



Systeme de pose directe sur dalle béton

Systeme W-Tram

Superstructure W-Tram

Avec attache élastique Skl 14 / Skl 21

Domaine d'application étendu, s'adapte à plusieurs profils de rails, fiable et sans entretien.

FIXATION

Le système est constitué d'une selle spéciale reposant directement sur la dalle béton.

Les boucles extérieures de l'attache élastique en forme de W maintiennent en permanence le serrage optimum du rail.

Le rail est positionné latéralement par des butées qui, en outre, transmettent l'effort de serrage à la selle. Les tirefonds ne sont jamais sollicités, ni en flexion ni en cisaillement.

La boucle centrale de l'attache élastique positionnée légèrement au dessus du patin du rail assure une protection efficace contre le basculement et limite la course élastique des boucles extérieures de l'attache.

Pièces de rechange

Toutes les pièces de la fixation sont remplaçables, y compris la gaine moulée dans la traverse.

Isolation électrique

Ce système de fixation est totalement isolé électriquement. Aucune autre pièce isolante entre l'attache et le patin du rail n'est nécessaire.

Entretien de la voie

Ce système ne nécessite aucun entretien régulier.

Libération

Pendant la libération de la voie, les fixations restent en place, elles permettent notamment de maintenir le rail dans les courbes. On desserre uniquement les tirefonds pour réaliser cette opération.

Réglage de l'altitude

Par l'utilisation de plaques de compensation, on peut procéder au réglage de l'altitude du rail.

Elasticité

L'attache élastique Skl 14 est utilisée pour obtenir une rigidité de 60 kN/mm. Pour obtenir une élasticité plus importante avec une rigidité 50 kN/mm, on utilise alors l'attache Skl 21.

Serrage des rails et résistance au cheminement

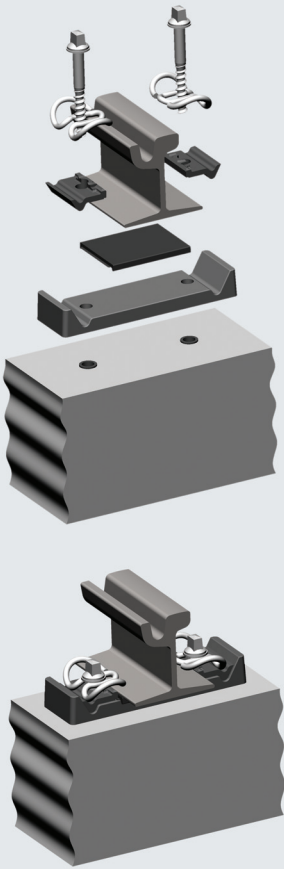
Les deux boucles extérieures de l'attache assurent en permanence le serrage du rail. La course élastique d'environ 13 mm ainsi que la force de serrage d'environ 2 x 10 kN garantissent des conditions optimales de maintien du rail.

Protection contre le basculement du rail

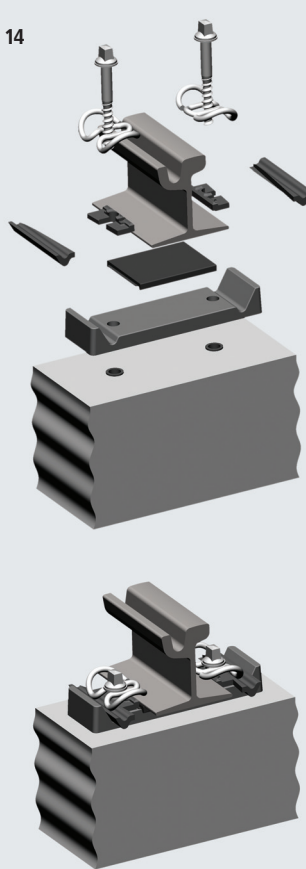
En cas de sollicitation importante du rail dans le sens transversal, par exemple en courbe de faible rayon, la boucle centrale de l'attache empêche le basculement ou le soulèvement du rail. De plus, cela rend impossible une déformation des boucles extérieures de l'attache.



Wfp 14 K



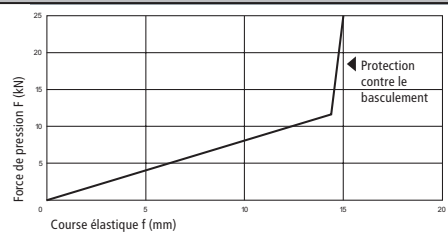
K-Wfp 14



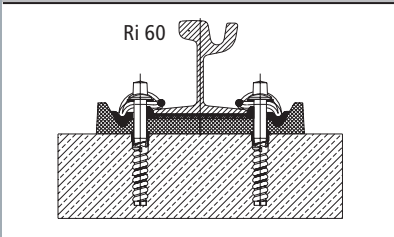
Système avec butées latérales Wfp 14 K
 Un réglage de l'écartement de ± 10 mm, par palier de 2,5 mm, est possible. Différents profils de rails peuvent être utilisés par la simple mise en place de butées de largeurs différentes.

Système avec butées K-Wfp 14 et cales de réglage angulaires
 Les cales de réglage angulaires permettent un réglage précis de l'écartement.

Représentation graphique, attache élastique Skl 14



Rail Ri 60 sur système W-Tram



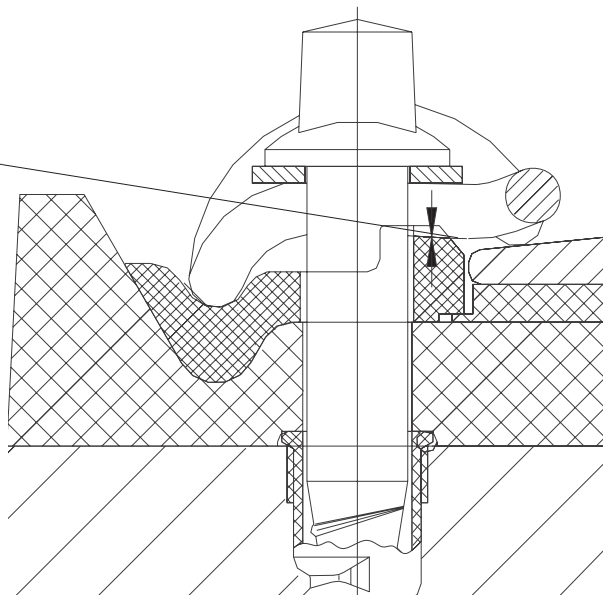
Attache élastique SKL 14 / Skl 21

Instructions de montage

Système W-Tram

Montage correct

La position de serrage est correcte lorsque la boucle centrale de l'attache est en contact avec le plateau supérieur de la butée latérale. Un couple de serrage maximum de 200 Nm est nécessaire. Un jeu de fonctionnement maximal de 0,5 mm est permis.



Montage incorrect

La boucle centrale n'est pas en contact avec le plateau supérieur de la butée latérale. Le jeu est important. La force de serrage souhaitée n'est pas atteinte.

