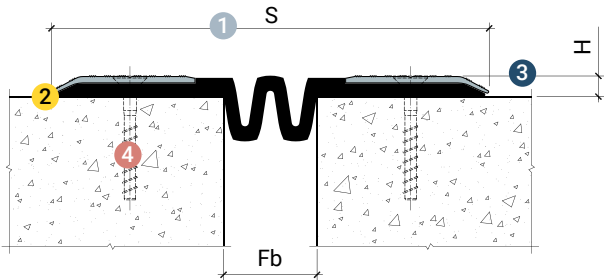


Сравнение уровня защиты от поверхностных вод и эксплуатационных воздействий у разных конструкций серии MANGRA 6000

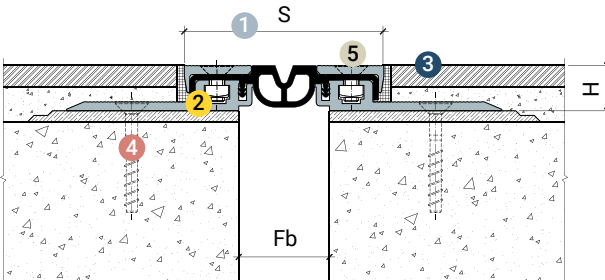
MANGRA 6150-050

действительно для конструкций MANGRA:
6140-060 / 6140-100 / 6150-030



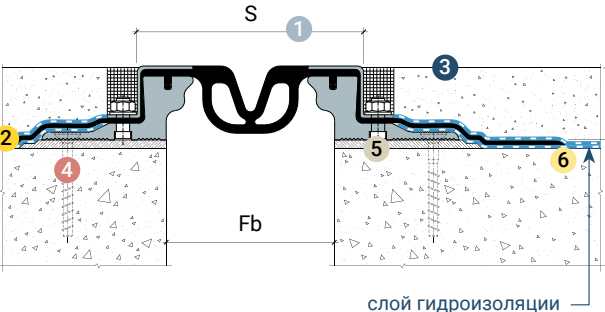
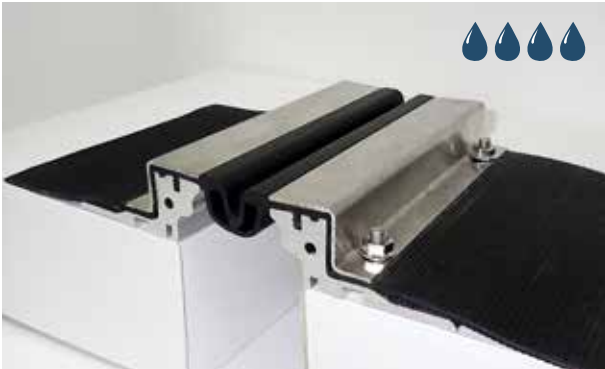
MANGRA 6250-050

действительно для конструкций MANGRA:
6250-070 / 6250-080 / 6250-100 / 6270 / 6275 / 6280



MANGRA 6540-070

действительно для конструкций MANGRA:
6540-100 / 6570-100 / 6570-130



Fb — ширина деформационного шва; S — видимая ширина конструкции

	MANGRA 6150-050	MANGRA 6250-050	MANGRA 6540-070
1	У накладной конструкции в сравнении с закладной конструкцией, при одинаковом Fb, всегда параметр S будет примерно в 2 раза больше. Практически вся конструкция подвержена эксплуатационным нагрузкам.	У закладной конструкция в сравнение с накладной, при одинаковом Fb, всегда параметр S будет примерно в 2 раза меньше. Только центральная часть конструкции подвержена непосредственным эксплуатационным нагрузкам. Ширина видимого участка ПВХ вставки конструкции, также значительно меньше, чем у накладных конструкций.	
2	Вода/жидкость имеет прямой непосредственный доступ к местам возможного обхода ПВХ профиля конструкции. В случае неровности покрытия пола, разрушении покрытия пола в районе зоны примыкания пола к конструкции или некачественном монтаже, вода/жидкость сможет подтекать под конструкцию.	Вода/жидкость не имеет прямого непосредственного доступа к местам возможного обхода ПВХ вставки конструкции. Край ПВХ вставки конструкции скрыт примыкающим покрытием пола.	
3	Накладная конструкция для зон с автонагрузками, как правило, имеет толщину более 10мм. Данный факт приводит к дополнительным эксплуатационным нагрузкам на весь узел деформационного шва в целом — при проезде автотранспорта через конструкцию происходит ударная нагрузка на прилегающие покрытие.	Закладная конструкция устанавливается в одну отметку с финишным покрытием пола. Благодаря этому значительно снижается эксплуатационные нагрузки на весь узел деформационного шва в целом - при проезде автотранспорта через конструкцию ударная нагрузка на прилегающие покрытие пола значительно уменьшается.	
4	Головка анкерного крепежа подвержена прямому коррозионному и механическому воздействиям. Виду пункта 3, головка анкера испытывает дополнительную нагрузку. Каждое место крепления это отверстие в ПВХ профиле. При неблагоприятных факторах данная зона является дополнительной возможной точкой доступа воды/ жидкости в деформационный шов.	Головка анкерного крепежа скрыта финишными слоями пола и не подвержена прямому коррозионному и механическому воздействиям. Анкер испытывает меньшую нагрузку в сравнение с нагрузками на анкера у накладных конструкций.	
5	—	Каждое место соединения элементов конструкции между собой это отверстие в ПВХ вставке. При неблагоприятных факторах данная зона является дополнительной возможной точкой доступа воды/ жидкости в деформационный шов.	Место соединения элементов конструкции между собой это отверстие в ПВХ вставке. Данная зона соединения скрыта финишными слоями пола и вода/ жидкость не имеет прямого непосредственного доступа к данному месту. Благодаря этому данная зона исключается как возможная точка доступа воды/жидкости в деформационный шов.
6	—		ПВХ вставка конструкции имеет удлиненные выпуски («крылья») в стороны. Данные выпуски можно вплавить в слой гидроизоляции. При такой реализации обеспечивается принцип замкнутого контура (единый гидроизоляционный «ковёр») – воде/жидкости тяжелее найти место обхода.