



Utilisation universelle



Aiguillage et rail



Utilisation flexible (largeur des voies)



Reprofilage exact

 Possibilité d'enlèvement d'un grand nombre de matière par passage

 Convient aux tunnels

Fraisage des rails aux approches des courbes

Fiche de données techniques

vossloh
enabling green mobility



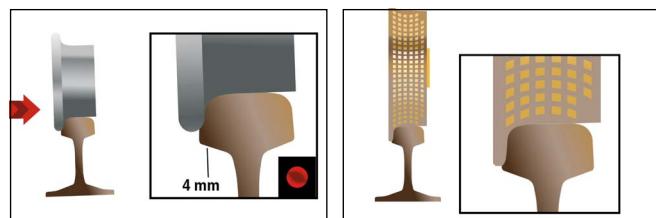
Avantages

- / Les rails qui étaient auparavant considérés comme impossibles à usiner en raison de la profondeur de l'usure peuvent être fraisés sans problème
- / Grâce à une roue de fraisage spécialement conçue, la zone critique sur la face inférieure de l'usure est déplacée vers le bas d'environ 4 mm



Domaines d'application

- / Courbes supérieures avec marques ou usure prononcées
- / Les files inférieurs peuvent présenter des surépaisseurs massives, qui sont également éliminées



Remplacement des rails à l'approche des files courbes – pour quoi faire ?

En raison des forces centrifuges lors des parcours en courbe, le profil de la roue est successivement copié négativement dans le bord de roulement du champignon à l'intérieur de la courbe – ce qui entraîne des marques et, à un stade avancé, des usures prononcées. Dans l'axe des Y, il faut supposer une plage critique commençant à 4 mm. Les outils de fraisage conventionnels risquent de toucher le boudin de la roue sur la face inférieure de l'usure avancée et ne produisent donc aucun enlèvement de matière pour la correction des défauts. Après la correction, le rail peut à nouveau être usiné conformément aux règles sans aucune restriction.

SF02 W-FS

Caractéristiques techniques

Principales dimensions		Praticabilité des voies	
Longueur hors tout	18 320 mm	Interdictions pendant les manœuvres (par exemple, interdiction de monter et descendre des collines)	interdit
Hauteur	3 408 mm	Plus petit rayon praticable (transport/travail)	Transport Ra 50/ Travail Ra 80
Largeur	2 490 mm	Pente/rehaussement max. (transport/travail)	40 ‰ en montée et en descente
Nombre de bogies Nombre d'essieux	1–4	Transport en convoie ou en queue de train	interdit
Distance entre les bogies	pas d'espacement des pivots, car seulement 1 bogie et 2 essieux rigides		
Contours du véhicule/gabarit ferroviaire	UIC 505-1		
Vitesse		max./min. Température de fonctionnement	
Vitesse de transport en convoi	pas de transport en formation de train		-10 à +40°C, ajustements possibles
Vitesse de remorquage	20 km/h		
Vitesse maximale (automoteur)	sur la route: 45 km/h sur le rail: 80 km/h		
Vitesse de travail	0,4–0,8 km/h		
Dimensions		Équipement / Particularités	
Poids propre	45 t	Données de performance	une unité de fraisage par côté, des unités de broyage tangentiel intégrées et des unités de fraisage à lamelles subséquentes
Poids max. au mètre	5,04 t/m	Enlèvement de matière	Enlèvement de matière max. par passage 0,9 mm
Charge max. par essieu	12,4 t	Normes applicables	DB Ril 824, Norme européenne 13231:2-2020
Freins		Personnel/opérateurs de machines, assistants (nombre, qualification)	4 x personnel en poste + 2 x personnel en poste de maintenance
Type de frein	système de freinage hydrostatique – actionné par un levier de translation + système de freinage à action directe agissant sur un arbre auxiliaire de la boîte de vitesses de l'essieu 4 x freins à disque	Équipement technique	PZB, INDUSI, radio numérique dans les trains
Poids des freins	40		
Centième de frein (calculé à partir du poids du frein et du poids du wagon)	92		
Position de transport (G/P)	sans objet – pas de changement de G/P		

