

Nous faisons le lien entre rail et route.



Rapidité.

La circulation doit être fluide, rapide et sans obstacle. Avec STRAIL, vous pouvez aller vite dans la planification, la construction et l'entretien. Nos offres sont traitées en général en l'espace de 24 heures. Quatre à six semaines après la passation de la commande votre passage à niveau est livré. Vous installez un platelage système STRAIL de 9 mètres de long en moins de deux heures, avec 5-6 personnes, sans engin (pose et dépose réalisable sous annonces avec temps de dégagement de 10-15 secondes). De plus, vous pouvez joindre nos experts pratiquement 24 heures sur 24.

Le système STRAIL est rentable dès le départ.



Sécurité.

Lorsque la sécurité est en jeu, nous ne faisons pas de compromis. De l'installation techniquement simple, rapide et sûre, soumis aux fortes sollicitations dynamiques quotidiennes sans déformation permanente (pas de fissures, pas de cassures,...), le système STRAIL procure de nombreux avantages. La différence essentielle se trouve au droit de l'assemblage « Tenon/Mortaise + tirants » qui évitent les mouvements redoutés des systèmes de dalles non liaisonnées mécaniquement entre elles. La surface brevetée des dalles en caoutchouc système STRAIL garantit sur le long terme un même effet antidérapant que l'asphalte (aussi sur surface mouillée) et aussi un niveau de bruit inférieur de plus de 10dB aux surfaces dures et granuleuses.

Système STRAIL, des passages à niveau sûrs pour le meilleur retour de votre investissement.



Fiabilité.

Construire des passages à niveau est une chose. Les maintenir dans un très bon état sur le long terme en est une autre (également pour les châssis de voie). Notre devise : « Fit & forget ». Le résultat : des passages à niveau qui n'ont pratiquement pas besoin d'entretien et qui réduisent sensiblement la maintenance de la voie ferrée (moins d'attrition et pollution atténuée du ballast, absorption des efforts dynamiques développés par les véhicules routiers). Notre technique et des matériaux éprouvés pour plus de 20 000 platelages sur cinq continents aux conditions climatiques et de circulations les plus diverses. Vos expériences et vos exigences nous aident à perfectionner sans cesse le système STRAIL. Vous profitez depuis plus de 30 ans du savoir faire reconnu du groupe KRAIBURG opérant dans le monde entier.

Système STRAIL s'engage à vos côtés pour ce que vous êtes légitimement en droit d'exiger : «le meilleur rapport qualité/sécurité/fiabilité des produits achetés» conforme aux lois et normes en vigueur.

STRAIL Aménagement de voies ferrées / Gummiwerk KRAIBURG Elastik GmbH
D-84529 Tittmoning / Göllstraße 8 / tel. +49 (0)86 83 701-0 / fax -126 / info@strail.de / www.strail.de
représentant en Belgique >

TMS bvba / Track Maintenance & Supply / Peperstraat 20b2 / B- 3770 RIEMST / info@tms-rail.com / www.tms-rail.com
tel. 012 214 214 / fax 012 214 215 / Mobile 0498 125 049 - 0033 6633 249 44 / contact > R. Feuler

STRAIL est une marque du groupe 



Le lien entre route et rail.



Le système pour les sollicitations extrêmes

SYSTEMES DE PASSAGE A NIVEAU pour les plus hautes exigences

STRAIL Aménagement de voies ferrées

Application.



Nous avons conçu un système de dalles extérieures pontiSTRAIL pour les sollicitations extrêmes. Il convient particulièrement aux passages à niveau très fréquentés essentiellement par des poids lourds. Les dalles extérieures sont conçues pour les contraintes extrêmes tout en restant facile à poser et à déposer manuellement.



Système STRAIL domaine d'application.

Veuillez tenir compte du fait qu'il ne s'agit ici que d'une aide d'orientation. Dans le cas concret, veuillez contacter notre représentant STRAIL. En outre, les différents systèmes STRAIL sont combinables pour une solution optimisée du platelage par rapport aux contraintes d'utilisation.

Utilisation	Type de passerelle
STRAIL IP*/pontiSTRAIL AP*	A/B
STRAIL IP* + AP*	A/B/C/D
innoSTRAIL IP* + AP*	B/C/D/E
pédiSTRAIL IP* + AP*	F/G
véloSTRAIL IP*	A/B/C/D/E/F/G

Type de trafic (ATTENTION Le choix d'un système dépend de l'armement de la voie et du trafic routier, de la vitesse des véhicules routiers et aussi du profil de la route par rapport à la voie ferrée)

- A

Voies de circulations principales
(routes nationales très fréquentées, vitesse élevée)
- B

Voies de circulations principales
(routes nationales ou départementales, vitesse inférieure à 70 km/h)
- C

