



PRZEJAZD KOLEJOWY

ZWEIGLEISIGER KORRIDOR BAHNSTRECKE

System BRENS umożliwia realizację przejazdów kolejowych za pomocą metody respektującej różne stopnie sztywności konstrukcji i jezdni (koleji x szosy), zapewniającej przenoszenie obciążenia z pojazdów do całej górnej i dolnej części konstrukcji kolejowej w takim samym kierunku w jakim działają siły z pojazdów kolejowych.

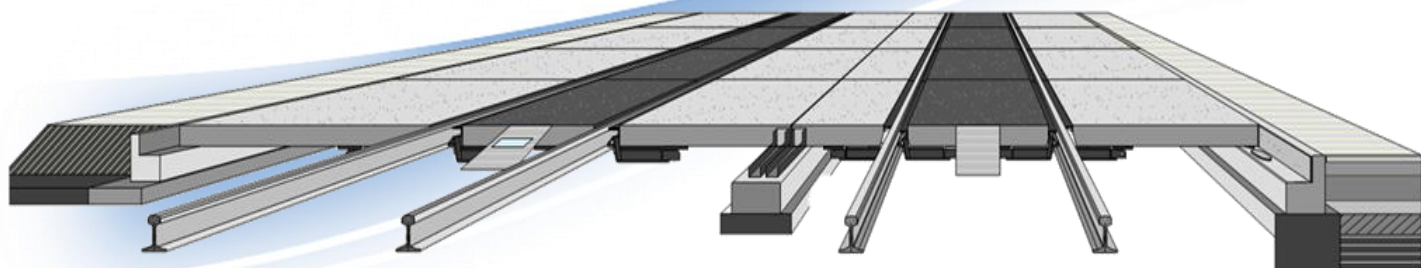
System BRENS był ponad 20 lat sprawdzany w praktyce i na podstawie zdobytych doświadczeń podczas eksploatacji i badań jest oferowany mając handlową nazwę typowych serii:

BRENS SUPER (400 kN/kóło)

BRENS (200 kN/kóło)

Główna linia kolejowa do prędkości nie większej 160 km.h⁻¹

- Czyszczenie urządzenia rehabilitacyjnego balastu lub płaszczyzny podłoża bez cięcia nawierzchnię drogi
- Długość zewnętrznych paneli nawierzchni w całej strefie zagrożonej strefy ($\geq 2,5$ m od osi toru).
- Montaż i demontaż bez połączeń śrubowych, szpilek ściągających i utrwalania.
- Maszyna podbijarka balastu bez cięcia nawierzchnię drogi.
- Szlifowanie Akustyczne i przeprofilowanie główki szyny.



Specyfikacja techniczna

Żelbetowe panele - wytrzymałość betonu klasie minC45/55 lub C35/45.

Panel do środka toru

- Kolej normalnotorowa 1435 mm,
- Kolej wąskotorowa 750-760-1000 mm,
- Kolej szerokotorowa 1520-1524-668 mm.

Panel zewnętrzne toru długość z 650 mm do 1700 mm.

Odległość podkładów - 600 mm.

Rodzaje podkładów - dowolny (stal, beton, drewno).

Szyny typu kolejowego lub szyny typu tramwajowego.

Waga poszczególnych elementów

- z 350 do 810 kg.

Nietypowe panele do przejazdów kolejowych i rozjazdów.

Podstawowa konfiguracja podwójnego toru

- Panel do środka toru
- Panel zewnętrzne toru
- Betonowy próg zamykający
- Betonowy centralny bazowy próg
- Stalowy klin ochronny
- Wzdłużne i poprzeczne utwalenie

Referencje

przejazdy kolejowe i przejazdy ciężkiego budowie w Czechach, na Słowacji, na Węgrzech



Demontaż płyt przejściowych



Przygotowany tor do mechanicznego ubijania podsypki torowej i szlifowania

