

VIGANÒ PAVITEX S.p.A.

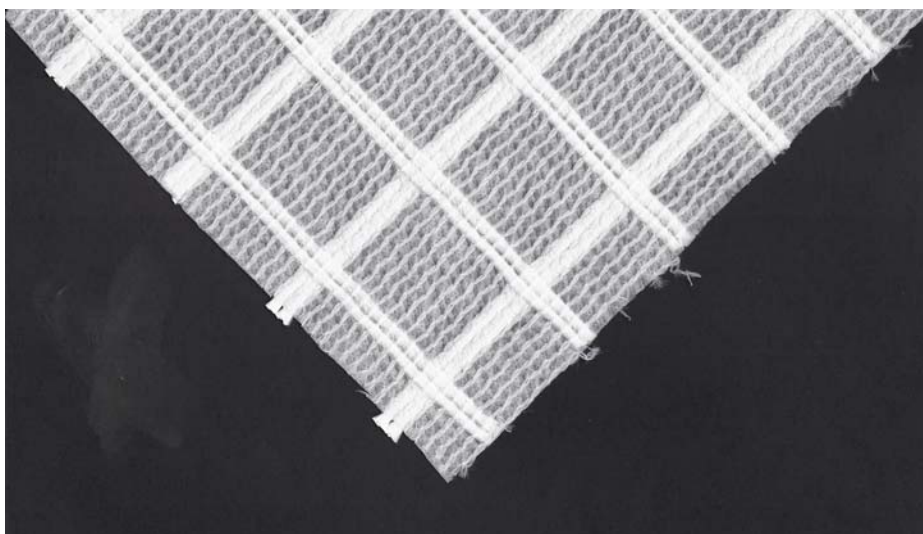
Via Carlinga, 35
24035 Curno – Bergamo - ITALIA
Cap. Soc. € 3.500.000 i.v.
R.E.A. BG N.205817
C.M.: BG 032152
Cod. Fisc. e Part. IVA IT01004010169
www.pavitex.com



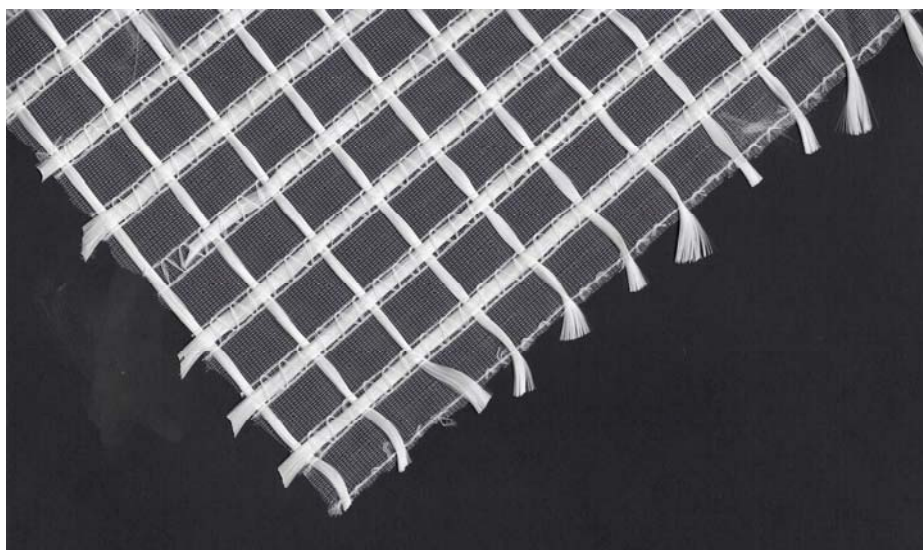
PAVIROCK TPF/TGT

IL PRODOTTO

PAVIROCK TPF è una geogriglia tessuta in poliestere accoppiata ad un geotessile di supporto (nontessuto/tessuto).



PAVIROCK TGT è una geogriglia tessuta in fibra di vetro accoppiata ad un geotessile di supporto (nontessuto/tessuto).



VIGANÒ PAVITEX S.p.A.

Via Carlinga, 35
24035 Curno – Bergamo - ITALIA
Cap. Soc. € 3.500.000 i.v.
R.E.A. BG N.205817
C.M.: BG 032152
Cod. Fisc. e Part. IVA IT01004010169
www.pavitex.com



LA FUNZIONE

PAVIROCK TPF/TGT svolge la funzione di rinforzo delle pavimentazioni bituminose, grazie alla sua elevata rigidità ed alla sua capacità di adesione al conglomerato bituminoso.

