

(19)



(11)

EP 2 000 384 B1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTSCHRIFT

(45) Veröffentlichungstag und Bekanntmachung des
Hinweises auf die Patenterteilung:
01.06.2011 Patentblatt 2011/22

(51) Int Cl.:
B61K 5/00 (2006.01)

(21) Anmeldenummer: **08009450.1**

(22) Anmeldetag: **23.05.2008**

(54) Service-Arbeitsstand für ein Schienenfahrzeug

Service area for a rail vehicle

Aire de maintenance pour un véhicule sur rail

(84) Benannte Vertragsstaaten:

**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MT NL NO PL PT
RO SE SI SK TR**

(30) Priorität: **08.06.2007 DE 102007026662**
02.01.2008 DE 202008000110 U
25.01.2008 DE 202008001091 U
25.01.2008 DE 202008001089 U

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
10.12.2008 Patentblatt 2008/50

(73) Patentinhaber: **Firma Windhoff
Bahn- und Anlagentechnik GmbH
48431 Rheine (DE)**

(72) Erfinder:

- **Brüning, Dirk**
48432 Rheine (DE)
- **Stibbe, Werner**
48599 Gronau (DE)
- **Pattinger, Hans**
4891 Pöndorf (AT)

(74) Vertreter: **Habbel, Ludwig**
Habbel & Habbel,
Patentanwälte,
Am Kanonengraben 11
48151 Münster (DE)

(56) Entgegenhaltungen:
EP-A- 0 731 010 FR-A- 1 061 189
GB-A- 954 614 GB-A- 2 352 700
US-A- 4 295 427

EP 2 000 384 B1

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents im Europäischen Patentblatt kann jedermann nach Maßgabe der Ausführungsordnung beim Europäischen Patentamt gegen dieses Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch gilt erst als eingelegt, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist. (Art. 99(1) Europäisches Patentübereinkommen).

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft einen Service-Arbeitsstand für ein schienengebundenes Fahrzeug. Als schienengebundene Fahrzeuge kommen insbesondere Lokomotiven, Triebwagen und Waggons von Eisenbahnzügen, beispielsweise Passagierwagen oder Frachtwaggons, in Betracht.

[0002] Aus der Praxis sind Service-Arbeitsstände für solche Fahrzeuge bekannt, die beispielsweise zur Wartung von Drehgestellen dienen und fest neben dem Gleis aufgestellte Hubsäulen aufweisen. Die fest installierten Hubsäulen sind in Abständen angeordnet, die jeweils den Hebestellen des Wagenkastens der einzelnen Fahrzeuge entsprechen, so dass ein Fahrzeug positionsgenau auf dem Gleis abgestellt werden muss, um mittels der Hubsäulen angehoben werden zu können, so dass dann der Zugang zu den Drehgestellen dieses Fahrzeugs ermöglicht ist.

[0003] Weiterhin sind ebenfalls zur Wartung von Drehgestellen Service-Arbeitsstände bekannt, bei denen fest installierte Unterflur-Hubanlagen in einer zwischen den Schienen des Gleises angeordneten Grube vorgesehen sind. Die fest installierten Unterflur-Hubsäulen sind in Abständen angeordnet, die der Lage der Achsen bzw. Drehgestelle der einzelnen Fahrzeuge entsprechen, so dass ein Fahrzeug positionsgenau auf dem Gleis abgestellt werden muss, um mittels der fest installierten Unterflur-Hubsäulen angehoben werden zu können.

[0004] Weiterhin sind aus der Praxis Arbeitsstände mit frei verfahrbaren Hebeböcken bekannt. Jeder Hebebock kann bei einem auf dem Gleis abgestellten Fahrzeug an eine Hebestelle des Fahrzeugs herangefahren werden. Vier solcher frei verfahrbarer Hebeböcke können beispielsweise dazu genutzt werden, ein gesamtes Fahrzeug von den Schienen abzuheben.

[0005] Aus der US-A-4,295,427 ist ein gattungsbildender Service-Arbeitsstand für ein Schienenfahrzeug bekannt, der es ermöglicht, den Wagenkasten eines Eisenbahnwaggons von den Radsätzen bzw. Drehgestellen abzuheben und den Wagenkasten um seine Längsachse zu kippen, so dass gleichzeitig an den Radsätzen bzw. Drehgestellen in Entfernung von dem Wagenkasten gearbeitet werden kann sowie an dem Wagenkasten selbst, wobei durch die Kippstellung auch dessen Unterseite zugänglich ist.

[0006] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen gattungsgemäßen Service-Arbeitsstand dahingehend zu verbessern, dass dieser möglichst vielseitig einsetzbar ist und möglichst vielseitige Arbeiten an den Fahrzeugen eines Zuges ermöglicht.

