

Parmi nos références:

France: SNCF Réseau (voie standard et ligne à très grande vitesse), Eurotunnel

Belgique: Infrabel, Bruxelles STIB (Métro)

Angleterre: Network Rail (ligne à grande vitesse)

Italie: RFI

Pologne: PKP

Espagne: RENFE (voie standard et ligne à très grande vitesse)

Portugal: REFER

Turquie: TCDD (ligne à très grande vitesse)

Suède: TRAFIKVERKET (ligne à très grande vitesse et charges lourdes)

Maroc: ONCF (ligne à très grande vitesse)

Venezuela: Caracas (Métro)

Brésil: Rio de Janeiro (Métro), Salvador de Bahia

Corée du Sud: KR (ligne à très grande vitesse)

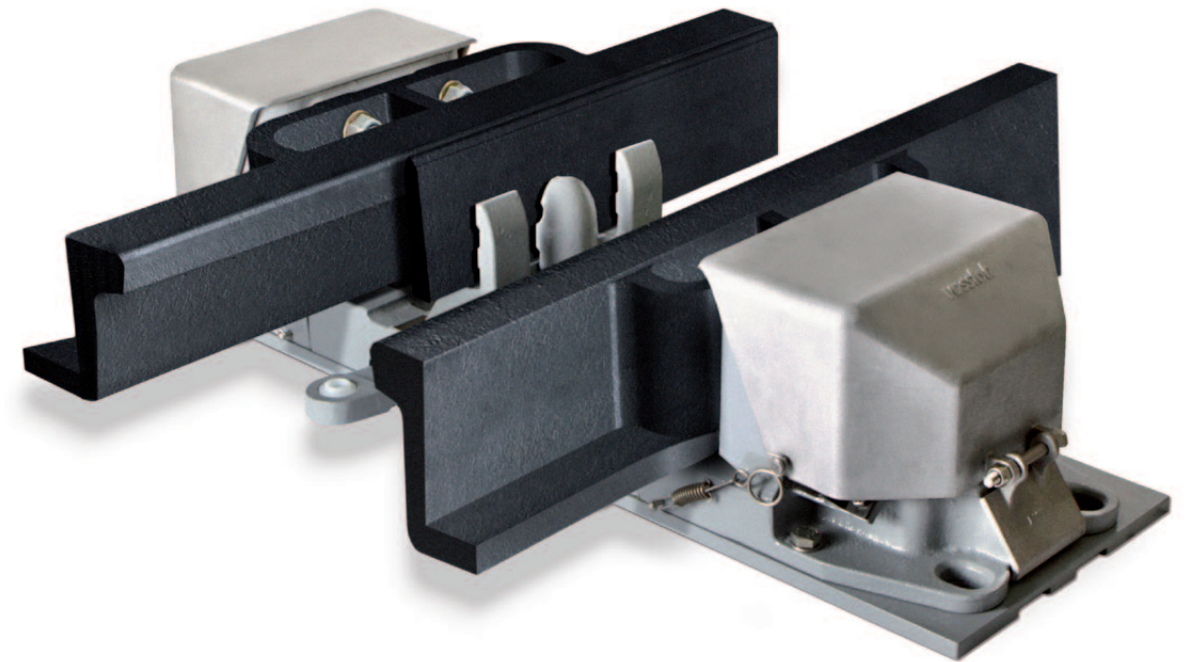
Hong Kong: KCRC

Australie: ARTC (chemin de fer)

Chine: lignes à très grande vitesse



Ligne à très grande vitesse, XI'AN-ZHENGZHOU, Chine



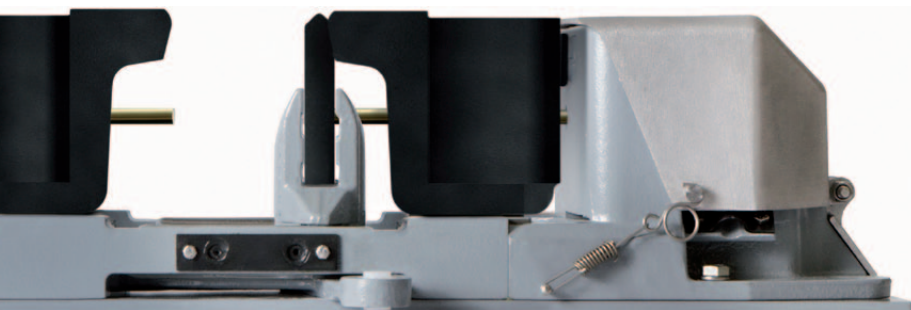
VPM

Verrou de Pointe Mobile

"Le verrouillage sous contrôle avec la sécurité au plus près du cœur à pointe mobile..."