L'APPLICAZIONE

PAVIROCK TPF/TGT è una geogriglia indicata:

- Per il ripristino, tramite riasfaltatura, di strade esistenti aventi pavimentazione bituminosa degradata al fine di evitare la riflessione delle fessurazioni dagli strati più profondi allo strato superficiale in rifacimento.
- Per il miglioramento prestazionale della pavimentazione bituminosa in strade di nuova costruzione.

La sua applicazione in generale allunga la vita utile della pavimentazione da 2 a 4 volte rispetto all'intervento non rinforzato, con notevole risparmio da parte dell'ente gestore della strada.

LE TIPOLOGIE

PAVIROCK TPF è prodotta nelle versioni con resistenza a trazione (L/T) 50/50 kN/m e 100/100 kN/m con maglia rispettivamente di ca 50 x 45 mm e 50 x 35 mm.

PAVIROCK TGT è prodotta nelle versioni con resistenza a trazione (L/T) 50/50 kN/m e 100/100 kN/m con maglia rispettivamente di ca 25 x 25 mm e 40 x 40 mm.

PECULIARITA'

PAVIROCK TPF/TGT si compone di un geotessile nontessuto avente la funzione di:

- facilitare la movimentazione della geogriglia nelle fasi di posa in opera.
- aumentare la superficie di assorbimento del primer bituminoso e quindi l'adesione al supporto (conglomerato bituminoso).
- rammollire a contatto con il calore del conglomerato bituminoso evitando con ciò la discontinuità tra gli strati bituminosi che interpongono la geogriglia. Tale continuità è garantita anche dall'apertura delle maglie della geogriglia le cui dimensioni sono sufficientemente grandi da consentire un'ottima superficie di contatto tra il piano di posa (sia esso scarificato o ex novo) ed il sovrastante manto bituminoso.

La geogriglia invece ha la peculiarità di coniugare elevati valori di resistenza a trazione con bassi valori di deformazione: questo vale per la fibra di poliestere, ma ancor più per quella di vetro.

La rigidità delle geogriglie è sufficientemente elevata da conferire alla pavimentazione bituminosa una buona resistenza meccanica già alle basse deformazioni riuscendo in tal modo a controllare l'apertura delle fessurazioni e la loro propagazione in superficie.



LE PRESTAZIONI

L'inserimento di una geogriglia nella pavimentazione previene i seguenti fenomeni di fessurazione dell'asfalto:

- **REFLECTIVE CRACKING** propagazione delle fessure già presenti nella vecchia pavimentazione bituminosa a quella nuova soprastante. E' possibile evitare o limitare la risalita in verticale di tali fessure inserendo PAVIROCK TPF tra i due strati.
- **ROTTURE DA TRAFFICO** soprattutto il traffico pesante (ad es. pavimentazioni aeroportuali), provoca cicli di fatica che sollecitano l'asfalto sia a trazione che a compressione. Ciò provoca nell'asfalto, che ha poca resistenza a trazione, deformazioni plastiche fino all'apertura delle fessure. La soluzione ottimale è l'inserimento di una geogriglia di rinforzo che fornisce resistenza a trazione,

basso allungamento e il confinamento dell' aggregato. La geogriglia deve essere a maglia aperta per garantire la collaborazione tra gli strati.

- **ROTTURE TERMICHE** gli strati che compongono una sovrastruttura stradale hanno moduli elastici e moduli di dilatazione termica ben diversi tra loro. Pertanto i cicli gelo-disgelo e carico-scarico provocano nell'asfalto uno stato di sforzo differente da strato a strato. Questo fenomeno porta al deterioramento dell'asfalto. La soluzione ottimale è l'inserimento di una geogriglia di rinforzo che fornisce resistenza a trazione e basso allungamento così da limitare le deformazioni.
- **ROTTURE SUPERFICIALI** la dilatazione e la contrazione del tappetino di usura producono tensioni superficiali che raggiungono i massimi valori nei periodi più caldi. Una volta innescata la fessura in superficie questa si propaga verso il basso permettendo l'ingresso dell'acqua agli strati inferiori. Le rotture superficiali formate nei mesi caldi, provocano il massimo deterioramento del tappetino di usura e dello strato di collegamento nei mesi freddi.

