



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



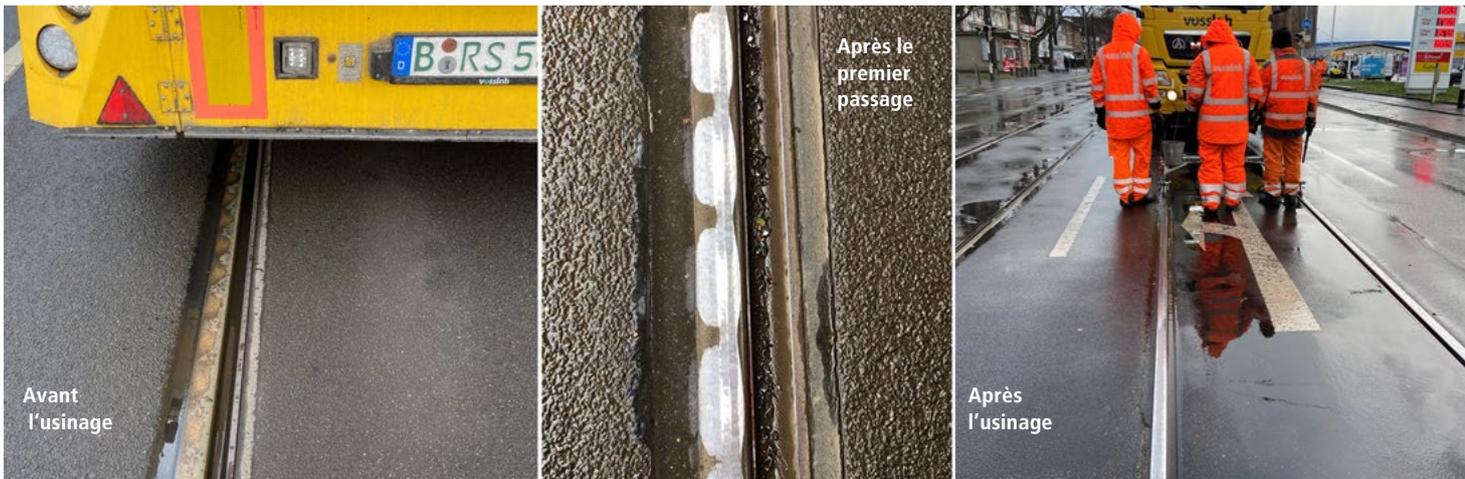
Réduction du bruit

Rails à gorge : Usinage par fraisage

Fiche de données techniques

Entretien technique des rails par fraisage dans le centre-ville

Sans enlever la pâte de joint presque affleurant le long de l'extérieur du rail à gorge, un usinage correctif n'a pas été possible jusqu'à présent. Avec l'outil spécial de notre camion de fraisage bidirectionnel, dont le boudin de roue est en outre équipé de plaques de coupe, il est possible pour la première fois d'éliminer les défauts en une seule passe, sans effort majeur et avec un usinage à rayon plus profond. En outre, nous obtenons une sortie étendue à Z-22 mm au niveau du bord de roulement du rail grâce à un angle de coupe qui diminue positivement à partir de Y+0. Cela permet d'éviter que les jantes des véhicules du tramway ne touchent le sol dans le cas de pentes plus importantes.



Avantages

- / Pour la première fois, usinage correctif complet de rails à gorge, y compris le fond de la gorge en direction de la file de roulement, avec des taux d'enlèvement de matière plus importants
- / Efficace lors des courts arrêts de circulation de ligne grâce à l'engagement et déengagement de voie rapide et par l'accès par voie routière
- / En fonction du nombre de passes nécessaires, de la durée de l'arrêt de la ligne, plusieurs chantiers peuvent être traités de nuit grâce à la facilité de déplacement par voie routière

Domaines d'application

- / Traitement de la ligne
- / Traitement des nouvelles couches
- / Maintenance et entretien simples
- / Réduction du bruit dans les zones sensibles
- / Idéal pour les courtes coupures de ligne



SF02 W-FS

Caractéristiques techniques

Principales dimensions

Longueur hors tout	18 320 mm
Hauteur	3 408 mm
Largeur	2 490 mm
Nombre de bogies Nombre d'essieux	1-4
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

Vitesse de transport en convoi	pas de transport en formation de train
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

Poids propre	45 t
Poids max. au mètre	5,04 t/m
Charge max. par essieu	12,4 t

Freins

Type de frein	système de freinage hydro- statique – 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
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

Praticabilité des voies

Interdictions pendant les manœuvres (par exemple, interdiction de monter et descendre des collines)	interdit
Plus petit rayon praticable (transport/travail)	Transport Ra 50/ Travail Ra 80
Pente/rehaussement max. (transport/travail)	40 ‰ en montée et en descente
Transport en convoi ou en queue de train	interdit

Dépendance vis-à-vis du temps

max./min. Température de fonctionnement	-10 à +40°C, ajustements possibles
--	---------------------------------------

Équipement / Particularités

Données de performance	une unité de fraisage par côté, des unités de broyage tangentiel intégrées et des unités de fraisage à lamelles subséquentes
Enlèvement de matière	Enlèvement de matière max. par passage 0,9 mm
Normes applicables	DB Ril 824, Norme européenne 13231:2-2020
Personnel/opérateurs de machines, assistants (nombre, qualification)	4 x personnel en poste + 2 x personnel en poste de maintenance
Équipement technique	PZB, INDUSI, radio numérique dans les trains

Compétence mondiale
dans plus de 100 pays