[0007] Diese Aufgabe wird vorschlagsgemäß dadurch gelöst, dass der Service-Arbeitsstand eine Dach-Arbeitsbühne aufweist, welche Wartungsarbeiten im Dachbereich des Fahrzeugs ermöglicht. Je nach nationalen, berufsgenossenschaftlichen oder betriebsinternen Arbeitsvorschriften kann zu diesem Zweck die erforderliche Höhe der Arbeitsbühne selbst bei demselben Fahrzeugtyp

unterschiedlich sein. Zudem kann je nachdem, wie der Fahrzeugtyp ausgestaltet ist und welche Arbeiten an seinem Dach oder an Aufbauten auf dem Dach durchzuführen sind, die erforderliche Höhe der Arbeitsbühne unterschiedlich hoch bemessen sein. Jedoch ist stets die Bedingung zu erfüllen, dass das Dach erreichbar sein muss, so dass dementsprechend die Arbeitsbühne etwa in Höhe des Fahrzeugdaches angeordnet ist.

[0008] Dadurch, dass nicht nur im Inneren des Fahrzeugs, sondern mittels des vorschlagsgemäßen Service-Arbeitsstandes gleichzeitig auch an der Unterseite des angehobenen Fahrzeugs und vorteilhaft gleichzeitig auch an dessen Dach gearbeitet werden kann, wird die vorschlagsgemäß mögliche, zeitsparende und wirtschaftliche Wartung des Fahrzeugs und die Durchführung vielseitiger Arbeiten an dem Fahrzeug in einem besonders großen Ausmaß ermöglicht.

[0009] Der vorschlagsgemäße Service-Arbeitsstand weist eine Hubeinrichtung auf, welche auch unter Last, also bei angehobenem Fahrzeug, auf Flurebene verfahrbar ist.

[0010] Unter "Flurebene" wird dabei im Rahmen des vorliegenden Vorschlags allgemein der Boden verstanden, selbst wenn in der Praxis mehrere unterschiedliche Flurniveaus vorliegen: Beispielsweise das Niveau des eigentlichen Hallenbodens, oder auch das Niveau einer demgegenüber tiefer verlaufenden Grube, oder auch das Niveau eines gegenüber dem Hallenboden höher aufgestellten Wartungsgleises. Diese drei Flurniveaus fallen allesamt unter den hier benutzten Begriff der "Flurebene", die auch als eine erste Ebene bezeichnet werden kann. Diese "Flurebene" unterscheidet sich, von einer deutlich höher vorgesehenen zweiten Ebene, in welcher beispielsweise die Laufschiene eines so genannten Hallen- bzw. Brückenkrans angeordnet sind. Im Unterschied zu einem Kran, der das Schienenfahrzeug komplett anhebt und hängend transportiert, transportiert die vorschlagsgemäß ausgestaltete Hubeinrichtung das Schienenfahrzeug stützend, da sich die vorschlagsgemäße Hubeinrichtung unterhalb des Schienenfahrzeugs abstützt und auf der Flurebene verfahrbar ist.

[0011] Die Verfahrbarkeit unter Last ermöglicht es, das angehobene Fahrzeug oberhalb der Schienen zu verfahren, beispielsweise längs der Schienen. Auf diese Weise ist eine Vorgehensweise möglich, bei der zunächst einen kompletten Zug in eine Wartungshalle eingefahren wird; anschließend können die einzelnen Waggons des Zuges einzeln werden, indem diese gegenüber dem nächsten benachbarten Waggon verfahren werden, so dass beispielsweise auch Arbeiten an den einzelnen Kupplungen der Fahrzeuge möglich sind.

[0012] Dadurch, dass nicht nur im Inneren des Fahrzeugs, sondern mittels des vorschlagsgemäßen Service-Arbeitsstandes gleichzeitig auch an der Unterseite des angehobenen Fahrzeugs und gleichzeitig auch an den beiden Stirnenden des aus dem Zugverbund vereinzeltten Fahrzeugs gearbeitet werden kann, wird eine zeitsparende, wirtschaftliche Wartung des Fahrzeugs unter-

stützt und die gleichzeitige Durchführung vielseitiger Arbeiten an dem Fahrzeug ermöglicht.

[0013] Eine derartige Vereinzelung der einzelnen Wagen eines Zuges kann - beispielsweise im Rahmen einer Minimalausrüstung einer Betriebsstätte - dadurch erfolgen, dass mit Hilfe einer minimalen erforderlichen Anzahl von Hubwerkzeugen zunächst der erste, vom übrigen Zug entkoppelte Wagen von den Schienen abgehoben und dann oberhalb der Schienen um ein sehr großes Maß verbracht wird. Dort wird er anschließend abgestellt, z. B. wieder auf den Schienen. Die Hubwerkzeuge werden nun zum nächsten Wagen verfahren, nehmen diesen Wagen auf und verbringen diesen um ein etwas geringeres Maß auf den Schienen, so dass auf diese Weise nach und nach sämtliche Wagen gegenüber den anderen Wagen vereinzelt werden können.

[0014] Bei Verwendung einer größeren Anzahl von Hubwerkzeugen können zeitsparend sämtliche Wagen gleichzeitig von den Schienen abgehoben und wie oben beschrieben durch unterschiedlich weite Verfahrswege vereinzelt werden.

