

SELLADOR BITAFLEX SA 30



El sellador Bitaflex SA 30 es un asfalto fabricado mediante el proceso *Elastofal*[®] para el sellado en caliente de juntas de dilatación anchas (juntas de puente) con el agregado de material pétreo.

Los productos de la Línea *Elastofal*[®] son sometidos a un proceso mediante el cual el asfalto y el polímero elastomérico reaccionan para formar un compuesto muy adherente y flexible, de propiedades homogéneas y predeterminadas.

Esta tecnología nos permite fabricar productos de un gran valor técnico, que pueden ser expuestos a situaciones extremas sin sufrir alteraciones. Logrando gran flexibilidad a bajas temperaturas e intensa resistencia al arrastre en épocas estivales.

APLICACIÓN:

Para juntas de dilatación elástica para puentes.

GENERALIDADES:

Las juntas de dilatación elásticas para puentes, se construyen con una combinación del sellador asfáltico elastomérico BITAFLEX SA 30 y una cuidada selección de agregados. Las juntas son construidas "in situ" y el proceso se realiza en caliente.

Los agregados deben ser preferentemente de tipo monogranular y cumplir con las exigencias de los agregados para carpetas asfálticas de rodamiento. El tamaño máximo de los agregados se recomienda que sea menor o igual a la mitad de la profundidad de la junta. El uso de un agregado de un solo tamaño permite que se alcance un sellado altamente satisfactorio y asegura una constante relación de agregado-sellador, importante para brindar una adecuada combinación de flexibilidad y capacidad de soportar carga.



Programa Cuidado
Responsable del
Medio Ambiente



Si la separación entre placas de tablero es de hasta 30 mm de ancho, se extiende sobre la ranura una lámina de aluminio liviano o un perfil T construido en chapa de acero cincado, para prevenir que el agregado penetre en la misma durante la construcción de la junta o bajo el empuje del tráfico posterior. Para ranuras mayores de 30 mm de ancho, se utiliza un perfil T de acero cincado con espesor suficiente para resistir los esfuerzos de tránsito o una plancha de acero cincado con un ancho mayor que el 50% del ancho de la junta. En todos los casos el elemento rígido colocado debe permitir el libre movimiento de las placas de hormigón. La junta debe presentar adherencia al hormigón y a las caras verticales del asfalto adyacente.

PROCEDIMIENTO CONSTRUCTIVO:

Se remueve la carpeta asfáltica hasta el ancho necesario, sin dañar la estructura subyacente, hasta dejar expuesta la superficie de hormigón estructural. El hormigón estructural debe quedar perfectamente limpio antes de comenzar la construcción de la junta elástica. Es necesario limpiar bien los huecos y la ranura de expansión, preparar la misma con una lanza de aire comprimido caliente, para calentar las superficies adyacentes.

Se procede a calafatear la ranura de expansión con espuma de caucho, de poliuretano o poliestireno, luego se rellenan los huecos con el sellador asfáltico caliente. Es conveniente colocar una imprimación previa a los efectos de mejorar la adherencia.

Se procede a instalar la lámina de aluminio, o el perfil T o la plancha de acero cincado sobre la ranura. A continuación, se procede a colocar el agregado caliente a una temperatura comprendida entre 150 °C y 190 °C dentro de la junta, a una profundidad máxima de 40 mm. La capa entonces se inundada con el sellador calentado a la temperatura correcta (Realizar el fundido del material con sistemas de calentamiento indirecto y agitación para evitar zonas de sobrecalentamiento. Mantener un control estricto de la temperatura de la masa asfáltica y del aceite del baño térmico. (No calentarlos a temperaturas superiores a 200 °C).

Este proceso es necesario repetirlo hasta que la junta esté a 25 mm de la superficie. Desde ese plano y hasta la cota de pavimento, se procede a aplicar la capa del material para juntas premezclado. Se compacta cuidadosamente utilizando un compactador o rodillo vibrador.

Terminado el proceso de compactación, se finaliza la construcción de la junta, sellando los bordes de la superficie utilizando el sellador y colocando un árido fino lajoso de cobertura para rápida liberación al tránsito.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS:

Este producto cumple con un SA30 de la norma IRAM 6838

ENSAYO	unidad	mín	máx	NORMA
PUNTO DE ABLANDAMIENTO (ANILLO Y BOLA)	°C	80	-	IRAM 6841
PENETRACIÓN (25°C, 150g, 5 s)	dmm	35	55	IRAM 6848
RECUPERACIÓN ELÁSTICA TORSIONAL (25°C)	%	60	-	IRAM 6830
RESILENCIA (25°C)	%	30	-	IRAM 6843
PUNTO DE INFLAMACIÓN (CLEVELAND VASO ABIERTO)	°C	230	-	IRAM 6555

RECOMENDACIONES de APLICACIÓN:

- Se recomienda trabajar con una base limpia y un árido clasificado, uniforme y limpio.
- No deben realizarse trabajos los días de lluvia y posteriores a la misma hasta que las superficies a tratar se encuentren libres de humedad.
- Es recomendable realizar una imprimación con una emulsión asfáltica BITAFAL LIGA 60 BMD o con BLOQUEO, cuando se traten superficies deterioradas que requieran un mejor puente de adherencia.
- Después del realizado el trabajo, si se desea una rápida apertura al tránsito es conveniente cubrir el material con arena fina, cal o filler mineral para evitar que se adhiera a los neumáticos.

MANIPULACIÓN:

- Se recomienda mantener prácticas de seguridad, utilizando los elementos de seguridad personal EPP sugeridos para un seguro manipuleo del producto, evitando el contacto con la piel y la inhalación de los vapores a altas temperaturas.
- No son inflamables pero arden. Durante el almacenamiento en caliente si se superan temperaturas mayores a su punto de inflamación, podrán generarse mezclas vapor - aire que pueden ser inflamable y explosiva.
- En caso de incendio, usar extintores de polvos químicos secos, dióxido de carbono (CO₂), rocío de agua o espuma regular, no utilizar chorro de agua directo sobre el fuego.
- El contacto del asfalto caliente con agua provocará una expansión violenta con elevación del nivel y burbujeo.
- Para una información más detallada sobre higiene y seguridad, solicitar la hoja de seguridad a nuestro Departamento Técnico al 0800 8425.

NOTA:

La información incluida en esta ficha técnica, con respecto a la aplicación y al uso final de nuestros productos, se basan en la experiencia internacional sobre el manejo de las artes constructivas viales conocidas.

Las condiciones de puesta en obra y las diferencias entre materiales y sustratos, no nos permiten garantizar la adecuación a propósitos particulares, ni responsabilizarnos legalmente por la información suministrada o cualquier otra recomendación o asesoramiento proporcionado.