Vossloh Cogifer
23, rue François Jacob
92 500 Rueil-Malmaison - FRANCE
Tél.: +33 (0) 1 55 47 73 00
Fax: +33 (0) 1 41 29 19 18
info@vossloh.com

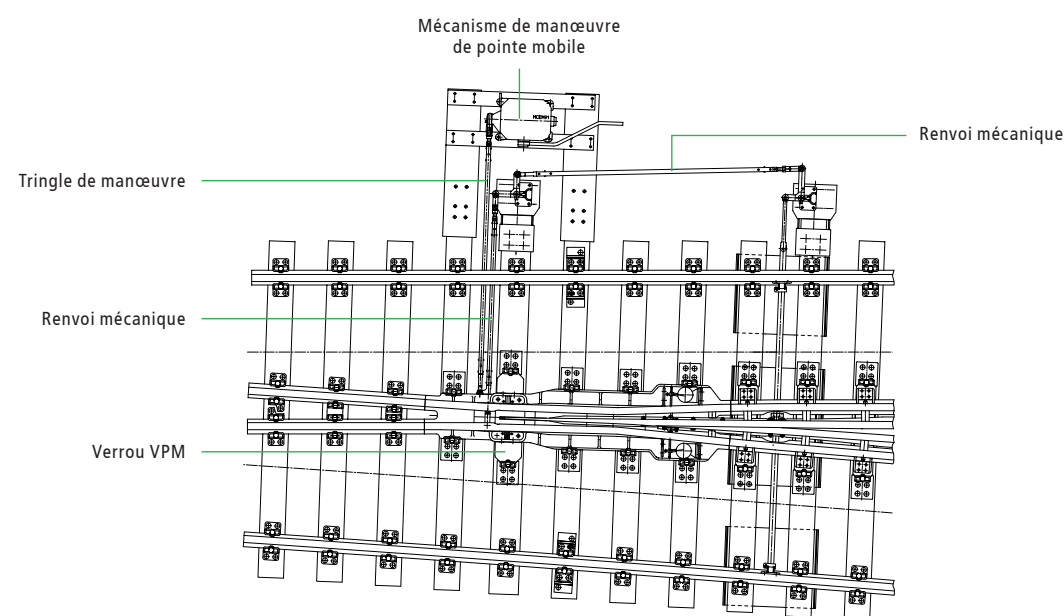
www.vossloh.com



'Le Verrou de Pointe Mobile VPM offre simultanément et pour chaque direction le verrouillage positif et le calage de la pointe mobile évitant ainsi tout risque de déraillement.'

Fort d'un siècle d'expérience, Vossloh propose dans le monde entier des solutions de verrouillage contrôlé reconnues et éprouvées en conditions extrêmes par les plus grands réseaux ferroviaires mondiaux.

De conception robuste et innovante, le Verrou de Pointe Mobile (VPM) offre des caractéristiques et un niveau de sécurité inégalés. Utilisé et monté à l'extrémité de la pointe mobile de cœur, le verrou VPM fait corps avec la pointe mobile. Cette configuration particulière garantit la fonction de verrouillage positif, offre une grande maîtrise de la manœuvre d'aiguille et autorise les opérations de bourrage mécanisé entre traverses.

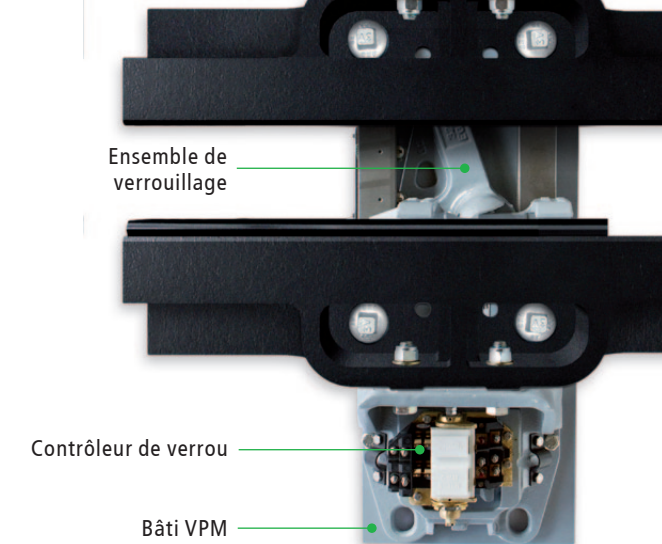
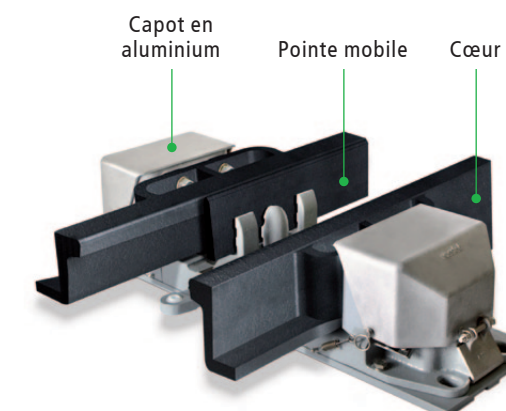