[0015] Bei Verwendung einer größeren Anzahl von Hubwerkzeugen kann aber auch beim Anheben eine Demontage der Laufräder erfolgen: der Wagenkasten eines vom übrigen Zug entkoppelten Wagens kann von den Laufrädern des Wagens, beispielsweise von einem Drehgestell, abgehoben und ähnlich wie oben beschrieben um ein sehr großes Maß verbracht werden. Dort wird er anschließend mitsamt der ihn angehoben haltenden Hubwerkzeuge abgestellt, so dass der Wagenkasten sowie die Laufräder optimal für Wartungsarbeiten zugänglich sind. Weitere Hubwerkzeuge erfassen den nächsten Wagen, nehmen diesen Wagen auf und verbringen diesen ähnlich wie oben beschrieben um ein etwas geringeres Maß, so dass auch auf diese Weise sämtliche Wagen gegenüber den anderen Wagen vereinzelt werden können.

[0016] Vorteilhaft kann vorgesehen sein, dass die Hubeinrichtung als Portal ausgestaltet ist, dessen zwei Säulen auf gegenüberliegenden Seiten des Gleises angeordnet sind und Teil eines etwa U-förmigen, nach unten offenen Gestells sind. Durch das so geschaffene Portal kann das Fahrzeug auf dem Gleis verfahren werden, bzw. kann umgekehrt das Portal mit seinen beiden Hubeinrichtungen bei auf dem Gleis befindlichem Fahrzeug am Fahrzeug entlang verfahren werden und genau zu den Hebestellen des Fahrzeugs verbracht werden.

[0017] Während es unüblich, aber grundsätzlich denkbar ist, lediglich ein einziges Portal bei einem Fahrzeug zu verwenden, um beispielsweise lediglich an einer einzigen Achse des Fahrzeugs Arbeiten durchzuführen, kann insbesondere vorteilhaft vorgesehen sein, dass jeweils zwei Portale zusammenwirkend eingesetzt werden, so dass ein Fahrzeug durch diese zwei Portale komplett von den Schienen abgehoben werden kann.

[0018] Vorteilhaft kann vorgesehen sein, dass das Portal mehrere Hubwerkzeuge aufweist, beispielsweise zwei Hubwerkzeuge. Die mehreren Hubwerkzeuge er-

möglichen eine gleichmäßige Verteilung der beim Anheben des Fahrzeugs auftretenden Kräfte. Dies erleichtert erstens die Konstruktion der Hubeinrichtung wegen der verteilt angreifenden Hubkräfte und der kleiner bemessenen Hubwerkzeuge im Vergleich zu der Verwendung eines einzigen Hubwerkzeugs pro Portal, und stellt zweitens sicher, dass das Fahrzeug möglichst gleichmäßig angehoben wird.

[0019] Insbesondere vorteilhaft kann vorgesehen sein, jedem Wagen eines Zuges zwei Portale zuzuordnen, so dass gleichzeitig sämtliche Wagen des Zuges angehoben werden können. Nun kann entweder der komplette Zug in seiner zusammenhängenden Anordnung verfahren werden oder es können die einzelnen Wagen des Zuges vereinzelt werden und es können insbesondere an sämtlichen Achsen bzw. Rädern des Zuges gleichzeitig Arbeiten durchgeführt werden, so dass der Wartungsaufenthalt des Zuges auf eine optimal kurze Zeit verkürzt werden kann.

[0020] Dadurch, dass die Portale ein nach unten offenes "U" beschreiben, können bei angehobenen Fahrzeugen einzelne Radsätze oder gesamte Drehgestelle, die zuvor von dem Wagenkasten getrennt wurden, auf den Schienen verfahren werden und beispielsweise ausgetauscht werden.

[0021] Die Verfahrbarkeit eines Portals kann beispielsweise dadurch ermöglicht werden, dass parallel zu den Zug-Schienen, nämlich zu dem für die Schienenfahrzeuge vorgesehenen Gleis, und jeweils außerhalb des Gleises rechts und links, weitere Schienen als sogenannte Portalschienen vorgesehen sind, auf denen das Portal läuft, wobei eine Portalstütze sowie die zugeordnete Portalschiene rechts vom Gleis und eine andere Portalstütze samt zugeordneter Portalschiene links vom Gleis des Zuges verläuft. Jede Portalstütze kann ein einzelnes Laufrad aufweisen. Alternativ kann beispielsweise vorgesehen sein, dass sich jede Hubeinrichtung des Portals mittels eines Laufradpendels, welches wenigstens zwei Laufräder aufweist, am unteren Portalfuß auf dieser äußeren Portalschiene abstützt. Jedenfalls weist das Portal eine Spurweite für seine Laufräder auf, die größer ist als die Spurweite des Gleises, und dadurch, dass das Portal auf Schienen geführt ist, wird sichergestellt, dass das Portal zuverlässig parallel zu den Zug-Schienen und längs entlang der Zug-Schienen verfahrbar ist.

