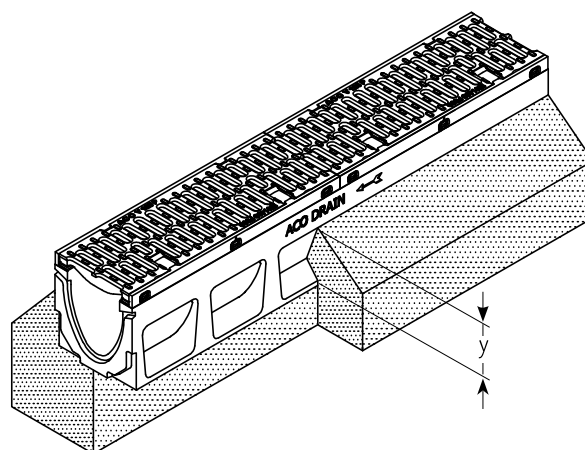


Seznam indexů k instalačním detailům



Ukotvení kapsy/betonového základu

Stavební rozměr **Y** je stanovený v příslušných detailech uložení ACO a určuje minimální množství betonu pro boční stabilizaci těla žlabu. Tato hodnota může být různá v závislosti na výšce žlabu a síle následné vrchní vrstvy

Číslo	Popis	Podrobnosti
*1)	Podklad pod dlažbu	Provádí se dle instalačního předpisu výrobce dlažby za dodržení souvisejících platných norem, vyhlášek a předpisů (zejména TP170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací).
*2)	Horní okraj obetonování kapes žlabů	viz schéma výše: Geometrie bočních kapes se mění v závislosti na použitém systému odvodňovacích žlabů.
*3)	Konstrukce v souladu s TP170	Mrazuvzdorná a nezámrzná konstrukce jednotlivých (podkladních) vrstev (i pod základem kanálu) v souladu s požadavky TP170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.
*4)	Zvětšení základu žlabu	Platí pouze pro NW 400 a NW 500 ze statických a konstrukčních důvodů
5)	Zálivková malta/pevnostní malta	Spárování mezi tělesem žlabu a velkoformátovou přídlažbou, hranou stavebního objektu nebo betonového obrubníku se provádí podle příslušného instalačního detailu ACO DRAIN®. K tomu doporučujeme vysokopevnostní (ale dynamicky pružnou) zálivkovou maltu, která se nesmršťuje, je odolná proti mrazu/posypovým solím a splňuje požadavky na lokální zatížení, odolnost atd. Geometrie spáry se vždy řídí pokyny pro zpracování příslušného výrobce (např. Sika, Pafel, Ergelit, P&T- Mörtel nebo ekvivalentní). Spojení žlabů doporučujeme z vnější strany předem utěsnit (podlepit), aby se zabránilo zatečení tekutého materiálu do žlabu. (*pracovní malta)
*6)	Prostorová spára	Viz Odstavec kapitola 3.6.2 Dilatace a dilatační spáry (instalační pokyny ACO Servis 1.0, str. 11)
7)	Extrémní zatížení	Extrémní zatížení třídy D 400 - F 900 zahrnuje oblasti použití, jako jsou kontejnerové terminály, manipulační plochy pro nákladní automobily, vysoce frekventované oblasti nakládky a vykládky, strmě se svažující povrchy, příjezdové cesty pro nákladní automobily a železniční přejezdy. Pro tyto oblasti použití doporučujeme především instalaci našich systémů a ACO DRAIN® Monoblock RD 100-RD 300, popř. ACO DRAIN® PowerDrain Seal in. V oblastech vystavených extrémnímu zatížení doporučujeme také zvolit další vyšší třídu nebo individuální posouzení instalace (objektové řešení). (* Obecně doporučujeme před železničními přejezdy a v blízkosti komunikací používat žlaby Monoblok RD. U betonových krytů až po horní hranu žlabu je třeba dodržet také index č. 17!)
*8)	Pracovní spára	Dodržujte pokyny pro práci s cementem a betonem.
*9)	Membrána	Platí pro železobeton podle statického výpočtu