Routes secondaire
(peu de PL)
- D

Voies urbaines
(vitesse inférieure à 50 km/h)
- E

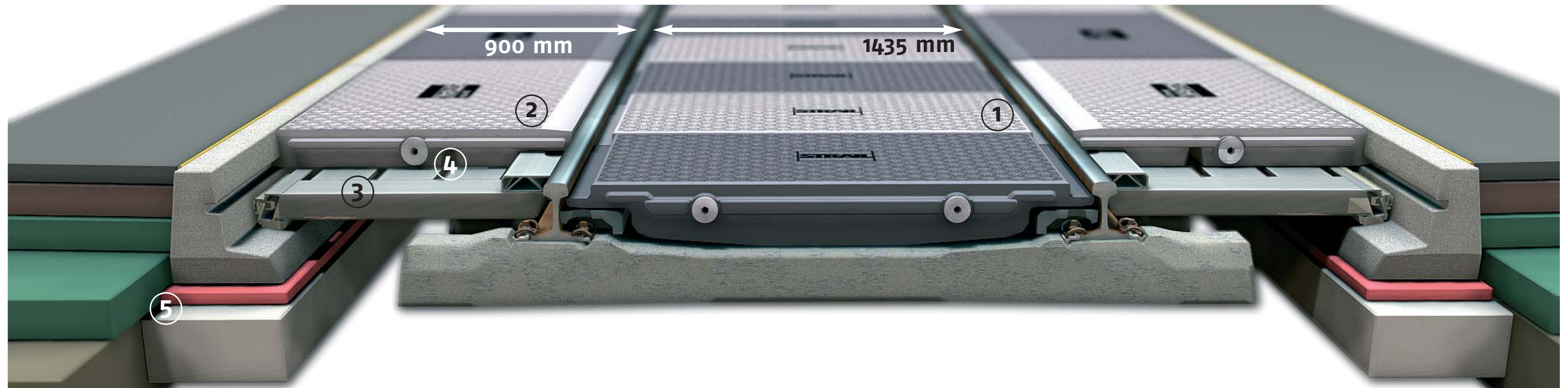
Chemins agricoles
(vitesse inférieure à 30 km/h)
- F

Stations Train/Tram, Tramways
(véhicules légers autorisés)
- G

Passages pour piétons en gare ou pour accessibilité

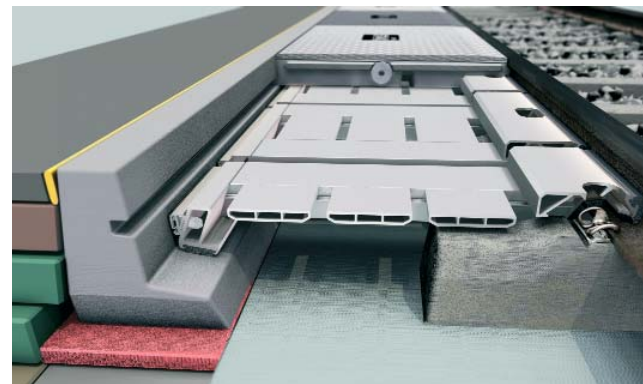
* IP = dalles intérieures / * AP = dalles extérieures

Données.



- ① Dalle intérieure **STRAIL** 600 mm de large, écartement des voies de 1 435 mm (disponible aussi pour d'autres écartements de voie)
- ② Dalle extérieure **pontiSTRAIL** 1 200 mm, distance bord extérieur du rail > bordure : 900 mm
- ③ Support (aluminium) **pontiSTRAIL** 600 mm de large
- ④ Système de tirants (cf. page 6)
> tous les tirants sont en acier avec galvanisation à chaud / filetage enroulé (attention filetage à gauche)
- ⑤ Bordure en béton à résistance élevée C70/85 (1 800 mm ou 1 200 mm), mortier spécial et fondation de pose

Jonction de route **pontiSTRAIL** > avec bordure, mortier spécial et fondation de pose



Montage.

Pour installer **pontiSTRAIL** avec des fondations et des bords, on a besoin de machines.

Une fois déterminée la position du passage à niveau et le ballast de voie nettoyé, la voie est placée dans la bonne position en hauteur et sur les côtés.