[0022] Es ist davon auszugehen, dass in an sich bekannter Weise der Arbeitsstand üblicherweise nicht unter freiem Himmel, sondern in einer Halle angeordnet ist, um die Wartungsarbeiten ganzjährig ohne witterungsbedingte Beeinträchtigungen durchführen zu können. Zusätzlich zu dem Arbeitsstand vorgesehene technische Einrichtungen werden daher als Halleneinbauten bezeichnet. Teilweise erstrecken sich derartige Halleneinbauten in dem Bereich, beispielsweise innerhalb des Lichtraumprofils, in welchem auch der Arbeitsstand vorgesehen ist, beispielsweise die Portale. Um Kollisionen zu vermeiden und die Verwendung sowohl des vorgeschlagsmäßigen Arbeitsstandes als auch der zusätzli-

chen Halleneinbauten zu ermöglichen, kann vorteilhaft vorgesehen sein, an den Portalen Stützen zur Unterstützung dieser zusätzlichen Halleneinbauten vorzusehen.

[0023] So kann beispielsweise eine in Längsrichtung und oberhalb des Gleises verlaufende Laufschiene eines Krans vorgesehen ist, der beispielsweise dazu dient, Klimageräte, Pantografen oder ähnliche auf dem Dach des Schienenfahrzeugs vorgesehene Geräte zu bewegen. Diese Laufschiene kann an ihren zwei Enden hallenfest montiert sein und zwischen diesen beiden Montagepunkten frei durchhängen. Um die Aufnahme der zu tragenden Lasten zu ermöglichen und eine unzulässig große Durchbiegung zu vermeiden, stützt sich die Kranschiene auf den Stützen der Portale des Arbeitsstandes ab.

[0024] Die Verfahrbarkeit der Portale ist auch dann sichergestellt, wenn sie die Halleneinbauten unterstützen. Dies wird dadurch erreicht, dass die Stützen eine Relativbewegung zu den Halleneinbauten ermöglichen, beispielsweise zu der erwähnten Kranschiene. Dies kann beispielsweise dadurch erfolgen, dass an den Stützen Gleitflächen oder Rollen vorgesehen sind, so dass bei still stehen bleibenden Halleneinbauten die Portale mit samt der Stützen an diesen Halleneinbauten entlang bewegt werden können und gleichzeitig die Halleneinbauten unterstützen.

[0025] Dadurch, dass das Portal unter Last verfahrbar ist, ist es nicht erforderlich, bei einem Radsatz- oder Drehgestellwechsel das Fahrzeug zwischenzeitlich mittels sogenannter Hilfsradsätze oder Hilfsdrehgestelle auf die Schienen zu stellen, so dass die mit solchen Hilfsradsätzen oder Hilfsdrehgestellen verbundenen Kosten bei Verwendung einer erfindungsgemäßen Hubanlage ebenso eingespart werden können wie der Zeitaufwand für das ansonsten erforderliche Verbringen der Drehgestelle und Hilfsdrehgestelle.

[0026] Vorteilhaft können jeweils zwei Portale miteinander verbunden sein, so dass eine insgesamt verfahrbare Einheit geschaffen wird, die einem Fahrzeug zugeordnet werden kann, da stets zwei Portale erforderlich sind, um ein Fahrzeug von den Schienen abzuheben.

[0027] Die Verbindung zwischen diesen beiden Portalen kann durch einfache Streben zwischen den beiden Portalen geschaffen sein, um einen stabilen Verbund zu schaffen. Vorteilhaft kann jedoch diese Verbindung mittels einer Arbeitsbühne erfolgen, die im oberen Bereich des Portals vorgesehen ist, jedenfalls in einer Höhe, welche die Arbeiten im Dachbereich des Fahrzeuges zulässt, so dass gleichzeitig mit anderen Arbeiten an, in oder unter dem Fahrzeug auch Arbeiten am Zugdach oder an auf dem Zugdach befindlichen Einrichtungen durchgeführt werden können.

[0028] Vorteilhaft kann vorgesehen sein, dass das Schienenfahrzeug innerhalb des Arbeitsstandes querbeweglich gelagert ist, also quer zu seinem Gleis beziehungsweise quer zu seiner Längsachse. Diese Querbeweglichkeit ermöglicht es beispielsweise, nach der Demontage eines Drehgestells den Wagenkasten präzise zu einem neuen Drehgestell auszurichten, welches auf

das Gleis gestellt und unter den angehobenen Wagenkasten gefahren worden ist. Die Lage der Befestigungsstellen kann an den Drehgestellen beispielsweise im Bereich von mehreren Millimetern oder sogar Zentimetern, beispielsweise bis zu etwa 40 mm, unterschiedlich sein, so dass diese Toleranzen durch die Querbeweglichkeit des Wagenkastens innerhalb des Arbeitsstandes ausgeglichen werden können. Hierzu können beispielsweise die Hubpratzen zweier in der Hubeinrichtung verwendeter Hubwerkzeuge synchronisiert quer zum Schienenfahrzeug beweglich sein, so dass durch diese Synchronbewegung das Schienenfahrzeug innerhalb des Arbeitsstandes bewegt wird.

