



ROADTEC



Shuttle Buggy MTV – Une révolution dans l'industrie

Avec Cat C9 8.8L Acert



SB-2500D

VÉHICULE DE TRANSFERT DE MATÉRIEL ROADTEC SHUTTLE BUGGY SB2500D

Le Shuttle Buggy SB2500D peut emmagasiner un mélange de bitume chaud et le transborder d'un camion à la paveuse pour une application continue.

Un système breveté de vis sans fins remélangent le matériel juste avant de le transférer à la paveuse de sorte qu'il est à la température et de consistance idéales pour une application uniforme.



Le pavage simplifié

Trait d'union entre camions et paveuses

Benne de 25 tonnes avec convoyeurs intégrés ainsi qu'une benne de transfert reliée à la paveuse pour plus de matériel à votre disposition sur le chantier



Transfert de matériel

Lorsqu'il est impossible pour les camions de vidanger directement à la paveuse, le Shuttle Buggy servira au transbordement du matériel



Stationnements & endroits restreints

Utilisez le Shuttle Buggy pour disposer du matériel là où les camions ne peuvent se rendre



Pavage des Cul-de-Sacs

Déchargez les camions à l'entrée des cul de sacs et le Shuttle Buggy apportera le matériel à la paveuse.

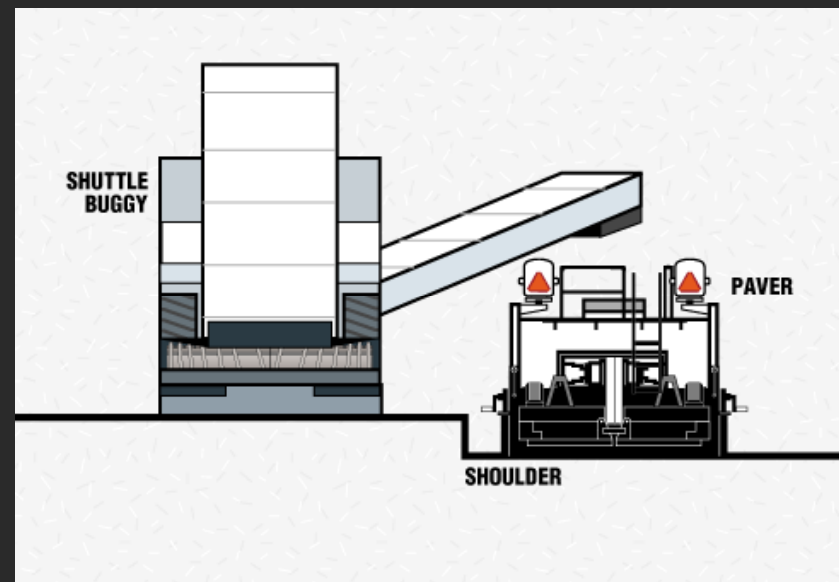
Le convoyeur mobile suivra la paveuse dans ses déplacements



