

Гибридное оборудование для технического обслуживания контактных линий для LGV (Высокоскоростных линий) и LC (Классических линий)



EMC - транспортное средство технического обслуживания контактных линий

Компания John Cockerill использует свои последние инновации для гибридного автономного транспортного средства с режимом трансмиссии с нулевым уровнем выбросов.

EMC (Транспортное средство техобслуживания контактных линий) состоит из дрезины и бытового вагона, все это считается единым блоком. Мобильная платформа EMC, созданная на основе передовых технологий, обеспечивает легкий доступ ко всем установкам контактных линий для обеспечения их техобслуживания.

Дрезина EMC

Дрезина состоит из основного шасси на двух осях. Каждая ось оснащена электрическим тяговым двигателем. Электроэнергия вырабатывается генератором переменного тока, приводимого в действие дизельным двигателем или тяговыми батареями. EMC соответствует новейшим экологическим стандартам благодаря устройству последующей обработки выбросов SCR (путем впрыскивания Ad-Blue), которое включено в выхлопную линию, что позволяет значительно снизить выбросы оксида азота (NOx).
Электрический компрессор,

расположенный под шасси, соединенный с пневматическим модулем, создает давление воздуха, необходимое для тормозной системы. Для работ по техобслуживанию на обычных или высокоскоростных линиях дрезина оснащена выдвижной платформой, мобильным краном и держателем для кабельного барабана.

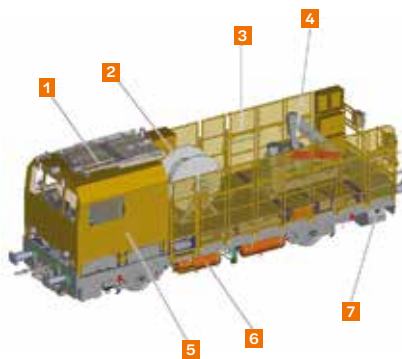
Бытовой вагон EMC

Вагон состоит из основного шасси и двух тележек Y25. Тяговые батареи размещены под кабиной вагона. Вагон оборудован кабиной, разделенной на три части:

- Рабочее место машиниста (второе находится на другом конце транспортного средства)
- Жилая площадь, включая раздевалку и кухню
- Мастерская

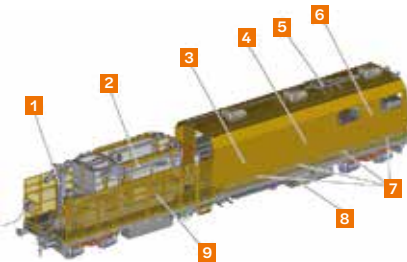
Для проведения работ по техобслуживанию транспортное средство имеет подъемную платформу, оснащенную двумя телескопическими рабочими платформами, которые гарантируют полную и оптимальную мобильность. Кроме того, EMC имеет устройство выравнивания относительно контактной линии, мачту сдвижки, а также эквипотенциальный пантограф.

Основные части дрезины



1. Платформа убирающаяся
2. Держатель кабельного барабана
3. Защитная убирающаяся решетка
4. Кран
5. Рабочее место машиниста
6. Основной резервуар для сжатого воздуха
7. Основной резервуар для топлива

Основные части вагона



1. Мачта сдвижки
2. Подъемная платформа
3. Мастерская
4. Зона отдыха
5. Пантограф
6. Рабочее место машиниста
7. Аккумуляторная стойка
8. Дополнительный резервуар для топлива
9. Защитная убирающаяся решетка



Подъемная платформа



Панель управления (одна приборная панель на кабину)

Основные характеристики

Мощность дизельного двигателя	550 л.с.
Трансмиссия в тепловом режиме	дизель-электрическом АС/АС
Трансмиссия в режиме «нулевых выбросов»	100% электрическом Тяговые батареи
Нагрузка на ось	20 т/ось
Общая длина	31.4 м
Колесная база дрезины	5500 мм
Колесная база вагона	14660 мм
Минимальный радиус кривизны	100 м
Максимальная скорость	100 км/ч
Ведущие колеса	2 ведущих оси на дрезину
Диаметр колес	920 мм

Режимы работы

- Скорость движения до рабочей площадки до 100 км/ч в тепловом дизель-электрическом АС/АС режиме.
- Скорость движения в рабочей зоне до 10 км/ч в режиме «нулевых выбросов»: питание от тяговых батарей, обеспечивающих большую автономность (с радиоуправлением).

Предохранительное и сигнальное оборудование

- TVM430 (сигнальное устройство на LGV)
- Регистратор данных и событий АТЕСС
- Система связи GSM-R
- Устройство автоматического останова поезда (ДААТ)
- Спидометр Logiplus (цифровой)
- Устройство для контроля бдительности VACMA
- Система внутренней связи



John Cockerill Locomotives • Avenue Greiner, 1 • B-4100 Seraing (Бельгия)

Отдел продаж : +32 4 330 25 00 - +32 475 30 25 00 • Секретарь отдела продаж : +32 4 330 24 48 • services.rail@johncockerill.com

johncockerill.com/services