[0029] Eine Höhenverfahrbarkeit der Arbeitsbühne am Arbeitsstand kann vorgesehen sein, um die optimale Arbeitshöhe in Anpassung an unterschiedliche Tätigkeiten einrichten zu können oder in Anpassung an unterschiedliche Fahrzeugabmessungen, nämlich unterschiedliche Fahrzeughöhen.

[0030] Die Arbeitsbühne kann vorteilhaft teleskopierbar ausgestaltet sein, um an einen unterschiedlichen Abstand der Hubwerkzeuge angepasst zu werden. Wenn die Arbeitsbühne einen Verbund zweier Portale schafft, kann sie teleskopierbar sein, um einen unterschiedlichen Abstand der beiden Portale überhaupt einstellen zu können. Auf diese Weise kann der Arbeitsstand, der zwei Portale und die Dacharbeitsbühne umfasst, an unterschiedliche Fahrzeugabmessungen angepasst werden, nämlich unterschiedliche Fahrzeuglängen, bzw. an unterschiedliche Abstände der Hebestellen von Fahrzeugen.

[0031] Vorteilhaft kann an dem Service-Arbeitsstand eine Steighilfe in Form einer Leiter oder Treppe vorgesehen sein, die den Zugang in das Fahrzeuginnere auch im angehobenen Zustand des Fahrzeuges ermöglicht. Zudem kann dieselbe Steighilfe den Zugang bis zu der oberen Arbeitsbühne und somit zum Fahrzeugdach ermöglichen.

[0032] Der vorschlagsgemäße Service-Arbeitsstand kann insbesondere vorteilhaft bei Zügen verwendet werden, bei denen die einzelnen Wagen nicht jeweils zwei Drehgestelle aufweisen, nämlich an jedem Ende des Wagens eines, sondern bei denen jeweils ein Drehgestell an der Kopplungsstelle zweier Wagen vorgesehen ist, so dass sich die beiden benachbarten Enden der beiden Wagen auf dieses eine Drehgestell abstützen, also jedem Wagen rechnerisch lediglich ein einziges Drehgestell zugeordnet ist. Bei derartigen Zügen ist das Vereinzeln der Wagen besonders schwierig, da jeder Wagen nicht einzeln und unabhängig von dem Nachbarwagen verfahrbar ist. In derartigen Fällen wäre es erforderlich, den abzutrennenden Wagenkasten zunächst mittels eines Hilfs-Drehgestells abzustützen, bevor der zu wartende Wagenkasten von dem eigentlichen Drehgestell, auf welches sich auch der benachbarte Wagenkasten abstützt, getrennt werden kann.

[0033] Mit Hilfe des vorschlagsgemäßen Service-Arbeitsstandes hingegen kann der Wagenkasten eines

Wagens angehoben und von dem Drehgestell abgehoben werden, während der Wagenkasten des benachbarten Wagens nach wie vor auf dem Drehgestell abgestützt verbleiben kann. Nun kann der im Arbeitsstand befindliche, angehobene und von dem Drehgestell getrennte Wagenkasten ausreichend weit angehoben werden, so dass er mitsamt dem Service-Arbeitsstand von dem übrigen Zug vereinzelt werden kann, also von dem benachbarten Wagen des Zugs weggefahren werden kann.

[0034] Bei Ausschöpfung sämtlicher Möglichkeiten, also bei Anordnung einer Arbeitsbühne im oberen Bereich und wenn auf irgendeine Weise, beispielsweise mittels separater Leitern, Treppen od. dgl. oder mittels der erwähnten, am Portal vorgesehenen Leiter, Treppe od. dgl., ein Zugang in das Innere des Fahrzeuges ermöglicht wird, können mit dem vorschlagsgemäßen Service-Arbeitsstand gleichzeitig Arbeiten am, in unter dem und auf dem Fahrzeug durchgeführt werden, so dass eine optimal schnelle Wartung eines Fahrzeuges bzw. eines gesamten Zuges ermöglicht wird.

[0035] Zur Unterstützung dieser Arbeiten kann der vorgeschlagene Service-Arbeitsstand eine Pressluftversorgung mit geölter und mit ungeölter Luft aufweisen, so dass Verbraucher wie beispielsweise Ausblaspistolen mit ungeölter Pressluft versorgt werden können, während andere Verbraucher wie beispielsweise Schraubwerkzeuge mit geölter Pressluft versorgt werden können.

[0036] Zudem kann eine Absauganlage vorgesehen sein, an welche Staubsauger zur Reinigung des Innenraums angeschlossen werden können.

[0037] Auch kann ein Anschluss zur elektrischen Energieversorgung vorgesehen sein, wobei gegebenenfalls mehrere Anschlüsse für unterschiedliche Spannungen vorgesehen sein können.

