

ISATEC – STOP EA_gTD

Verschiebesicherung für ungebundene Tragschichten, für Linearverbände in Kurvenbereichen mit starken Torsionskräften, mit Querkraft

1.0 Anwendungsgebiete

Verschiebesicherung für gebundene und ungebundene Tragschichten, viele Optionen.

2.0 Eigenschaften

Die Verschiebesicherung ist eine Metallkonstruktion aus einer gesonderten Stahllegierung mit zusätzlicher Feuerverzinkung und Pulverbeschichtung.

Stahlsorte: cold rolled plate, Sondervergütung Korrosionsschutz durch Feuerverzinkung min. 10µ Pulverbeschichtung min. 80µ, RAL 1003 signalgelb [oder] RAL ED40043.

Durch die spezielle Abwinkelung dieser Metallkonstruktion werden drei funktionale Eigenschaften gesichert. Zusätzlich werden min. 5 Stockschrauben (nicht im Lieferumfang enthalten) an den vorbereiteten Gewindebohrungen eingeschraubt. Der 50 mm obere Bereich bildet den Anschlag für das Großformat. Bei der ungebundenen Bauweise wird der untere Teil der Stockschraube 70 mm zusammen mit der Abwinkelung der Schiene in die Bettung bzw. in die Tragschicht eingetrieben. Eine Zwangsfuge von 8 mm wird gesichert. Die waagerechte Auflagefläche nimmt die Eigenlast des Belagsmaterials auf und sichert somit durch das hohe Auflagegewicht die Fixierung der Verschiebesicherung. Die senkrechte /n Abwinkelung /en dring(t) /en durch das Einschlagen in die Bettung und Tragschicht ein (Oberbau EV2 180 MN/m²). Ein Verschieben der Konstruktion wird somit unter Verkehrslast verhindert. Die Mindeststärke der zu sichernden Elemente beträgt 100 mm.

2.1 Lieferform



Einheit: Stück (Stk.)
Art.-Nr.: 140

3.0 Verarbeitungshinweise

Es ist nach der Anleitung der Firma ROMEX GmbH zu verfahren. Die Verschiebesicherung ist nur an den durch die Planung vorgesehenen gefährdeten Bereichen einzusetzen. Die Verankerungspunkte sind aus der Bauzeichnung oder dem Verlegeplan zu entnehmen. Der Erdanker ist mit einem ca. 1400 g. Fäustel bis auf die Bettungsebene einzuschlagen. Bei der gebundenen Bauweise wird auf die unteren Schrauben verzichtet. Hier ist die Tragschicht nach Verlegeplan einzuschlitzen und die Abwinkelung in den Schlitz einzulegen. Nach dem die Verschiebesicherung eingebracht wurde, können die Fugen gefüllt werden.

Es ist immer eine komplette durchgehende Verlegereihe zu sichern. Der Verlege-Algorithmus wird je nach der zu erwartenden Achsübergängen oder der zu erwartenden Schleppkurven des Schwerverkehrs festgelegt. Durch das Abrütteln der Platten oder des Großpflasters werden die Erdanker zusätzlich in den Oberbau eingetrieben. Bei der Verwendung von Betonplatten mit angeformten Nocken sind die Erdanker in die vorhandenen Zwischenräume zu positionieren.

Unsere Empfehlungen, die wir zur Unterstützung des Käufers bzw. Verarbeiters geben, basieren auf unserer Erfahrung und entsprechen dem derzeitigen Erkenntnisstand in Wissenschaft und Praxis, sind jedoch unverbindlich und begründen kein vertragliches Rechtsverhältnis. Es müssen die Verarbeitung und die Materialmengen auf die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten abgestimmt werden. Der Anwender ist allein selbst für das Ergebnis verantwortlich und muss die Eignung der Materialien prüfen. Änderungen der technischen Datenblätter bleiben vorbehalten. Es gilt jeweils nur die neueste Version eines technischen Datenblattes.