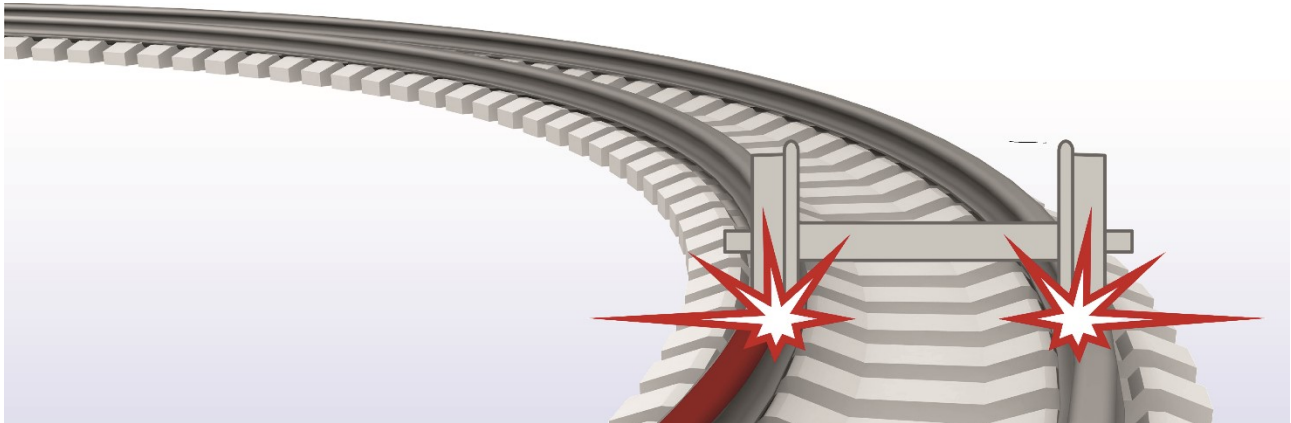


TOP OF RAIL

GESTION DU BRUIT ET DE L'UTILISATION

Savoir-faire suisse contre les crissements en courbe





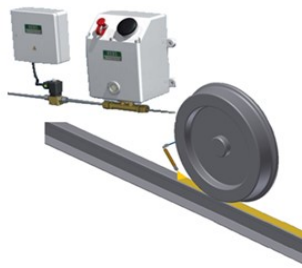

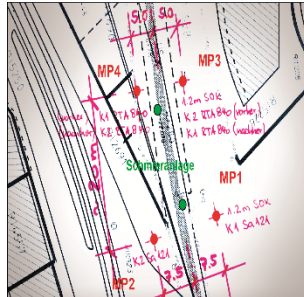
Un problème commun - Le bruit et l'usure des chemins de fer

- Les crissements en courbe sont interprétés par le public comme un manque de système
- Les crissements indique une usure permanente entre les surfaces de rail / roue
- L'usure sur les surfaces des rails / roues signifie des coûts.

La solution du problème

- Consultation des experts d'IGRALUB pour résoudre les problèmes de bruit et d'usure (Fournisseur de services total)
- une bonne coordination du système d'application sur le réseau
- bon ensemble de conditionneurs, système de lubrification et panneau Contrôle
- Utilisation d'un conditionneur de haute qualité (par exemple série HeadLub®) avec la documentation d'essais en laboratoire et tests pratiques.

Le conditionnement de la tête du rail pour l'atténuation du bruit et de l'usure est une solution idéale pour les chemins de fer, les LRV et les métros.

1. Cause	2. Planification stratégique	3. Exécution	4. Assistance
Démonstration et la preuve de la qualité pour le conditionnement	Décision sur le système d'application et le mécanisme de déclenchement	L'installation du système pour d'évaluation des quantités de pulvérisation et les paramètres pour commander	Introduction, mise en œuvre et la définition de l'état de fonctionnement
 			

“ La sécurité est garantie et documentée par de nombreux tests de freinage et d'adhérence. “

TOR est utilisé et accepté dans le monde entier par les opérateurs après les essais de freinage et d'adhérence. Demandez notre liste de référence.

Implémentation

Seul le conditionnement mobile du Top of Rail peut vous donner 100% de contrôle sur l'endroit, la quantité et l'heure.

Indispensable:

- Le conditionneur doit être appliqué à la bonne place sur la tête du rail et de la courbe.
- Le bon système applique le montant exact sur une longueur de chemin définissable.
- Le temps de pulvérisation totale et les cycles de pulvérisation de nombre par point de pulvérisation peuvent être définis.

Position



Application à des points définis avec précision.

Quantité



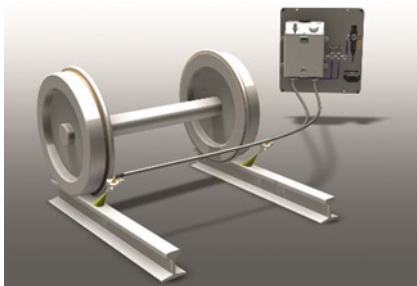
Quantité correcte de lubrifiant appliquée.

Temps



Le lubrifiant est appliqué sur un moment exact.

Système



Système complet de pulvérisation avec le réservoir, la pompe, les connexions et les buses de pulvérisation. Réservoir peut également être installé dans le véhicule.

Système de contrôle automatique



La pulvérisation dans les courbes et en des emplacements prédéfinis. Définition où est pulvérisé et comment la libération se produira.

Commande manuelle



HL-marque pour les spectacles de pilote où l'application doit être démarrée (quand il n'y a pas de signal GPS ou transpondeurs sont utilisés).



Système tête du rail avec buse de pulvérisation. Piste intérieure et extérieure (séparément ou simultanément). Montant par cycle est de 0,5 g par 100 m.



Unité de commande pour le déclenchement automatique de la tête de rail conditionné, qui peut traiter les différents signaux d'entrée.



Déclenché par le conducteur, installé dans la cabine. Peut être réglé à 1 à 3 cycles par pulvérisation impulsion, le rail interne ou externe.

Avec conditionneur efficaces (par exemple série HeadLub®) seulement 20% des véhicules doit être équipé de la tête conditionniersystemen rail. Les systèmes montés sur véhicule sont la méthode la plus sûre pour l'application. Sur la base du même principe que les systèmes de lubrification des boudins de roue (pompe, manifold et la buse de pulvérisation) peut être faite d'un dosage précis.