

Parmi nos références:

France: SNCF Réseau (voies conventionnelles et lignes à très grande vitesse), Montvers, RATP - Métro Paris, Eurotunnel, Métro de Lyon, RTM - Métro de Marseille, TRANSPOLE - Métro de Lille

Belgique: Infrabel

Angleterre: Network rail (ligne à grande vitesse)

Turquie: TCDD (chemin de fer turc), Ankara - Konya (ligne à très grande vitesse), Ligne Mersin - Toprakkale

Tunisie: SNCFT (chemin de fer tunisien)

Algérie: ANESRIF/SNTF (chemin de fer algérien)

Maroc: ONCF (chemin de fer marocain) - voie conventionnelle et ligne grande vitesse

Canada: STM - Métro de Montréal

Brésil: Rio de Janeiro (Métro)

Corée du Sud: KR (Chemin de fer national)

Singapour: SMRT, SBST (Métro)

Hong Kong: MTR (Métro de Hong Kong), KCRC (voie conventionnelle)

Inde: divers métros en Inde

Dubai: Métro de Dubai

Australie: ARTC

Chine: ligne à très grande vitesse chinoise

Guinée: Boké

Taïwan: Taichung (Métro)



Multi motorisation intégrée sur un appareil tg 1/46 - Train à grande vitesse, Turquie



MCEM91 Mécanisme de manœuvre

"La motorisation dans sa forme la plus simple, robuste et éprouvée dans le monde entier..."

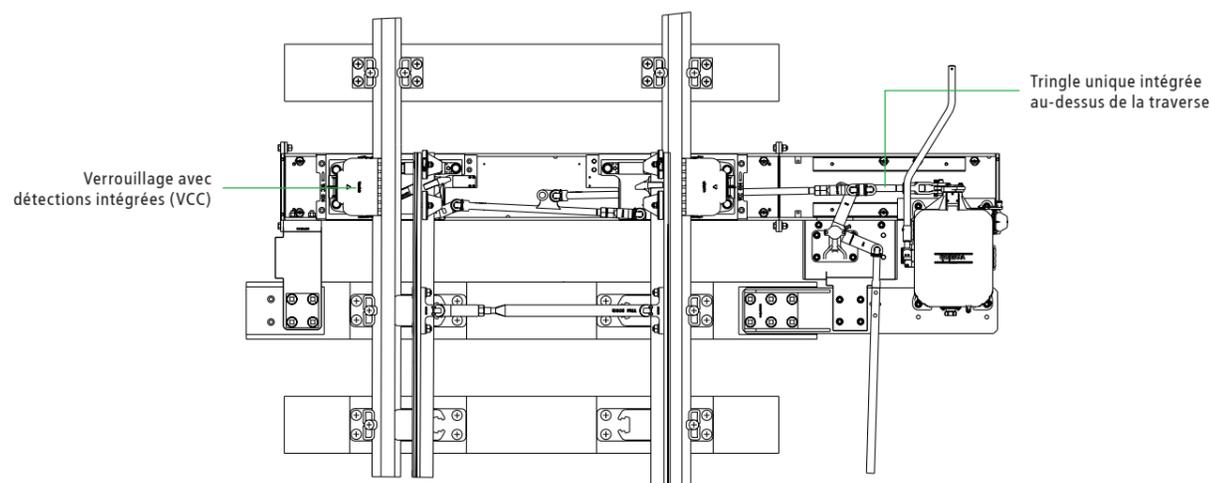
Vossloh Cogifer SA
21, avenue de Colmar
92 500 Rueil-Malmaison - FRANCE
Tél. : +33 (0) 1 55 47 73 00
Fax : +33 (0) 1 41 29 19 18
info@vossloh.com



'Léger, robuste et fiable, le mécanisme MCEM91 est capable de manœuvrer les aiguilles de tout type de transport guidé par rail.'

Le Mécanisme Calé Électro-Mécanique de commande d'aiguillage permet la manœuvre électrique de l'aiguillage, son calage et son contrôle en fin de course. Il est utilisable sur tous types de voies : des voies de service jusqu'aux itinéraires parcourus à très grande vitesse (TGV).

Ces configurations ont fait leurs preuves dans plus de 30 pays : sur les réseaux Grandes Vitesses, sur les lignes conventionnelles, les lignes de tramway et de métro, ainsi que sur les voies fortement chargées.