Transbordement par-dessus les obstacles

- Murs de protection
- Lignes de coupes

Le Shuttle Buggy évite l'accès
des camions aux endroits prêts
pour le pavage

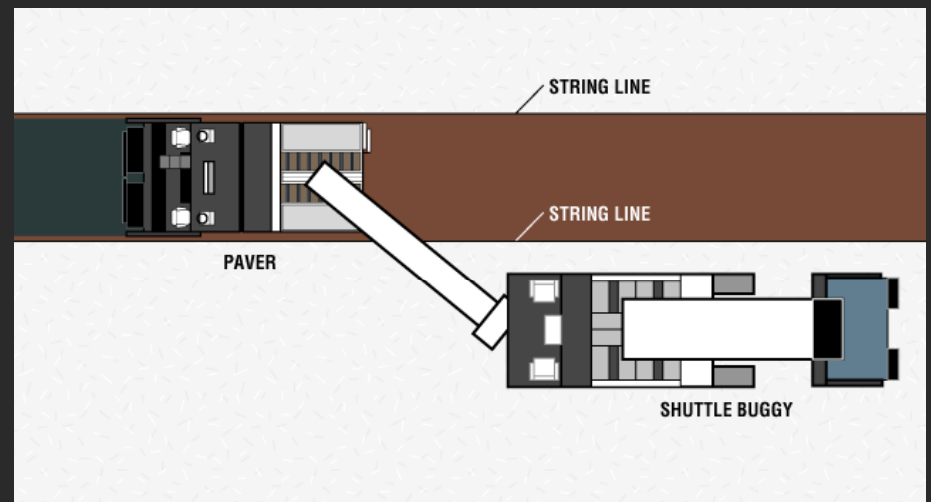


Transbordement par dessus les obstacles

Murs de protection

Lignes de coupes

Le Shuttle Buggy évite l'accès des
camions aux endroits prêts pour le
pavage



Transbordement par dessus les obstacles

Murs de protection

Lignes de coupes

Le Shuttle Buggy évite l'accès des
camions aux endroits prêts pour le
pavage



Transbordement par dessus les obstacles

- Murs de protection
- Lignes de coupes

Le Shuttle Buggy évite l'accès des
camions aux endroits prêts pour le
pavage





Pour un pavage de meilleure qualité

Tous les finalistes du
prix “Sheldon G.
Hayes”, accordé
annuellement au
Constructeur en
revêtement
d’asphalte, utilisent le
Shuttle Buggy

Congratulations
to Des Moines Asphalt, West Des Moines, Iowa,
the 2007 winner of the Sheldon G. Hayes Award.



And Congratulations to the 2007 Finalists
Diamond II Construction Co., LLC, Alexandria, Louisiana
E & S Paving, Inc., Anderson, Indiana
Nurris Asphalt Paving Co., Ottumwa, Iowa

WHAT DO THESE WINNERS HAVE IN COMMON?
There was commitment to quality by State
DOT's and by the management and crews of
the HMA plant and paving operations.



Plus they all used a Shuttle Buggy® material
transfer vehicle on their winning projects.

The Shuttle Buggy MTV. Only from Roadtec. Call Roadtec today for more information.

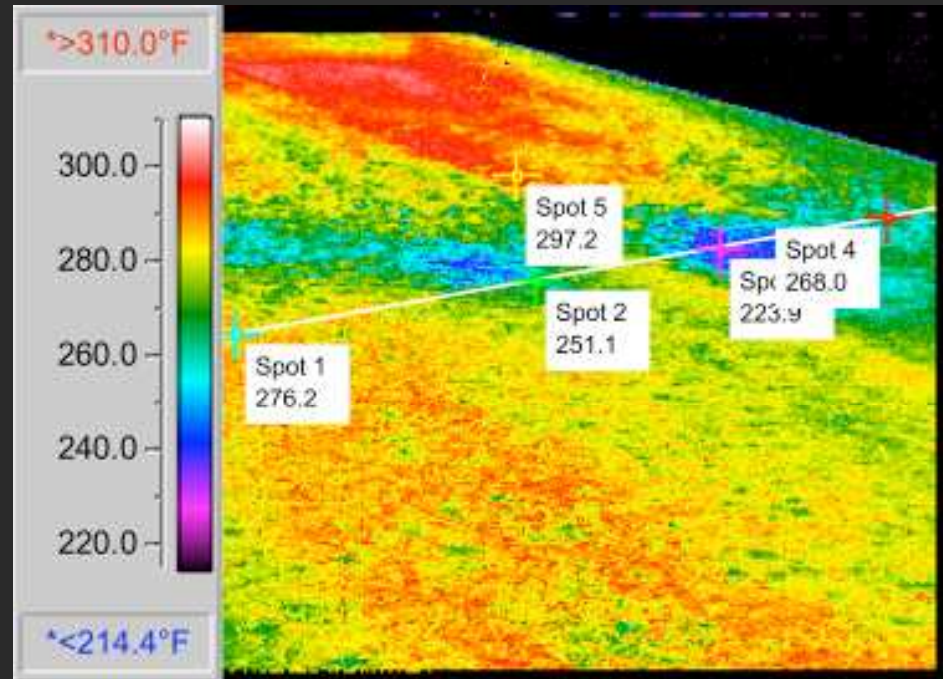


Séparation des Matériaux

Il est plus difficile d'obtenir un mélange uniforme lorsqu'il est composé d'agrégats de plus grande dimension, dû à l'absence de matériel plus fin qui comblerait les espaces vides.