[0038] Vorteilhaft kann am Service-Arbeitsstand ein Werkzeugkasten oder Werkzeugschrank vorgesehen sein, so dass das Wartungspersonal das Werkzeug am Arbeitsstand - und damit an den zu wartenden Wagen - einsatzbereit vorfindet und das Werkzeug nicht erst dorthin transportieren muss. Gegebenenfalls können für die unterschiedlichen Wartungsarbeiten und insbesondere für die unterschiedlichen am Wagen vorgesehenen Wartungsstellen zwei oder mehrere Werkzeugkästen oder Werkzeugschränke am Arbeitsstand vorgesehen sein, beispielsweise einerseits im unteren Bereich, wo an den Drehgestellen gearbeitet wird, und andererseits im Bereich der Arbeitsbühne für die Arbeiten auf dem Wagendach.

[0039] Vorteilhaft ist bei der vorschlagsgemäßen Service-Arbeitsstand, dass keine Grube im Boden der Wartungshalle erforderlich ist, um Wartungsarbeiten von unten am Fahrzeug durchführen zu können. Auch bei einem aufgeständerten Gleis, wie es aus Bahnbetriebswerken bekannt ist, kann der vorschlagsgemäße Service-Arbeitsstand verwendet werden.

[0040] Vorteilhaft ist weiterhin, dass nur geringfügige Fundamentarbeiten erforderlich sind. So muss beispielsweise die erwähnte Grube nicht geschaffen werden, son-

dern es reicht, parallel zum Gleis die beiden Schienen für die Portale zu installieren.

[0041] Insbesondere wenn statt eines schienengebundenen Fahrwerks ein Flurfahrwerk vorgesehen ist, kann gegebenenfalls auf Fundamentarbeiten völlig verzichtet werden. Zudem ermöglicht ein Flurfahrwerk ein besonders hohes Maß an Beweglichkeit für den Arbeitsstand und das vom Arbeitsstand angehobenen Fahrzeug: so kann beispielsweise das angehobene Schienenfahrzeug mittels des Flurfahrwerks quer zum Gleis verfahren werden, so dass zur Vereinzelnung der Wagen eines Zuges auch eine Halle mit einem extrem kurzen Gleis genutzt werden kann.

[0042] Vorteilhaft ist weiterhin, dass durch die Verfahrbarkeit der Hubeinrichtung unter Last, also bei angehobenem Fahrzeug, kein Rangierfahrzeug erforderlich ist, um die einzelnen Fahrzeuge zu verfahren, beispielsweise wenn die Fahrzeuge eines Zuges vereinzelt werden sollen.

[0043] Vorteilhaft ist auch, dass beim Einrichten der Hubanlage, also bei der Anpassung der Hubanlage an die einzelnen Fahrzeugtypen, ein sehr schnelles Arbeiten möglich ist. Dies resultiert daraus, dass zwei Hubelemente gleichzeitig an Ort und Stelle verfahren werden, da sie ja durch das Portal miteinander gekoppelt sind. Statt zweier einzeln beweglicher Hebeböcke rechts und links des Gleises, wird stets ein Portal verfahren, so dass beide Hebeeinrichtungen des Portals gleichzeitig zu ihrer entsprechenden Hebestelle am Fahrzeug verfahren werden.

[0044] Insbesondere wenn beide Portalarme des Portals angetrieben sind, ist eine Schrägstellung oder Verschränkung des Portals gegenüber den das Portal führenden Schienen problemlos vermeidbar. Beispielsweise mittels einer elektronischen Regelung können die Antriebe beider Portalarme so synchronisiert werden, dass auf beiden Seiten des Wagens die beiden Portalarme des Portals genau an den vorgesehenen Stellen positioniert werden kann, die zum Anheben des Wagens bzw. Wagenkastens vorgesehen sind.

[0045] Wirtschaftlich vorteilhaft kann es allerdings vorgesehen sein, am Portal nur eine einzige Antriebseinheit vorzusehen, insbesondere wenn über die vorerwähnte Dacharbeitsbühne ein Verbund zwischen zwei Portalen geschaffen wird und somit in der Draufsicht ein fest miteinander verbundenes Rechteck geschaffen wird. Bestehend aus den beiden Portalen und zwei Laufgängen für die Dacharbeitsbühne kann ggf. auch mit einem einseitigen Antrieb des Portals, oder sogar mit nur einem einzigen Antrieb für die gesamte Portalbaugruppe, bestehend aus zwei Portalen und der Dacharbeitsbühne, eine verzugs- und verwindungsfreie Beweglichkeit dieser Portalbaugruppe auf den Portalschienen sichergestellt werden. Durch diese Verwindungssteifigkeit ist dann ebenfalls sichergestellt, dass die Portalarme an den vorgesehenen Stellen des Wagens positioniert werden können, die zum Anheben des Wagens bzw. Wagenkastens vorgesehen sind.

[0046] Der vorschlagsgemäß ausgestaltete Service-Arbeitsstand, der beispielsweise als "Universell einsetzbarer Hubarbeitsstand mit integrierter Dacharbeitsbühne" bezeichnet werden kann, oder als "Usa - Universal-servicearbeitsstand", ermöglicht beispielsweise folgendes Verfahren bei der Durchführung von Wartungsarbeiten an einem Zug:

[0047] Das Anheben des Zuges, das anschließende Verfahren des kompletten Zuges im angehobenen Zustand, oder alternativ zunächst das Anheben des kompletten Zuges und anschließend das Verfahren der einzelnen Fahrzeuge des Zuges, beispielsweise um den Zug zu trennen und die einzelnen Fahrzeuge zu vereinzeln.