Číslo	Popis	Podrobnosti
*10)	Přesah dlažby nad štěrbinové nástavce	Při instalaci štěrbinových nástavců žlabů do dlážděných ploch dbejte na to, aby dlažba byla trvale výše o 5-10 mm než hrana štěrbinového nástavce. Pokud by se dlažba propadla, budou štěrbinové nástavce vyčnívat z okolního povrchu. To může vést k tvorbě kaluží a v zimě k tvorbě ledu. Kromě toho neustálý přímý provoz na štěrbinových nástavcích poškozuje celou konstrukci žlabu. Na druhou stranu výrazně vyšší přesahy dlažby (>10 mm) nad štěrbinový nástavec způsobí „odtékání“ spárovacího písku ze styčných spár vedených kolmo na štěrbinový nástavec. To může z dlouhodobého hlediska vést i k propadnutí dlažby v těsné blízkosti žlabů, a následně způsobit výše popsané následky.
*11)	Drenážní beton/drenážní malta	Při výběru produktu a konstrukci systému pro různá dopravní zatížení dodržujte pokyny příslušného výrobce. V případě potřeby použijte pouze v přímé oblasti svislých odtoků. Alternativně je třeba zvážit použití drenážních rohoží (vždy také s ohledem na pokyny výrobce k zabudování).
*12)	Instalace v šikmých plochách, např. rampy	Žlaby se vždy instalují utopené vůči okolnímu povrchu (asfaltový koberec a dlážděné plochy) trvale o cca 5 mm hlouběji. V betonových krytech je možná instalace v jedné rovině s povrchem žlabu.
*13)	Těsnění pod tělesem žlabu	Odvodňovací žlaby na stropěch nebo podlažích podzemních parkovišť by měly být vždy položeny nad úroveň hydroizolace. Přímé napojení hydroizolace na tělo žlabu není možné. V této souvislosti lze realizovat „dvouúrovňové“ odvodnění například ve spojení s mezikusem s přírubou pro tlakové těsnění. (viz také náš montážní detail ACO DRAIN® "dvouúrovňové odvodnění" a index č. 11).
*14)	Drážka v betonové konstrukci	Pro instalaci do stávající betonové desky je možné použít menší základ a menší boční obetonování. Rozměry drážky v betonové konstrukci jsou závislé na doporučení výrobců malty (obecně ≥ 12 mm.) nebo na potřebném pracovním prostoru. Na základě tolerancí na stavbě, manipulace na stavbě a instalací v okolí napojení na kanalizaci je naše vyjádření pouze orientační hodnotou.
*15)	Instalace do litého asfaltu	Pro pokládku do litého asfaltu se doporučuje vytvořit dvoustupňovou ložnou spáru mezi žlabem a asfaltovým povrchem. Do výšky -1,5 cm lze spáru vyplnit závlíkovou maltou (na bázi cementu nebo modifikovanou maltou) a teprve poté ji vyplnit asfaltovou výplňovou hmotou až po horní okraj kanálu. Nedoporučuje se pokládat litý asfalt přímo na žlab.
*16)	Stupeň vlivu prostředí Základový beton	X0: Platí pouze pro nevyztužené základové konstrukce, které jsou zcela a trvale zapuštěny do země. V této oblasti se nepředpokládají časté nebo silné cykly zmrazování a rozmrazování. (Odchylné) požadavky na beton z důvodu očekávaných vlivů prostředí, např. na beton až po horní hranu žlabu musí projektant zpravidla specifikovat individuálně!
*17)	Smršťovací spáry nebo vyztužení	Boční obetonávka až k horní hraně žlabu musí být opatřena buďto smršťovacími příčnými spárami ve spoji žlabu každé 1-2 m, nebo musí být alternativně konstrukčně vyztužena. Výjimka: výztuž je předepsána pro statické požadavky. V takovém případě platí požadavky ze statického výpočtu. (Např. v oblasti povrchů WHG pro prokázání nepropustnosti v souladu se směrnici DAFStb).
*18)	Podkladní a povrchové vrstvy	Zobrazení podkladních a povrchových vrstev v našich obecných detailech dlažby je pouze informativní a orientační. Místně požadovanou strukturu vrstev musí zpravidla určit projektant (v souladu s TP170). Veškeré informace o podkladu žlabu zůstávají tímto nedotčeny. V případě pochybností nebo pro podrobnosti o pokládce specifické pro danou stavbu se obraťte na náš tým aplikační techniky ACO pro pozemní stavitelství
*19)	Zvláštní podmínky instalace	Pro příčné odvodnění na dálnicích, rychlostních komunikacích a před železničními přejezdy doporučujeme betonový povrch vyztužený na obou stranách až k hornímu okraji kanálu.
*20)	Napojení betonového krytu	V souladu s požadovanou výškou žlabu (dle hydraulického posouzení) je třeba se vyhnout přímému styku betonového krytu s tělesem žlabu. Alternativně lze provést samostatné uložení žlabu. Spoj mezi obetonováním žlabu a betonovým krytem musí být proveden jako dilatační spára.