



SCHIENENAUSZUGSVORRICHTUNG SAV 1200 AD

Beschreibung

Unterschiedliche Längsbewegungen im Bahnkörper, z.B. durch Temperaturänderungen, können zu Beschädigungen des Oberbaus führen.

Insbesondere an den Übergängen von einem Unterbau zu einer anderen Unterbaukonstruktion, z.B. vom Bahndamm zur Brücke oder von Brückendeck zu Brückendeck können deren unterschiedliche Längsbewegungen nicht ausreichend durch den Oberbau kompensiert werden. Hier finden Schienenauszugsvorrichtungen SAV ihre Anwendung.



Systemvorteile

- » Gleiche Bauhöhe wie viele Oberbausysteme (455 mm von SOK bis Schwellen-UK)
- » Geeignet für Schotteroberbau und feste Fahrbahn
- » In eine Vielzahl von Oberbausysteme mit und ohne Schwellen integrierbar
- » Verschiedene Schienenprofile und Stahlgüten möglich
- » Spurweite ist nahezu konstant und von der SAV-Dehnung unabhängig
- » Integration eines Schutzschienensystems möglich

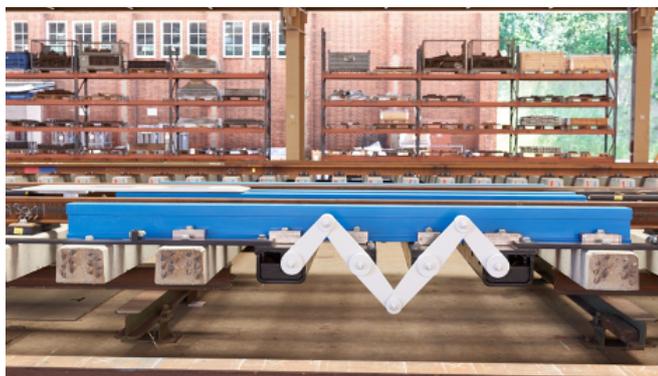
Weitere Beschreibung

Speziell für den Bereich des Schwerlasttransports wurde der Schienenauszug 1200 advanced, kurz SAV 1200 AD entwickelt.

Er basiert auf den schon viele Jahre eingesetzten Schienenauszugsvorrichtungen – Bauart BWG, insbesondere der SAV 1200 mit ihren 1200 mm (\pm 600 mm) Auszugslänge, wurde aber soweit adaptiert, problemlos mit Achslasten bis 30 t befahren zu werden.



SAV 1200 AD in der Vormontage



Hilfsbrücke mit Scherensystem

Technische Beschreibung

- » Basiert auf bewährter Technik des SAV 1200: längsbewegliche Backenschiene und feste Zungenschiene für gleichbleibende Spurweite
- » Über der Brückenfuge Anordnung einer Hilfsbrücke, bestehend aus 4 Überbrückungsträgern und 2, an den Überbrückungsträgern längsverschiebbar befestigten Stahlschwellen, die in der Brückenfuge mit einem vor Kopf angeordneten Scherensystem zentriert werden
- » Gegenüber Standard-SAV 1200 zwei zusätzliche Überbrückungsträger, um bei maximaler Auszugslänge und Achslast eine Überschreitung der zulässigen Schienendurchbiegung zu vermeiden
- » Komplett weiterentwickeltes, verstärktes Scherensystem
- » Korrekturen der Spurweite und/oder der Seitenausrichtung erfolgten durch exzentrische Einsätze in den elastischen Rippenplatten BWG ERL 17,5 - P oder ERL 30 - P



Schutzschienen