[0048] Ggf. kann vorgesehen sein, vor dem Anheben des Zuges die zu wartenden Räder bzw. Achsen bzw. Drehgestelle zu lösen, so dass diese auf dem Gleis des Zuges verbleiben, wenn die Wagenkästen des Zuges angehoben werden. Auf diese Weise sind keine eigens vorgesehenen Stützen erforderlich, sowie eine eigens vorgesehene Senkvorrichtung, um beim angehobenen Zug bzw. bei einem angehobenen Fahrzeug die entsprechenden Fahrwerkskomponenten lösen und auf das Gleis absenken zu können, um sie dort auf dem Gleis zu verfahren und beispielsweise gegen bereits gewartete Komponenten auszutauschen.

[0049] Ein mit einer Dacharbeitsbühne versehenes Ausführungsbeispiel der Erfindung wird anhand der rein schematischen Darstellungen nachfolgend näher erläutert. Dabei zeigen die

Fig. 1 - 6 einen Zug auf einem Gleis, mit am Zug befindlichen Hubeinrichtungen, und zwar aus mehreren unterschiedlichen Blickrichtungen,
 Fig. 7 eine Ansicht in Gleislängsrichtung auf ein Fahrzeug,
 Fig. 8 und 9 perspektivische Ansichten auf einen Zug bzw. ein einzelnes Fahrzeug, mit dem Zuggleis und den daneben angeordneten Schienen für die Hubeinrichtung, und zwar in einem gegenüber den Fig. 1 bis 6 vergrößerten Maßstab,
 Fig. 10 bis 13 unterschiedliche Ansichten auf ein Geländerelement einer oberen Arbeitsbühne,
 Fig. 14 einen Zug auf einem Gleis in Seitenansicht, mit mehreren Hubeinrichtungen, und mit einem Halteeinbau in Form eines ersten Ausführungsbeispiels einer Krananlage,
 Fig. 15 eine Ansicht in Längsrichtung auf den Zug von Fig. 14,
 Fig. 16 eine Ausschnittsvergrößerung der Ansicht von Fig. 15, und die
 Fig. 17 eine Ansicht ähnlich Fig. 15, für ein zweites Ausführungsbeispiel einer Krananlage.

[0050] Fig. 1 zeigt einen Zug 1, bestehend aus vier Fahrzeugen 2, wobei dieser Zug 1 in eine mehrere Hubeinrichtungen 3 aufweisende Wartungseinrichtung eingefahren ist. An jedem Fahrzeug 2 des Zuges 1 befinden sich zwei Portale 4, die in ihrem oberen Bereich miteinander verbunden sind, um einen stabilen Verbund zu schaffen und so eine Einheit zu bilden. Der Verbund wird bei dem dargestellten Ausführungsbeispiel nicht durch einfache Streben zwischen den beiden Portalen 4 geschaffen, sondern mittels Arbeitsbühnen 5, die Arbeiten am Zugdach oder an auf dem Zugdach befindlichen Einrichtungen ermöglichen.

[0051] In der dargestellten Anordnung befinden sich die Portale 4 dort am Fahrzeug 2, wo die Hubpratzen jedes Portals 4 an die entsprechenden Hubstellen des Wagenkastens des entsprechenden Fahrzeugs 2 angreifen. Der Zug 1 weist Drehgestelle 6 auf, die auf Zugschienen 7 stehend verbleiben, wenn die Wagenkästen der Fahrzeuge 2 angehoben werden.

[0052] Fig. 2 zeigt in einer Draufsicht die Situation von Fig. 1, nämlich die Portale 4, wobei jeweils zwei Portale 4 über die Arbeitsbühnen 5 miteinander zu einem insgesamt größeren Verbund zusammengefasst sind.

[0053] Fig. 3 zeigt die Fahrzeuge 2 des Zuges 1 von Fig. 1 im auseinandergezogenen Zustand. Die Drehgestelle 6 des Zuges sind verfahren worden, so dass Fig. 3 lediglich die angehobenen Wagenkästen der einzelnen Fahrzeuge 2 zeigt. Die angehobenen Wagenkästen sind anschließend gegenüber ihrer aus Fig. 1 ersichtlichen Anordnung verfahren worden. Zu diesem Zweck sind die Portale 4 unter Last, also mit angehobenem Fahrzeug, verfahrbar ausgestaltet. Auf diese Weise werden Freiräume zwischen den einzelnen Fahrzeugen 2 des Zuges 1 geschaffen, die eine Wartung auch beispielsweise an den Kupplungen jedes eigenen Fahrzeuges 2 ermöglichen.

[0054] Fig. 4 zeigt in einer Fig. 2 vergleichbaren Darstellung die Draufsicht auf den Zug 1, allerdings in seinem Zustand gemäß Fig. 3, also mit entkoppelten und vereinzelter Fahrzeugen 2.

