono perfettamente aderenti, l'allungarsi di uno comporta l'allungamento dell'altro. **Ma in presenza di forti sollecitazioni di trazione il calcestruzzo, allungandosi, rischia di fessurarsi.** Le fessure non compromettono la stabilità della struttura, ma provocano deformazioni e diminuiscono la protezione dell'armatura metallica, che con il tempo si ossida.

La **tecnica della precompressione** consente di ottenere degli elementi in grado di sopportare sollecitazioni ben più importanti di quelle sostenibili da uno stesso elemento in solo cemento armato. Con questo metodo **si conferisce all'elemento una compressione preventiva tale che possa bilanciare la**

trazione determinata dal peso proprio e dagli eventuali carichi a cui sarà sottoposto: l'armatura metallica viene fatta allungare applicando una forza di trazione alle sue estremità, la trazione viene trasferita al conglomerato in cemento come compressione, applicandola per aderenza con la tecnica della pre-tensione. Sotto l'effetto dei carichi, **la trazione di flessione nella parte tesa annulla progressivamente la compressione precostituita;** ecco che possiamo dimensionare le strutture in modo che il conglomerato sia in ogni punto sempre compresso. Le armature metalliche vengono sollecitate al massimo delle loro possibilità in corrispondenza del limite di fessurazione del conglomerato.