Plébiscité par les réseaux les plus exigeants, le Verrou de Pointe Mobile répond aux normes de sécurité NF F 52-163 et NF F 52-164. L'UIC le préconise pour les lignes à grande vitesse (cf. UIC 734R) et la SNCF l'impose sur lignes du TGV (cf. NF 52 151) ainsi que sur tout appareil franchi en pointe à plus de 40 km/h.

Installation et mise en application

En termes de mise en application, le verrou VPM offre une souplesse sans égal :

- Adaptable sur berceau moulé ou sur cœur en rails assemblés
- Compatible avec tous les supports, traverse bois, traverse béton, traverse métallique, dalle béton, etc.
- Accepte tous types de fixation : tirefonds, boulons, etc.
- Conçu pour la grande vitesse, le métro et la charge lourde

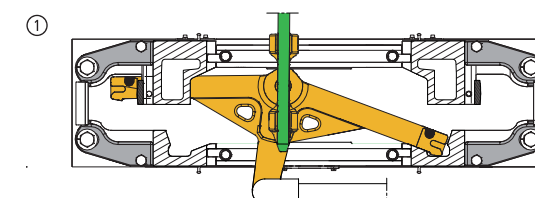


Caractéristiques techniques

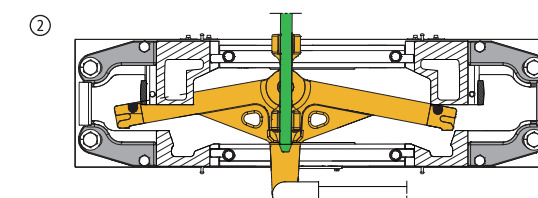
- Course de pointe mobile : 115 mm
- Vitesse de franchissement en pointe : jusqu'à 560 km/h
- Température de fonctionnement : -55°C à +70°C
- Permissif de dilatation thermique : +/- 55 mm
- Chauffage électrique : protection contre le gel entre la pointe mobile et le berceau (en option)
- Protection contre le vandalisme : capots cadenassables
- Capots amagnétiques
- MTBF : > 30 ans
- Durée de vie : 30 ans
- Maintenance réduite

Fonctionnement

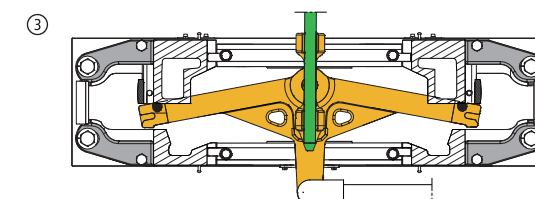
La manœuvre des verrous s'effectue en quatre phases distinctes.



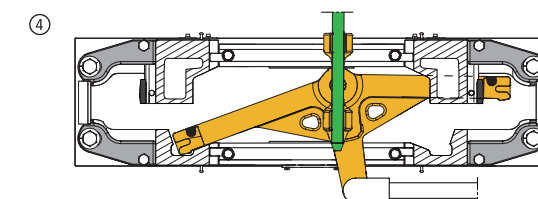
La configuration de départ du VPM est la suivante : la pointe mobile est verrouillée par la tête d'équerre gauche et calée par la tête d'équerre droite.



Le mouvement de la tringle moteur va provoquer la rotation de l'équerre, et ainsi déverrouiller la tête d'équerre gauche et désengager de la chambre de calage la tête d'équerre droite.



La translation de l'équerre provoque la translation de la pointe mobile.



Le mouvement de la tringle moteur va provoquer la rotation de l'équerre, et verrouiller la tête d'équerre droite, engager dans la chambre de calage la tête d'équerre gauche.

La position et le verrouillage des pointes mobiles sont contrôlés par des contrôleurs de verrou (voir fiche technique séparée) qui informent sur la position de la pointe mobile et sur le verrouillage de celle-ci. Les contrôleurs sont installés au plus près de la pointe mobile et offrent ainsi une fiabilité inégalée (les dilatations de la pointe, les vibrations de la voie aussi importantes soient-elles, n'affectent en rien la précision des contrôles). Ce système est donc non seulement adapté aux réseaux classiques, mais aussi aux réseaux fortement sollicités (très grande vitesse, métro, charge lourde...).

Le maintien de la position est renforcé d'un dispositif de sécurité secondaire stabilisant le verrouillage dans les pires conditions.