

DIN EN 12697-22/A1



ICS 93.080.20

Entwurf

Einsprüche bis 2023-07-26
Vorgesehen als Änderung von
DIN EN 12697-22:2020-05

**Asphalt –
Prüfverfahren –
Teil 22: Spurbildungstest;
Deutsche und Englische Fassung EN 12697-22:2020/prA1:2023**

Bituminous mixtures –
Test methods –
Part 22: Wheel tracking;
German and English version EN 12697-22:2020/prA1:2023

Mélanges bitumineux –
Méthodes d'essai –
Partie 22: Essai d'orniérage;
Version allemande et anglaise EN 12697-22:2020/prA1:2023

Anwendungswarnvermerk

Dieser Norm-Entwurf mit Erscheinungsdatum 2023-05-26 wird der Öffentlichkeit zur Prüfung und Stellungnahme vorgelegt.

Weil die beabsichtigte Norm von der vorliegenden Fassung abweichen kann, ist die Anwendung dieses Entwurfs besonders zu vereinbaren.

Stellungnahmen werden erbeten

- vorzugsweise online im Norm-Entwurfs-Portal von DIN unter www.din.de/go/entwuerfe bzw. für Norm-Entwürfe der DKE auch im Norm-Entwurfs-Portal der DKE unter www.entwuerfe.normenbibliothek.de, sofern dort wiedergegeben;
- oder als Datei per E-Mail an nabau@din.de möglichst in Form einer Tabelle. Die Vorlage dieser Tabelle kann im Internet unter www.din.de/go/stellungnahmen-norm-entwuerfe oder für Stellungnahmen zu Norm-Entwürfen der DKE unter www.dke.de/stellungnahme abgerufen werden;
- oder in Papierform an den DIN-Normenausschuss Bauwesen (NABau), 10772 Berlin oder Am DIN-Platz, Burggrafenstr. 6, 10787 Berlin.

Die Empfänger dieses Norm-Entwurfs werden gebeten, mit ihren Kommentaren jegliche relevanten Patentrechte, die sie kennen, mitzuteilen und unterstützende Dokumentationen zur Verfügung zu stellen.

Gesamtumfang 21 Seiten

DIN-Normenausschuss Bauwesen (NABau)

Nationales Vorwort

Dieses Dokument (EN 12697-22:2020/prA1:2023) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 227 „Straßenbaustoffe“ erarbeitet, dessen Sekretariat von BSI (Vereinigtes Königreich) gehalten wird.

Das zuständige deutsche Normungsgremium ist der Arbeitsausschuss NA 005-10-10 AA „Asphalt (SpA zu CEN/TC 227/WG 1) Gemeinschaftsausschuss mit FGSV“ im DIN-Normenausschuss Bauwesen (NABau).

Um Zweifelsfälle in der Übersetzung auszuschließen, ist die englische Originalfassung beigelegt. Die Nutzungsbedingungen für den deutschen Text des Norm-Entwurfes gelten gleichermaßen auch für den englischen Text.

Aktuelle Informationen zu diesem Dokument können über die Internetseiten von DIN (www.din.de) durch eine Suche nach der Dokumentennummer aufgerufen werden.

Titel de: Asphalt — Prüfverfahren — Teil 22: Spurbildungstest

Titel en: Bituminous mixtures — Test methods — Part 22: Wheel tracking

Titel fr: Mélanges bitumineux — Méthodes d'essai — Partie 22: Essai d'orniérage

Inhalt

	Seite
Europäisches Vorwort	3
1 Änderung in Abschnitt 1, „Anwendungsbereich“	4
2 Änderung in Abschnitt 3, „Begriffe“	4
3 Änderung in Abschnitt 4, „Symbole und Abkürzungen“	4
4 Änderung in 6.2, „Geräte mit besonders großem Rad“	6
5 Änderung in 6.4.1, „Allgemeines“	6
6 Änderung in 7.1, „Prüfmenge“	6
7 Änderung in 7.2.2.1, „Ausgeschnittene Probekörper“	6
8 Änderung in 7.4, „Transport und Lagerung der nicht für die Prüfung vorbereiteten Probekörper“	6
9 Änderung in 7.6, „Lagerung“	7
10 Änderung in 8.2.3, „Durchführung der Prüfung“	7
11 Änderung in 8.3.4, „Verfahren A“	7
12 Änderung in 9.1.1, „Berechnung der proportionalen Spurrinnentiefe“	8
13 Änderung in 9.1.2, „Graph“	8
14 Änderung in 9.1.3, „Berechnung des Mittelwertes P_{iLD} “	8
15 Änderung in 9.2.1, „Berechnung der proportionalen Spurrinnentiefe“	8
16 Änderung in 9.2.2, „Berechnung des Mittelwertes P_{iXL} “	8
17 Änderung in 9.3.1.1, „Spurbildungsgeschwindigkeit“	9
18 Änderung in 9.3.2.3, „Proportionale Spurrinnentiefe PRD_{LUFT} an der Luft“	9

Europäisches Vorwort

Dieses Dokument (EN 12697-22:2020/prA1:2023) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 227 „Straßenbaustoffe“ erarbeitet, dessen Sekretariat von BSI gehalten wird.

Dieses Dokument ist derzeit zur CEN-Umfrage vorgelegt.