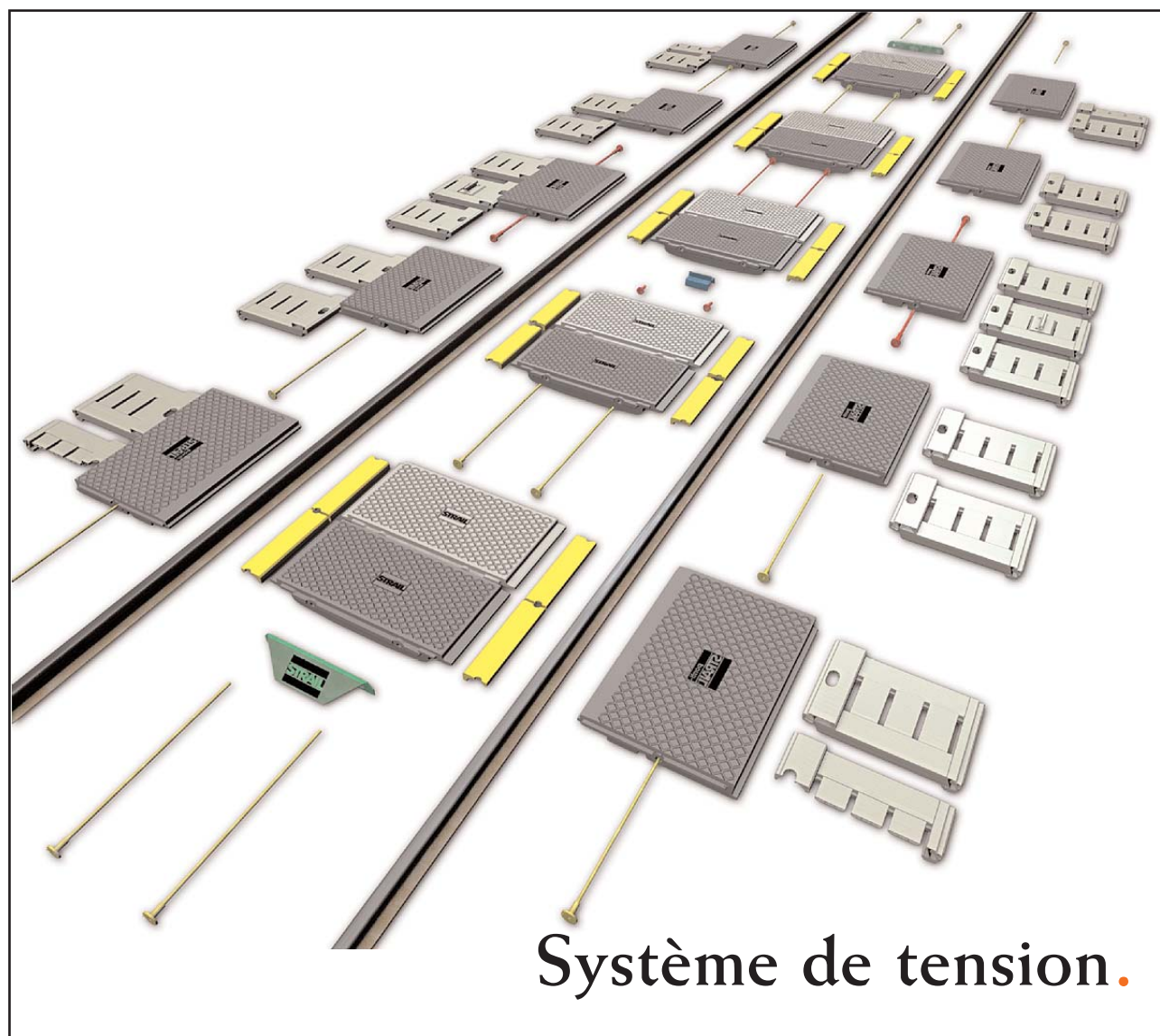
On peut alors commencer la pose des bordures qui sont employées de manière optimale en combinaison avec des fondations de pose. Une fois les bordures posées, on procède à la jonction de route. La jonction de route en bitume se compose de plusieurs couches, chacune devant être comprimée et passée au rouleau.

Commence alors la pose du support en aluminium **pontiSTRAIL**. On place d'abord le support central (un par côté) avec pièce moyenne à tirants intégrée sur le centre marqué au préalable. Puis poser le support sur l'âme du rail et détacher avec précaution de la bordure. On peut alors commencer à installer les dalles en caoutchouc. Après avoir enduit le champignon du rail, la rainure du bord et l'assemblage à rainure et languette des dalles de pâte de montage, les dalles centrales marquées (avec creux sur le dessous) sont posées par-dessus le support central en aluminium. Taper les dalles avec un marteau en plastique pour les rapprocher et tendre en un paquet au moyen du système de tension breveté dans le sens de la longueur.

Les instructions de montage détaillées sont jointes à la livraison et disponibles sur notre site www.strail.com.



Avantages.



Système de tension.

■ Tirant standard ■ Tirants centraux ■ Pièces d'arrêts ■ Déflecteur pour objets traînants
■ Dalle intérieure STRAIL ■ Pièce compensatrice STRAIL ■ Dalle extérieure pontiSTRAIL ■ Support aluminium pontiSTRAIL

- ◆ Système de tension breveté, courant, compatible pour tous les types de dalles de la famille STRAIL
- ◆ Utilisation facile
- ◆ Stabilité des dalles quelque soit l'angle de croisement > pas de formation de fente



pontiSTRAIL – LE SYSTÈME EXTRA-RESISTANT POUR LES SOLLICITATIONS EXTREMES

Le système de dalles extérieures **pontiSTRAIL** se compose de deux matériaux : caoutchouc et aluminium pour associer ainsi de nombreux avantages :

Le support en aluminium garantit une répartition optimale des charges. Il résiste à la corrosion. La dalle en caoutchouc **pontiSTRAIL** est plus légère que la dalle extérieure STRAIL, élastique et extrêmement résistante, mise en place facilitée par l'aménagement d'une « pliure ».

- ◆ mise en adéquation des profils des voies ferrées et des chaussées
- ◆ supports (aluminium) et dalles (caoutchouc) démontables manuellement
- ◆ banquette de ballast de plus de 20 cm en tête de traverses