LA POSA IN OPERA

PAVIROCK TPF/TGT va preferibilmente posizionato sotto lo strato di collegamento (binder). Si suggeriscono alcune peculiarità per la sua posa in opera:

- la superficie di posa, soprattutto se scarificata, deve presentarsi planarmente regolare, asciutta, pulita da polveri e materiali sciolti.
- Prima della stesa della geogriglia deve essere applicata una mano di emulsione bituminosa nella ragione di 1,0-1,2 kg/mq avendo l'accortezza che questa non si disperda nel sottostante supporto scarificato.
- La geogriglia deve essere stesa in perfetta aderenza al supporto, eventualmente aiutandosi con delle spazzole, solo dopo che l'emulsione ha raggiunto la "rottura" (ottimale addensamento a seguito dell'evaporazione della fase acquosa).
- La geogriglia deve essere posata srotolando la bobina nella direzione longitudinale della strada.
- Lo strato di conglomerato bituminoso posato al di sopra della geogriglia è così caratterizzato:
 - deve avere una temperatura di posa di ca. 180°C.
 - il primo, ed eventualmente unico, passaggio di stesa deve avere uno spessore finito (successivo alla rullatura) di almeno 6cm. Se la quota finale della pavimentazione necessita ulteriori passaggi di stesa questi possono avere spessori liberi.

VIGANÒ PAVITEX S.p.A.

Via Carlinga, 35
24035 Curno – Bergamo - ITALIA
Cap. Soc. € 3.500.000 i.v.
R.E.A. BG N.205817
C.M.: BG 032152
Cod. Fisc. e Part. IVA IT01004010169
www.pavitex.com



Tali peculiarità devono essere poste a conoscenza della direzione tecnica affinché la stessa possa procedere, con propria e piena discrezionalità, nelle opportune valutazioni.

E' comunque consigliabile fare una prova su una piccola area del cantiere per determinare la quantità di emulsione necessaria e i tempi di rottura in relazione alle condizioni climatiche del sito.

Durante la posa è bene fare attenzione che il prodotto risulti ben disteso, senza pieghe o ondulazioni.

In corrispondenza di curve, rotatorie o simili, è possibile tagliare degli spezzoni di geogriglia più piccoli e orientarli secondo necessità, dal momento che il prodotto è "isotropo" e perciò offre la stessa resistenza sia nella direzione longitudinale che in quella trasversale.

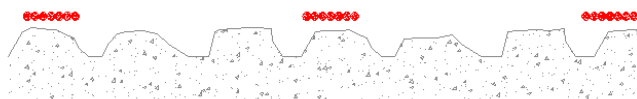
Di norma non è necessario applicare picchetti, tasselli né altri dispositivi di fissaggio sulla geogriglia.

Bisognerà fare attenzione che i mezzi d'opera sterzino con moderazione sul prodotto, per evitare di creare pieghe; sarà sufficiente scegliere raggi di curvatura più ampi.

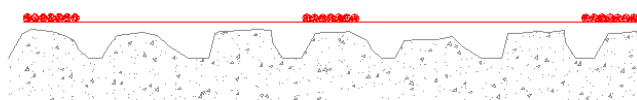




geogriglia senza filtro

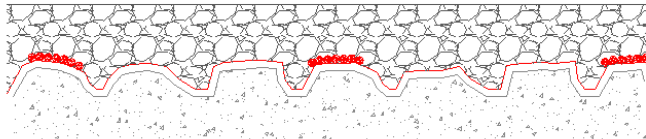


geogriglia PAVIROCK TPF



maggiore superficie di contatto

geogriglia PAVIROCK TPF



totale adesione dopo la stesura dell'asfalto

VIGANÒ PAVITEX S.p.A.

Via Carlinga, 35
24035 Curno – Bergamo - ITALIA
Cap. Soc. € 3.500.000 i.v.
R.E.A. BG N.205817
C.M.: BG 032152
Cod. Fisc. e Part. IVA IT01004010169
www.pavitex.com



LA MANUTENZIONE

Durante gli interventi di manutenzione del solo tappetino di usura, non è necessaria alcuna precauzione poiché la scarifica ha uno spessore tale da non danneggiare il prodotto.

Durante gli interventi di manutenzione anche dello strato di collegamento (binder), la geogriglia verrà rimossa completamente e potrà essere sostituita.

LE CERTIFICAZIONI

PAVIROCK TPF è marcato CE per la funzione di rinforzo nell'applicazione strade e altre aree soggette a traffico, in conformità alla norma europea armonizzata EN 13249.

E' prodotto in regime di qualità ISO 9001, il che assicura al cliente la conformità delle singole forniture con le caratteristiche tecniche dichiarate dal produttore.