1 Änderung in Abschnitt 1, „Anwendungsbereich“

Der dritte Absatz und die ANMERKUNG werden wie folgt ersetzt:

„Die Verformungsanfälligkeit von Asphalt wird anhand einer Spurrinne geprüft, die durch wiederholte Übergänge eines belasteten Rades bei konstanter Temperatur erzeugt wird. Nach diesem Dokument können drei verschiedene Prüfgeräte verwendet werden: das Gerät mit besonders großem Rad, das Gerät mit großem Rad und das Gerät mit kleinem Rad. Bei Verwendung der Geräte mit großem und besonders großem Rad werden die Probekörper während der Prüfung an der Luft klimatisiert. Bei Verwendung des Geräts mit kleinem Rad werden die Probekörper entweder im Wasser oder an der Luft klimatisiert.

ANMERKUNG Die Geräte mit großem und besonders großem Rad sind nicht für die Prüfung von zylindrischen Bohrkernen geeignet.“

2 Änderung in Abschnitt 3, „Begriffe“

Der terminologische Eintrag 3.8 wird entfernt:

„3.8

Messreihe

Prüfphase, die dem Abschluss von n Belastungszyklen entspricht“

3 Änderung in Abschnitt 4, „Symbole und Abkürzungen“

Tabelle 1 wird durch Folgendes ersetzt:

„

Symbol	Bedeutung	Einheit
d_{ij}	örtlicher Abstand zwischen der Bezugsebene und dem j-ten festgelegten Punkt der Prüfoberfläche bei der i-ten Messung mit mehreren Messpunkten für Geräte mit großem Rad ANMERKUNG j variiert zwischen 1 und 15.	mm
d_{0j}	örtlicher Abstand zwischen einer Bezugsebene und dem j-ten festgelegten Punkt der Prüfoberfläche vor Beginn der Prüfung ($i=0$) für Geräte mit großem Rad	mm
d_i	Vertikalverschiebung bei der i-ten Messung für Geräte mit kleinem Rad, Verfahren A	mm
$d_{i,s}$	im gemessenen Querschnitt ermittelte Spurrinnentiefe bei der i-ten Messung für Geräte mit besonders großem Rad;	mm
d_n	Vertikalverschiebung nach n Belastungszyklen für Geräte mit kleinem Rad, Verfahren B	mm
d_0	Vertikalverschiebung am Anfang nach 0 Belastungszyklen für Geräte mit kleinem Rad	mm
h	Probekörperdicke, die gleich der Dicke der Asphaltschicht oder der Asphaltschichten des Probekörpers ist, in denen sich eine Spurrinne bilden kann	mm
L	aufgebrachte Last	N
n	Anzahl der Zyklen	—

Symbol	Bedeutung	Einheit
n_{15}	Anzahl an Belastungszyklen, bis die Spurrinne eine Tiefe von 15 mm erreicht, wenn ein Gerät mit kleinem Rad verwendet wird, Verfahren A	—
N	Gesamtanzahl der Ablesungen, die in Intervallen von 100 Belastungszyklen vorgenommen worden sind, für Geräte mit kleinem Rad, Verfahren A	—
P_i	gemessene proportionale Spurrinnentiefe, berechnet als durchschnittliche Tiefe der Spurrinne bei der i-ten Messung für einen Probekörper für Geräte mit großem und besonders großem Rad	%
P_{ILD}	Mittelwert P_i von zwei oder mehr Probekörpern bei Verwendung des Geräts mit großem Rad	%
P_{iXL}	Mittelwert P_i von zwei oder mehr Probekörpern bei Verwendung des Geräts mit besonders großem Rad	%
PRD_{LUFT}	mittlere proportionale Spurrinnentiefe des Materials unter Verwendung des Geräts mit kleinem Rad, Verfahren B, an der Luft	%
PRD_W	mittlere proportionale Spurrinnentiefe des Materials unter Verwendung des Geräts mit kleinem Rad, Verfahren B, im Wasser	%
RD	Spurrinnentiefe des Probekörpers i unter Verwendung des Geräts mit kleinem Rad, Verfahren B	mm
RD_{LUFT}	mittlere Spurrinnentiefe des Materials unter Verwendung des Geräts mit kleinem Rad, Verfahren B, an der Luft	mm
RD_W	mittlere Spurrinnentiefe des Materials unter Verwendung des Geräts mit kleinem Rad, Verfahren B, im Wasser	mm
r_i	mittlere Spurrinnentiefe bei der i-ten Messreihe für Geräte mit großem und besonders großem Rad	mm
s	Anzahl der gemessenen Querschnitte für Gerät mit besonders großem Rad	—
TR	mittlere Geschwindigkeit der Zunahme der Spurrinnentiefe für einen Probekörper, wenn ein Gerät mit kleinem Rad verwendet wird, Verfahren A	$\mu\text{m}/\text{Zyklus}$
TR_m	Mittelwert der TR-Bestimmungen für Geräte mit kleinem Rad, Verfahren A	$\mu\text{m}/\text{Zyklus}$
w	Breite des die Last aufbringenden Reifens	mm
WTR	Spurbildungsgeschwindigkeit, berechnet als mittlere Geschwindigkeit, mit der die Spurrinnentiefe über der Zeit bei wiederholten an der Luft vorgenommenen Übergängen des belasteten Rades eines Geräts mit kleinem Rad zunimmt, Verfahren A	$\mu\text{m}/\text{Zyklus}$
WTS_W	Spurbildungsrate, berechnet als mittlere Geschwindigkeit, mit der die Spurrinnentiefe bei wiederholten in Wasser vorgenommenen Übergängen des belasteten Rades eines Geräts mit kleinem Rad zunimmt, Verfahren B	mm/1 000 Belastungszyklen
WTS_{LUFT}	Spurbildungsrate, berechnet als mittlere Geschwindigkeit, mit der die Spurrinnentiefe bei wiederholten an der Luft vorgenommenen Übergängen des belasteten Rades eines Geräts mit kleinem Rad zunimmt, Verfahren B	mm/1 000 Belastungszyklen

“