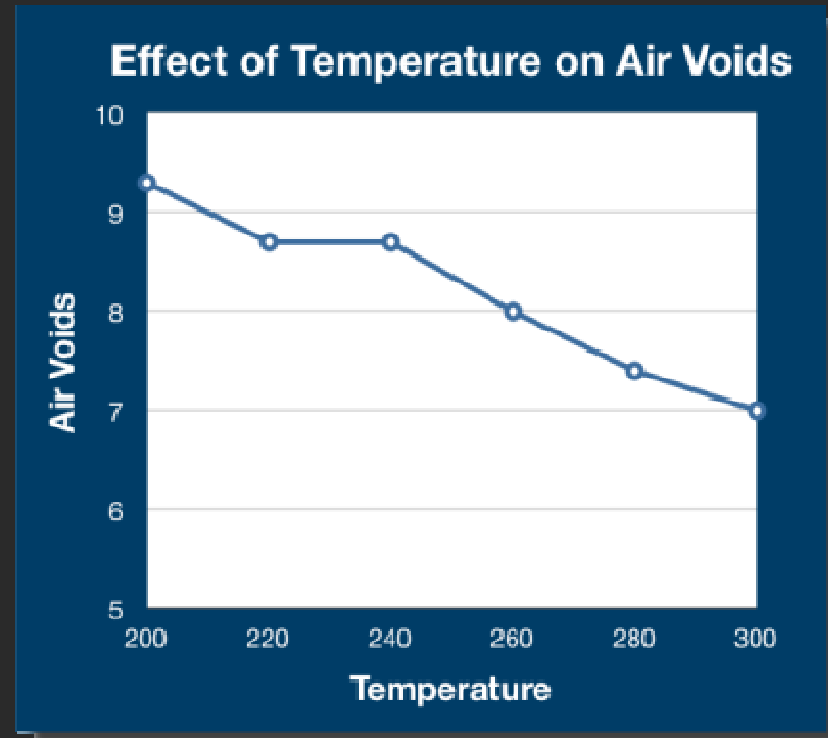


Mélange
imparfait dû à
une température
inconstante



Écarts de température

Lorsque l'asphalte refroidit, il devient plus difficile à compacter et contient donc plus de poches d'air



Température inconstante

Lorsque la température du matériau varie de 25 degrés F ou plus, il en résulte une densité imparfaite de celui-ci environ 90% du temps.

Note du dept. des transports de l'état de Washington sur les écarts de température

SEPTEMBER 2001 WASHINGTON STATE DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

"TECH NOTES"

"TECH NOTES" is an effort by the FOSSC Materials Laboratory to share design and construction technology gained from projects done throughout WSDOT. This issue is from the Pavements Branch discussing temperature and density differentials.

Temperature Differentials and the Related Density Differentials in Asphalt Concrete Pavement Construction

The WSDOT has found that the cyclic pattern of low-density, open-texture areas in Asphalt Concrete Pavement (ACP), which prematurely fail by fatigue cracking, raveling, or both, directly relate to the thermal differentials found during construction.

The Problem

The cyclic pattern of open-texture areas appearing on a large number of WSDOT's hot-mix asphalt (HMA) paving projects can be attributed to thermal differentials. Thermal differentials are formed during transport of the HMA (Figure 1) to the paving project and can result in lower than desirable mix compaction temperatures. The cooler HMA formed during transport is placed in concentrated areas in the mat which are near cessation temperature and tend to resist adequate compaction (Figure 2). These concentrated areas of cooler material usually have higher air voids along with an open surface texture that are more susceptible to deterioration by traffic and the environment.

Figure 2. Cyclic pattern of cool areas in mat.

Solution

This research began in 1995 when it was found that large temperature differentials existed in the mat after placement. Nuclear density checks showed that these cooler areas of mix exhibited lower densities than the rest of the mat.

