



## 6 Bitumenmembranen - Sami

### De systemen

LATEXFALT SAMI systemen Modiseal® SA en Modimuls® 8000 zijn polymeer gemodificeerde bitumineuze lagen opgebouwd uit een polymeer gemodificeerde bitumen of een polymeer gemodificeerde bitumenemulsie. De zeer elastische en goed hechtende systemen worden aangebracht tussen twee lagen asfalt of tussen asfalt en beton. De functie is om zowel horizontale als verticale spanningen die vanuit werking van de onderlaag kunnen ontstaan op te nemen. Voorbeelden hiervan zijn werkende voegen en scheuren.

### Modimuls® 8000

Modimuls® 8000 is een hoog polymeer gemodificeerde snelbrekende bitumenemulsie. Het met steenslag ingestrooide product kan worden toegepast als elastisch membraan onder asfaltconstructies. Bij werken van geringe omvang heeft Modimuls 8000 de voorkeur boven warme sami omdat een kleine hoeveelheid sami in de sproeiwagen te snel afkoelt en niet meer opgewarmd kan worden.

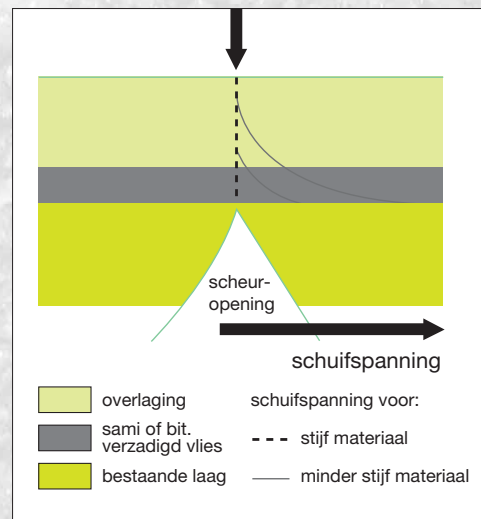


### Modiseal® SA

Modiseal® SA is een polymeer [elastomeer] gemodificeerde bitumen die warm wordt toegepast als SAMI. Modiseal® SA is samengesteld uit speciale bitumen, gemodificeerd met een zeer elastisch rubber en een hechtmiddel. Met steenslag ingestrooid vormt het een erg elastisch membraan. Modiseal® SA is uiterst moeilijk met de handsproeier te verwerken. Voor gedeeltes die niet machinaal gespreoid kunnen worden kan Latexfalt® Safegrip worden toegepast. Indien een aanzienlijk deel van het werk handmatig gespreoid dient te worden dient Modimuls® 8000 te worden toegepast.

### De werking van het systeem

Werkende voegen zijn voegen die in eerste instantie opzettelijk in een wegconstructie zijn aangebracht. Bij een te verwachten werking van de ondergrond, of bij een overgang van twee verschillende constructie-





materialen [asfalt en beton] of werking in het materiaal zelf [beton] wordt in de omgeving van de verwachte werking bewust een voeg aangebracht die meestal wordt uitgevuld met een voegvullingsmateriaal.

Ook reflectiescheuren kunnen aanleiding geven tot het toepassen van een SAMI. Reflectiescheuren zijn scheuren die het gevolg zijn van het doorzetten van reeds aanwezige scheuren in een onderliggende constructie. De scheuren komen meestal voor op die plaatsen waar een harde onderconstructie [zandcement] is toegepast waarbij tijdens de verharding krimp ontstaat met als gevolg scheuren. Ook asfaltlagen op zachte onderconstructies kunnen aanleiding geven tot reflectiescheuren, als gevolg van hoge spanningen door bijvoorbeeld grote temperatuurwisselingen en een hoge verkeersbelasting. Het toepassen van een LATEXFALT SAMI systeem zorgt ervoor dat bovenstaande werking en de daaruit voortkomende krachten in het elastische systeem worden opgenomen. Scheuren en zettingen zetten zich niet meer door in een later aan te brengen toplaag.

#### **Uitvoering**

- Tijdens het aanbrengen mag de temperatuur van het droge wegdek niet lager zijn dan 10 °C.
- Het warme bindmiddel wordt aangebracht bij een temperatuur tussen de 180°C en 200°C.
- De aangebrachte hoeveelheid is 1,8 tot 3,0 kg/m<sup>2</sup>, afhankelijk van de ondergrond, de nieuw aan te brengen asfaltlaag en de maat van het toe te passen afstrooimateriaal.
- Nadat het bindmiddel iets is afgekoeld (het moet nog plakken) wordt het "open" afgestrooid met een gebroken steenslag 4/8 of 8/11 [5 – 8 kg/m<sup>2</sup>] of met een dusdanige hoeveelheid parelgrind 2/6 dat

belasting van voertuigen welke benodigd zijn om het werk voort te zetten mogelijk is. (Het bindmiddel mag iets afkoelen alvorens wordt gestrooid). Na het walsen wordt het losse materiaal verwijderd d.m.v. zuigen (niet vegen).

- De steenslag mag licht vochtig zijn, dat wil zeggen, geen druipend water uit de strooiwagens.

Het vrijgekomen materiaal wordt geacht voor de aannemer geen restwaarde meer te hebben maar is wel hergebruikbaar.

#### **Wapening**

Bij veelvuldig voorkomende werkende scheurvorming (bv ongebeukte of lichtgebeukte betonplaten) of voegen waarbij een horizontale spanning wordt verwacht dient een glasvlieswapening [plaatselijk of over het gehele oppervlak] te worden aangebracht op afgekoelde nog klevende bindmiddel. Vervolgens wordt iets open afgestrooid met parelgrind 2/6 mm en gewalst met een bandenwals.





### Specificaties

Penetratie [25°C - 0,1 mm]	70 – 100
Verwerkingspunt - °C	minimaal 70
Elastisch herstel prEN 13398 - %	> 90
Viscositeit 180°C - Pas	0.4-0.8
Hechting	m.b.v. de peeltest geen onthechting op schoon beton
Scheuroverbrugging EOTATR 013 - 20 °C	geen scheuren
Waterdichtheid CUR 63 - kg/m <sup>2</sup>	waterdicht bij toepassing > 2,8

### Stenslag

De steenslag moet gebroken zijn en voldoen aan de eisen gesteld in de RAW 2000, 31.26 "Stenslag voor asfalt en oppervlakbehandelingen". Parelgrind volgens specificaties van de leverancier 2/6 mm, met een maximum gehalte < 63 micron van 1 % [parelgrind bevordert een noodzakelijke schuivende werking van het asfalt in de omgeving van de scheuren].

### Glasvlieswapening

Hittebestendige glasraden, gebundeld in langs- en dwarsrichting. Op advies van de opdrachtgever of volgens de keuze van de aannemer.

### Berijden en afwerken

Na het aanbrengen en afstrooien kan het wegdek [in alle gevallen] licht worden belast door voertuigen, met een aangepaste snelheid van ca. 30 km/u.

Modiseal® SA kan na afkoelen en afstrooien direct worden overlaagd met asfalt. Een overlaging moet minimaal 35 mm dik zijn in geval van open asfalt en minimaal 4 cm dik in het geval van dicht asfalt.

