



Universell
einsetzbar



Weiche und
Schiene



Flexibler Einsatz
(Spurweiten)



Exakte
Reprofilierung



Hoher Materialabtrag
pro Überfahrt möglich

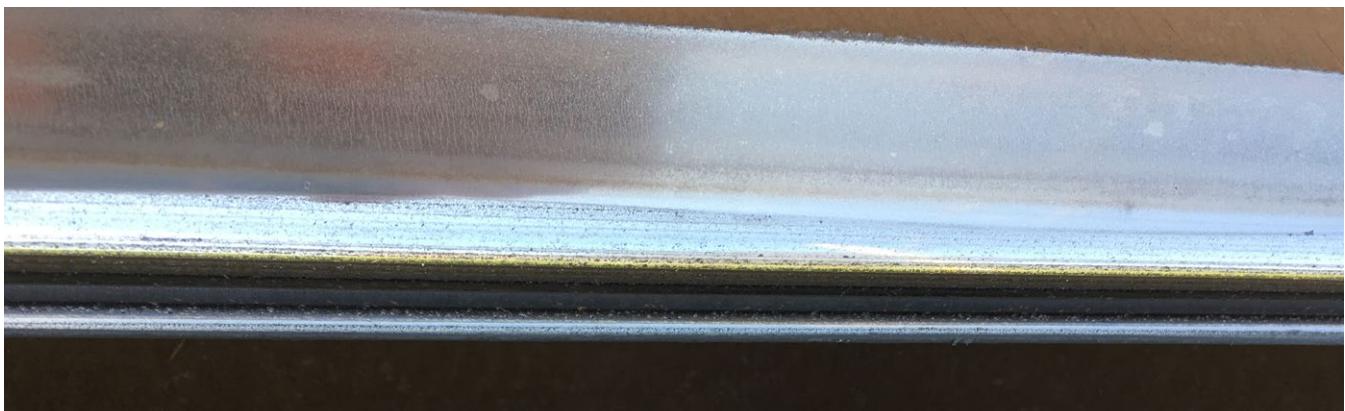


Tunneltauglich

Anfahrungen fräsen in Bögen

Technisches Datenblatt

vossloh
enabling green mobility



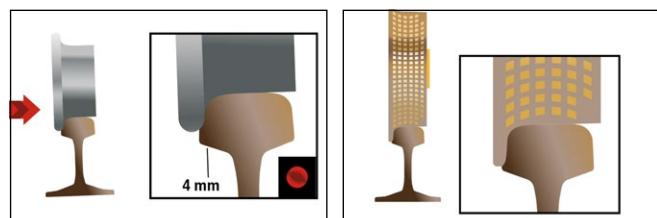
Vorteile

- / Schienen, die durch die Tiefe der Ausfahrtung bisher als nicht mehr bearbeitbar galten, können fehlerfrei gefräst werden
- / Durch ein speziell entwickeltes Fräserad wird der kritische Bereich an der Unterseite der Ausfahrtung um ca. 4 mm nach unten verlagert



Einsatzgebiete

- / Oberbögen mit An- bzw. Ausfahrungen
- / Unterstränge können massive Übergratungen aufweisen, die ebenfalls beseitigt werden



Schienenwechsel bei Anfahrungen in Bögen – wozu?

Durch die Fliehkräfte bei Bogenfahrten wird sukzessive das Radprofil negativ in die Fahrkante des bogeninneren Stranges hineinkopiert – so entstehen Anfahrungen und im fortgeschrittenem Stadium Ausfahrungen. In der Y-Achse ist dabei von einem kritischen Bereich ab 4 mm auszugehen. Herkömmliche Fräswerkzeuge laufen Gefahr, mit dem Spurkranz auf der Unterseite der fortgeschrittenen Ausfahrtung aufzusetzen und erzeugen somit keinen Abtrag zur Fehlerkorrektur.

Nach der Bearbeitung durch den Frästruck SF02, der für die Beseitigung dieser spezifischen Schienenfehler ausgelegt ist, kann die Schiene uneingeschränkt wieder regelkonform bearbeitet werden.

SF02 W-FS

Technische Daten

Hauptabmessungen		Befahrbarkeit von Gleisen	
Länge über Puffer (LÜP)	18.320 mm	Verbote beim Rangieren (z. B. Berg- und Ablaufverbot)	verboten
Höhe	3.408 mm	kleinster befahrbarer Radius (Transport/Arbeiten)	Transport Ra 50 / Arbeiten Ra 80
Breite	2.490 mm	max. Steigung/Gefälle/Überhöhung (Transport/Arbeiten)	40 % steigend und fallend
Anzahl Drehgestelle – Anzahl Achsen	1–4	Transport im Zugverband bzw. Schlussläufer	kein Transport im Zugverband, kein Schlussläufer
Drehzapfenabstand	kein Drehzapfenabstand, da nur 1 Drehgestell und 2 starre Achsen		
Fahrzeugumgrenzungslinie/ Lichtraumprofil	UIC 505-1		
Geschwindigkeit		Wetterabhängigkeit	
Transportgeschwindigkeit im Zugverband	kein Transport im Zugverband	max./min. Temperatur zum Arbeiten	-10 bis +40°C, Anpassungen möglich
Abschleppgeschwindigkeit	20 km/h		
max. Geschwindigkeit (selbstfahrend)	Schiene: 45 km/h, Straße: 80 km/h		
Arbeitsgeschwindigkeit	0,4–0,8 km/h		
Masse		Ausrüstung / Besonderheiten	
Eigengewicht	45 t	Leistungsdaten	eine Fräseinheit pro Seite, integrierte Nachschleifeinheiten tangential und anschließende Fächerschleifeinheiten
max. Radsatzlast	12,4 t	Abträge	0,9 mm max. Abtrag pro Überfahrt
Bremsen		anwendbare Normen	DB Ril 824, EU Norm 13231:2-2020
Art der Bremse	hydrostatisch wirkendes Bremsystem – Bedienung über Fahrhebel + direkt wirkendes Bremssystem auf eine Nebenwelle am Achsgetriebe wirkend 4 x Scheibenbremsen	Personale/Maschinenbediener, Helfer (Anzahl, Qualifikation)	4 x Personal Arbeitsschicht + 2 x Personal Wartungsschicht
Bremsgewicht	40	zugtechnische Ausrüstung	PZB, INDUSI, digitaler Zugfunk
Bremshundertstel (wird berechnet aus Bremsgewicht und Gewicht des Wagens)	92		
Transportstellung (G/P)	entfällt – kein G/P-Wechsel		



Vossloh Rail Services GmbH • Hannoversche Str. 10 • D-21079 Hamburg
Phone +49 (0) 40 430931-0 • sales.ls@vossloh.com
vossloh.com