

**ВЫПОЛНЕННЫЕ** ДОРОГИ НА ЦЕНТРАЛЬНОЙ СВАЛКЕ «ГЕТЛИНИ» В Г.РИГА. 1000 м2.  
Май-июнь 2010. Жидкий Soiltac

**SOILWORKS®**



Подготовка. Контейнер с жидким Соилтак, БобКат с навесной фрезой для смешения. Гравий для укрепления основы дороги по свалке (местами проваливалась)



**Укладка грунта для смешения велась асфальтоукладчиком слоем 15 см. Грунт – песок и гравий порядка 0,15, бросовый грунт из заброшенного карьера. Использовать грунт с самой свалки было невозможно по понятным причинам.**



**Начало полива раствором Соилтак. Расход соилтака табличный, добавление воды по замеру: до достижения оптимальной влажности существующей фактической влажности грунта в момент внесения раствора.**

**SOILWORKS**





**Полив практически делали только в 2 прохода.**



**Смешение грунта после первого полива БобКатом с навесной фрезой.  
(На снимке начало работ с места окончания асфальтного покрытия старой дороги.)**



**После повторного замера фактической влажности грунта после смешения потребовалось дополнительное увлажнение для достижения оптимальной влажности. Условие это обязательно, т.к. при влажности ниже оптимальной не будет обеспечено проникновение раствора на всю глубину обработки, будет недостаточная корка для выдерживания большегрузного транспорта. А при большей влажности, чем оптимальная, возможно образование «болота» и прохода раствора сквозь обрабатываемый слой грунта. Воды должно быть столько, чтобы она полностью поглотилась грунтом на всю обрабатываемую глубину.**

**SOILWORKS®**



**Заключительное смешение культиватором после достижения грунтом оптимальной влажности.**



Начало уплотнения грунта после смешения. Уплотнение производится сразу после смешения. Обеспечить уплотнение не менее 95% максимальной плотности.

**SOILWORKS®**



**Первая полоса движения дороги после уплотнения**



Создание второй полосы движения на дороге.





**Движение по готовой полосе началось через 3 дня.**

**ЭКСПЕРИМЕНТ ЯМОЧНОГО РЕМОНТА С СОИЛТАКОМ. ДЛЯ НАГЛЯДНОСТИ СОИЛТАК ТОНИРОВАЛСЯ ПИГМЕНТОМ ДЛЯ ВОДОЭМУЛЬСИОННЫХ КРАСОК.**



 OILWORKS®



# ПРОШЁЛ МЕСЯЦ СО ДНЯ ОТКРЫТИЯ ДВИЖЕНИЯ ПО ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ ДОРОГЕ.

Погода обычная для Риги – ночью 10-12 С, днём 13-20 С, частые дожди, грозовые ливни.





**SOILWORKS**<sup>®</sup>

 SOILWORKS®



Фактически – плотность бетонного покрытия



**SOILWORKS®**



Никаких следов продавливания или выбивания на поверхности

**SOILWORKS®**



### **Применяемая технология.**

Использовался жидкий Soiltac методом смешения раствора с грунтом поверхности дороги на глубину 10-15 см.

Расход концентрата Soiltac для эксперимента – 2 л /м<sup>2</sup>. Требовалась дорога высокой грузоподъёмности с интенсивным движением, прокладываемая по уплотненному старому грунту свалки «Гетлини», Рига. По табличным нормам для такой дороги рекомендуется расход 2,72 л/м<sup>2</sup>, но для эксперимента норма была снижена до 2 л/м<sup>2</sup>.

### **Погодные условия ведения работ:**

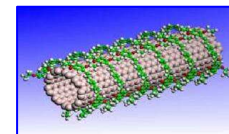
Температура: +15 – 20<sup>0</sup> С

Влажность: 80%

В процессе работ осадков избежали.

После готовности первой полосы, через 3 дня начался дождь, но движение сдержать не удалось. Однако и через месяц очень интенсивной эксплуатации дорога успешно выдерживает движение крупнотоннажных грузовых машин с мусором (40 и более тонн) без размыва поверхности! Попытка разрезать фрезой стык полос движения (наплыв) не получилась – грунт преобразовался в подобие бетона, фреза была бессильна!

При движении чувствуется некоторый прогиб поверхности из-за недостаточной прочности основания дороги, проложенной по отработанной свалке, но никаких разрывов полотна дороги, образования ям нет – соилтак обеспечивает эластичность, благодаря трёхмерной структуры его молекул, связывающей частицы грунта.



Наблюдался на отдельных участках лёгкий прогиб поверхности при движении в связи с недостаточным соблюдением технологии строительства – в основании дороги был грунт старой свалки, что не позволило предельно уплотнить верхний слой, и движение транспорта началось до завершения полной полимеризации соилтака в грунте, которое происходит после испарения воды: погодные условия не обеспечивали быстрого и полного испарения влаги в течение 3-х дней из всего слоя обработанного раствором грунта. Однако, это не снизило качество и назначение дороги! Что касается ровности, создания стандартного профиля поверхности, то заказчик этого не требовал, т.к. задача была только быстро создать мощную и стабильную дорогу для сверхинтенсивного круглосуточного движения тяжёлой техники.

Поэтому использовались обычные дорожные катки, профиль дороги не формировался, грейдер не использовался.

### **ВЫВОД.**

**Не смотря на некоторые отступления от технологии, практический эксперимент доказал возможность создания с помощью стабилизатора грунта Soiltac поверхности дороги для тяжелого транспорта и проведения ямочного ремонта асфальтных покрытий даже в условиях влажного и достаточно холодного климата Латвии и даже при снижении нормативного расхода концентрата для данного типа дороги.**

---