In 1998, this research was continued to examine the exact cause of these cooler areas. An infrared camera was used to determine the location of these cool areas in the mat, then mix samples were taken in those areas and subjected

Roadtec et TTI s'unissent pour introduire
sur le marché la nouvelle barre thermique
TTI (Texas Transportation Institute)



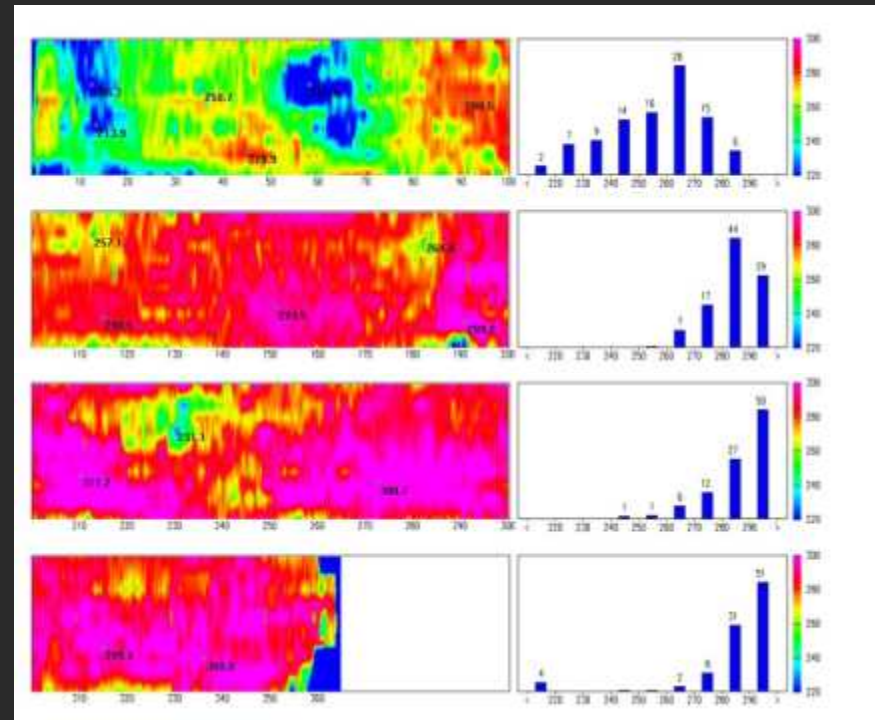
Capteurs infra-rouge en temps réel

Enregistre la température de chaque pouce
de bitume à la sortie de l'épandeur



BARRE THERMIQUE TTI

Échantillonnage de données
enregistrées
Représentation de la température
du matériel installé lors d'une
entière journée

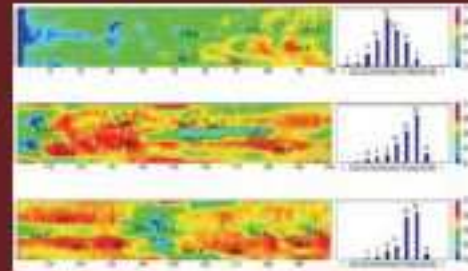


Roadtec et TTI
s'unissent pour
introduire sur
le marché la
nouvelle barre
thermique TTI
(Texas
Transportation
Institute)





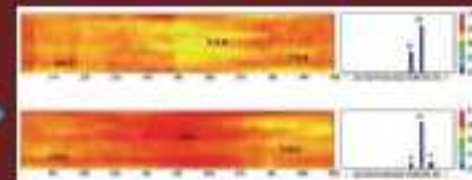
Temp sensor bar on paver
(TX Transportation Institute
Prototype)