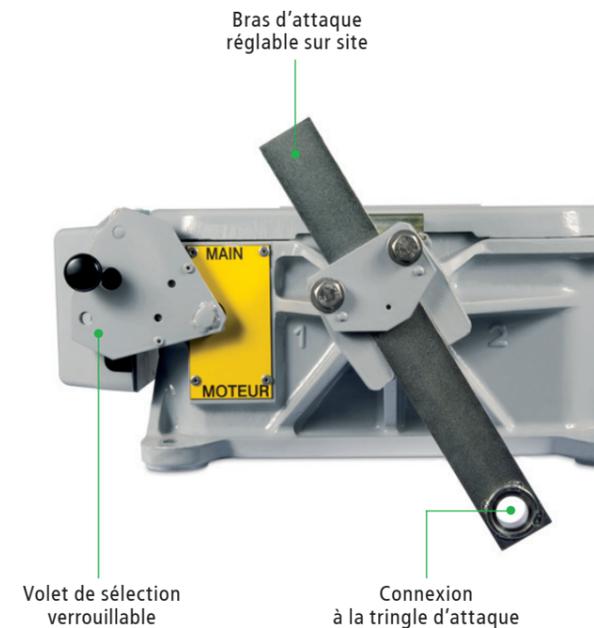


Avec le mécanisme MCEM91, une seule tringle assure la fonction de manœuvre. Cette tringle d'attaque peut facilement s'intégrer dans une traverse permettant ainsi un bourrage mécanisé de l'appareil de voie.

Description

Le mécanisme MCEM91 se compose de différents éléments :

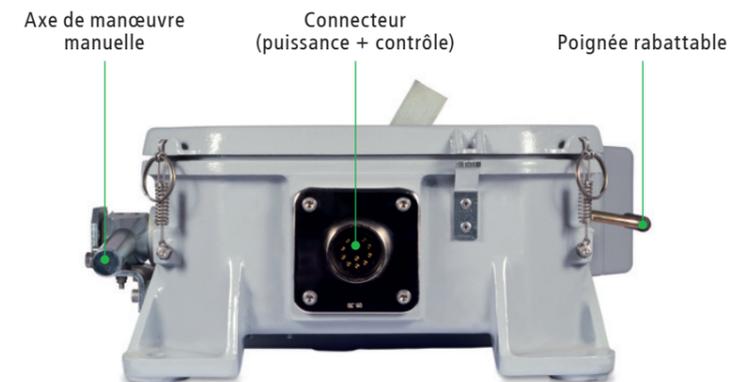
- Un moteur électrique (tension suivant demande - CC ou CA)
- Un dispositif de limiteur de couple interne
- Un réducteur à engrenage
- Un dispositif de calage dans les positions extrêmes
- Un bras d'attaque en sortie de l'arbre de commande
- Un commutateur muni de contacts de contrôle et puissance
- Une commande manuelle de secours à levier ou manivelle
- Un connecteur électrique étanche (en option)
- Un capot cadenassable



Installation et mise en application

En termes de mise en application, le mécanisme MCEM91 offre une souplesse sans égal :

- Adaptable sur tout type de chemin de fer, ainsi que pour métro voies fer ou pneu
- Compatible avec tous les supports : bois, traverse béton, traverse métallique, dalle béton, etc.
- Accepte tous types de fixation : tirefond, boulonnage, etc.
- Conçu pour le trafic mixte, grande vitesse et charges lourdes
- Course réglable par simple déplacement du bras d'attaque
- Entretien réduit



Caractéristiques techniques

- Indice de protection : IP55 ou IP67 (option)
- Poids : < 100 Kg
- Course réglable : 100 à 260 mm
- Effort maxi à la manœuvre : 400 à 1 040 daN
- Temps maximum de translation : 3.5 à 4.8 s
- Protection contre le vandalisme : intégrée
- MTBF : au-delà de 30 ans
- MTRR : 0,61 heures

Fonctionnement

Le mécanisme MCEM91, appartient à la famille des mécanismes électro-mécaniques calés. Son fonctionnement pendulaire permet un réglage aisé, la longueur de course correspondant à la longueur donnée au bras d'attaque. Pendant la manœuvre, le bras d'attaque du mécanisme effectue une rotation sur 60° et termine son mouvement par une phase de calage interne calant la position de bras.

Ce calage assurant le maintien de la tringlerie de manœuvre est doublé d'un dispositif d'anti-dévirage luttant contre les effets pernicieux des vibrations dues au passage du matériel roulant.

Simple et robuste de conception, il est aisément transposable sur les réseaux quel que soit l'interlocking.