



Chargement



Déchargement

# Module d'alimentation et de chargement V+L

Fiche de données techniques

## Avance et module de chargement V+L : flux de travail fluide pendant le transport ferroviaire

Le module V est utilisé pour tirer les rails depuis le wagon de transport jusqu'au module de prise et de dépose L. Le module L permet la prise et la dépose de rails longs depuis/au milieu de la voie ou sur ou depuis la tête de traverse. Combiné à un wagon de remplacement de rails SWW, il peut être utilisé pour le remplacement des rails en avancement continu.

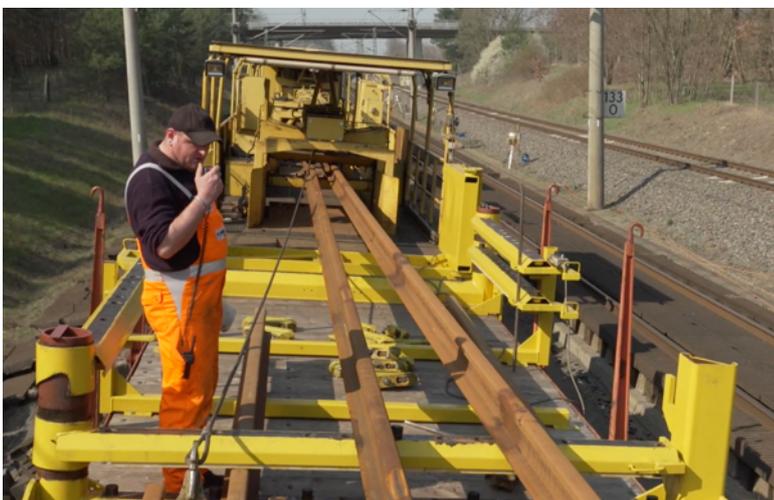


### Avantages

- / Système de chargement efficace et flexible pour les systèmes de transport STS et ÖW
- / Peu de travail préparatoire requis, déchargement/chargement individuel ou par paire
- / Peut être combiné avec SWW comme train de remplacement du rail en avancement continu
- / Mode d'intervention en continu compatible avec les rails usagés (sur STS)

### Domaines d'application

- / Infrastructure avec écartement des rails de 1 435 mm
- / Longueurs de rail 15–180 m
- / Profils de rails 49E1, 54E1, 60E1, R65, autres profils sur demande
- / Remplacement de rails sur 1 ou 2 côté
- / Toutes les lignes en particulier avec de courtes périodes de coupure



## Module d'alimentation et de chargement V+L

### Caractéristiques techniques

|                      |                   |
|----------------------|-------------------|
| Type                 | Stahlberg Roensch |
| Écartement des rails | 1 435 mm          |

#### Principales dimensions

|   |  |
|---|--|
| Longueur hors tout                                    | 2 x 22.24 m = 44,48 m                          |
| Largeur   | 2,96 (position de travail)<br>2,71 (transport) |
| Nombre de bogies                                      | 2 + 2  |
| Nombre d'essieux par wagon                            | 4 + 4  |
| Distance entre les pivot des bogies                   | 16 700 mm                                      |
| Distance entre le dernier essieu et l'avant du tampon | 1 770 mm                                       |
| Empattement bogie                                     | 2 000 mm                                       |
| Distance entre les essieux intérieurs                 | 14 700 mm                                      |
| Gabarit ferroviaire                                   | G2 selon EBO                                   |

#### Vitesse

|  |          |
|--|----------|
| Module d'alimentation et de chargement | 100 km/h |
|--|----------|

#### Dimensions

|                        |                          |
|------------------------|--------------------------|
| Masse à vide           | 32,5 t + 36,3 t = 68,8 t |
| Masse linéaire         | 1,46 ou 1,65 t/m         |
| Charge max. à l'essieu | 20                       |

#### Freins

|  |   |
|--|---|
| Type de frein                                  | KE-GP   |
| Semelles de plaquettes de frein                | Fonte grise                                       |
| Masse freinée                                  | G : 28 / P:28                                     |
| Pourcentage de masse freinée                   | en convoi : après édition du bulletin de freinage |
| Position de transport (G/P)                    | oui   |
| Frein à main/frein de stationnement disponible | oui   |

#### Praticabilité des voies

|   |   |
|---|---|
| Interdictions pendant les manœuvres             | Interdiction de circuler en montée, descente et sur les ferries, interdiction de séparation |
| Restriction de formation de convoi              | aucune restriction  |
| Plus petit rayon praticable (transport/travail) | 130 m/250 m   |
| Pente/inclinaison max.                          | max. 40 % selon la longueur du rail   |
| Surélévation max. (transport/travail)           | 180 mm en travail   |
| Transport en convoi                             | oui   |
| Charge remorquable max.                         | aucune restriction  |

#### Conditions environnementales

|   |   |
|---|---|
| Température de fonctionnement min./max. | +40 à -20°C, restrictions d'eau glacée, respecter les règles de sécurité au travail |
|---|---|

#### Alimentation énergétique

|  |  |
|--|--|
| Approvisionnement énergétique centralisé | Groupe électrogène diesel de 59 kW avec filtre à particules HUSS pour l'alimentation à bord, le train de roulement, l'hydraulique et l'éclairage de bord |
|--|--|

#### Équipement\*

|   |  |
|---|--|
| Nombre de wagons  | 2  |
| Chargement/déchargement du rail (centre de la voie, tête de traverse, etc.) | Voie centrale, tête de traverse, également 1 x central et 1 x extérieur  |
| Données de performance  | Dechargement: max. 5 paires de rails/h, dans des conditions idéales<br>Chargement: max. 600 m de voie/h, dans des conditions idéales   |
| Personnel/opérateurs de machines, assistants (nombre, qualification)        | Déchargement : 3 machinistes/ 2 assistants. Chargement : 4 machinistes/2 assistants  |
| Équipement mécanique  | <b>Attention</b> : Les fonctions du véhicules sont liées au sens de la marche. L'association du V+L avec le module SWW permet simultanément le déchargement et le chargement en avance continue. |
| Train de roulement et suspension  | Niesky DG BA 962, profil de roue A   |
| Ordre de chargement   | Instruction de travail Vossloh   |
| Compatible avec les systèmes de transport                                   | ROBEL TE, STS, DB Cargo et privé (déchargement uniquement): Rs, Rns, Samm  |

#### Équipements de sécurité et de communication

|  |  |
|--|--|
| Communication                                      | Appareils de radiotéléphonie, Drapeau rouge et blanc, lampe à main rouge à gradation |
| Homologation pour le transport/travail sur la voie | DB Netz NGT 35 Bln, Prorail, HSL BZA comme véhicule secondaire Mode d'emploi         |

\* Équipement de base par machine, particularités spéciales

Compétence mondiale  
dans plus de 100 pays