Truck end segregation



Shuttle Buggy® MTV added to the operation



No truck end segregation

Make Bonus

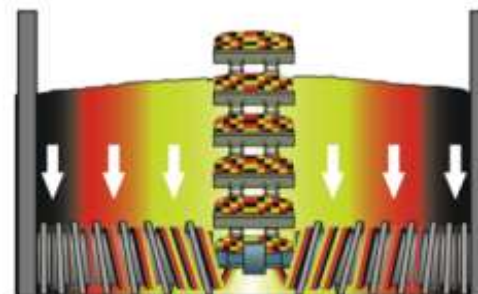
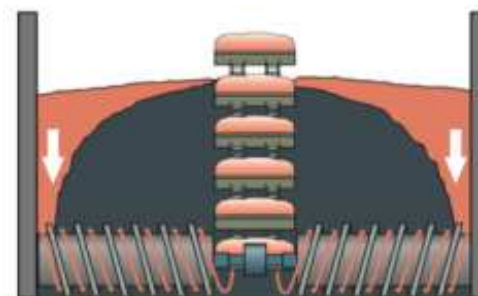
Pourquoi notre système de mélange est-il si efficace?

Les vis sans fin à pas croissants, multiples, procurent un flot continu du matériel à la pleine largeur de la benne.

Le mouvement des vis attire le matériel en le mélangeant de façon égale dans la benne.

Les vis à pas unique ont tendance à creuser un tunnel dans le matériel et ne l'attire que par les extrémités de la benne.

Les véhicules de transfert Roadtec utilisent un système exclusif de vis sans fin à pas triples. Cet avantage exclusif à Roadtec est le secret pour atteindre des mélanges très uniformes.



PAVAGE SANS CONTACT

Evite tout contacts entre les camions et la paveuse et garde un épandage uniforme et sans bosses de la chaussée.



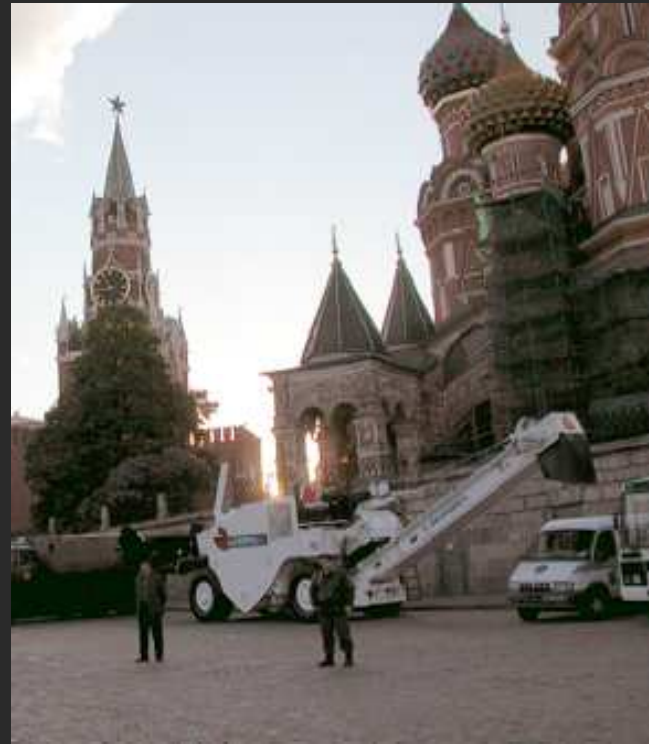
Vitesse de pavage constante

- Une variation de la vitesse de pavage entraîne une force inégale à l'épandeur
- Le Shuttle Buggy aide à maintenir une vitesse constante
 - Moins d'arrêts pour les camions
 - La paveuse n'a pas à ralentir pour le déchargement des camions



Accepté partout dans le monde

Un très grand nombre de Shuttle
Buggy sont en fonction dans plusieurs
pays.





Windrow Paving



Rentabilisez vos opérations de pavage

Utilisez moins de camions

Des déchargements plus rapides
et l'alternance accélérée des
camions diminuent la quantité de
camions à utiliser et vous
épargnent de l'argent.



Utilisez moins de camions

Des déchargements plus rapides et l'alternance accélérée des camions diminuent la quantité de camions à utiliser et vous épargnent de l'argent.



The background of the slide features a dark, textured asphalt surface at the top and bottom. A solid dark gray rectangular area occupies the center, framed by two horizontal yellow lines.

Construction D.J.L.
Innovation en utilisant une seule
Shuttle Buggy pour alimenter 3
paveuses

