

Frottement moyen obtenu suivant la fiche 541-3 OR (éd. 2010)

Average friction coefficient as per standard UIC 541-3 OR (ed. 2010)

Mittlere Reibwert nach UIC-Merkblatt 541-3 OR (Aufl. 2010)

Description : matériau de friction organique moulé sans amiante

Description : Asbestos-free moulded friction material

Beschreibung : asbestfreies gegossenes Reibmaterial

Principale application : plaquette de frein à disque ferroviaire jusqu'à 200 km/h

Main application : brake pads for railway use up to 200 km/h

Anwendungsgebiet : Bremsbelag für Schienenfahrzeuge bis 200 km/h

Application spéciale : train régional à charge élevée

Specific application : regional train with high load

Spezielle Anwendung : regionalbahn mit hohe Belastung

Densité¹

Density **2.05** +/- 3 % **g/cm³**

Dichte

Dureté¹

Hardness **60** +/- 15 % **Rockwell**

Härte

Température limite d'emploi

Maximum temperature of use **350 °C**

Maximale Einsatztemperatur

Température exceptionnelle

Maximum momentary temperature **450 °C**

Kurzzeit-Temperatur

Pression maximale d'emploi en dynamique

Maximum specific contact pressure **< 100 N/cm²**

Maximaler Anpressdruck

Formes suivant Fiche UIC 541-3 OR

Main size as per standard UIC 541-3 OR **350 - 400 cm²**

Formen gemäß UIC-Merkblatt 541-3 OR

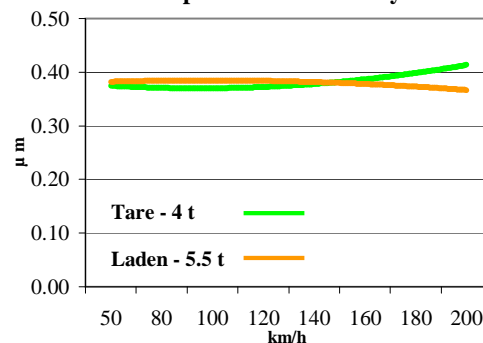
¹ NF F 11-291 - Bille : 30 mm - Charge : 294 N - Temps : 15 s
Ball : 30 mm - Load : 294 N - Time : 15 s
Kugel : 30 mm - Belastung : 294 N - Zeit : 15 s

Le coefficient de frottement étant variable suivant les applications, les chiffres donnés par les courbes ci-dessus sont des valeurs moyennes relevées dans le cadre d'essais en laboratoire pour des garnitures rodées. Ces indications peuvent servir de base de calcul pour tout nouvel organe de friction mais ne préjugent pas du coefficient de frottement pour une application déterminée. Nous vous rappelons que tout organe de friction doit être prévu avec une marge de sécurité suffisante afin de tenir compte des variations du coefficient de frottement.

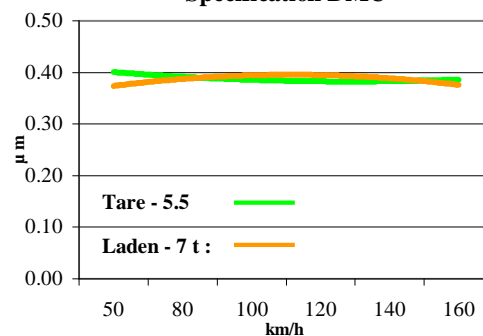
As the friction coefficient varies according to the application, the curve data are average values measured during laboratory tests on worn-in friction linings. This information can be used as a calculation basis for any new friction device but does not indicate the friction coefficient for a specific application. You are reminded that all friction devices must be designed with a safety margin allowing for variations in the friction coefficient.

Da der Reibwert je nach Anwendung variieren kann, handelt es sich bei den in den obenstehenden Kurvendiagrammen angegebenen Zahlen lediglich um Mittelwerte, die im Rahmen von Laborversuchen an eingelaufenen Bremsbelägen ermittelt wurden. Diese Angaben können als Berechnungsgrundlage für neue Reibelemente dienen, müssen jedoch nicht dem tatsächlichen Reibwert in einer bestimmten Anwendung entsprechen. Wir betonen, dass zur Berücksichtigung der Schwankungen des Reibwerts sämtliche Reibelemente mit einer ausreichenden Sicherheitsmarge auszulegen sind.

Spécification Intercity



Spécification DMU



Spécification Heavy DMU