[0055] Fig. 5 zeigt eine alternative Hubvariante: Im Gegensatz zu dem System der Fig. 1 bis 4 befinden sich hier die beiden Portale 4 außerhalb der Radsätze bzw. Drehgestelle 6 des Fahrzeuges 2. Obwohl die Portale 4 nun einen erheblich größeren Abstand voneinander aufweisen, nämlich nahezu 25 m im Vergleich zu einem Abstand von etwa 6 m, den die Portale 4 bei der Anordnung gemäß der Fig. 1 bis 4 aufweisen, handelt es sich um dieselben Hubeinrichtungen 3. Die Längenanpassung jeder einzelnen Hubeinrichtung 3, die jeweils zwei Portale 4 umfasst, wird durch die Teleskopierbarkeit der oberen Arbeitsbühnen 5 ermöglicht.

[0056] Fig. 6 zeigt eine perspektivische Ansicht auf die Situation der Fig. 3 und 4, wobei in dieser perspektivischen Ansicht einzelne Hubpratzen 8 der Portale 4 deutlicher sichtbar sind. Weiterhin ist ersichtlich, dass die Arbeitsbühnen 5, die höhenbeweglich an den Portalen 4 angeordnet und in Anpassung an die Fahrzeughöhe aus-

gerichtet sind, am vorderen und hinteren Ende durch Verbindungsgitter 9 miteinander verbunden sind, so dass eine insgesamt sehr steife, rechteckige Struktur einer Hubeinrichtung 3 geschaffen wird.

[0057] Fig. 7 zeigt eine Ansicht in Gleislängsrichtung auf ein umrissartig und rein schematisch angedeutetes Fahrzeug 2, auf ein Portal 4, und auf die beiden Hubpratzen 8 des Portals 4. Während das Fahrzeug 2 mit seinen Laufrädern des Drehgestells 6 auf den Zug-Schienen 7 aufsteht, steht das Portal 4 mit eigenen Laufrädern 10 auf eigens vorgesehenen Portalschienen 11 auf, die beiderseits außerhalb des Zuggleises angeordnet sind.

[0058] Es ist ersichtlich, dass die Arbeitsbühnen 5 im oberen Bereich des Portals 4 drei nebeneinander angeordnete Geländer 12 aufweisen. Diese drei Geländer 12 sind teleskopierbar angeordnet und ermöglichen die Längen Anpassung einer Hubeinrichtung 3, indem die beiden Portale 3 einer Hubeinrichtung 3 auf die unterschiedlichen Abstände beispielsweise der Fig. 3 und 5 gebracht werden können.

[0059] Fig. 8 zeigt die Situation von Fig. 6 oder Fig. 3 aus einer anderen Perspektive, und Fig. 9 zeigt für ein Fahrzeug 2 die Situation von Fig. 8 noch einmal in weiter vergrößertem Maßstab. Hier sind vier Rahmen 14 erkennbar, die an den vier Säulen der beiden Portale 4 vorgesehen sind. Die drei teleskopierbaren Geländer 12 auf jeder Seite des Fahrzeugdaches sind jeweils in zwei dieser Rahmen 14 geführt.

[0060] Die Fig. 10 bis 13 zeigen unterschiedliche Ansichten auf ein Geländer 12 einer oberen Arbeitsbühne 5: Fig. 10 zeigt eine Seitenansicht. Fig. 11 zeigt eine Draufsicht, aus der auch ein an dem Geländer befestigtes Stirngeländer 15 ersichtlich ist. Fig. 12 zeigt eine Stirnansicht auf das Geländer 12, aus der insbesondere dieses Stirngeländer 15 ersichtlich ist. Fig. 13 zeigt einen Schnitt, in Längsrichtung gesehen, durch das seitliche Geländer 12. Dessen Längsstreben 16 sind durch quadratische Hohlprofile gebildet, wobei die Hohlprofile zugunsten einer besonders hohen Biegesteifigkeit hochkant angeordnet sind, also mit vertikal und horizontal ausgerichteten Spitzen des Profilquerschnitts.

[0061] Fig. 14 zeigt einen Zug 1 aus drei Fahrzeugen 2 in einer Wartungseinrichtung, die mehrere Hubeinrichtungen 3 aufweist. Jedes Fahrzeug 2 kann mittels zweier Portale 4 angehoben und dann verfahren werden. In der Wartungshalle, in der sich der dargestellte Arbeitsstand befindet, ist weiterhin ein Kran 17 eingebaut. Der Kran 17 weist einen Längsträger 18 auf, der als Doppel-T-Profil ausgestaltet ist und oberhalb der Zugschienen sowie in deren Längsrichtung verläuft. Der Längsträger 18 wird an seinen beiden Enden von Haltern 19 getragen, die beispielsweise als portalartige, die Zugschienen überspannende Bodenstützen oder als galgenartige, von einer Wand ausragende Wandstützen ausgestaltet sein können.

[0062] Um eine unerwünscht starke Durchbiegung des Längsträgers 18 unter Last zu vermeiden, wenn der Kran 17 beispielsweise ein Klimagerät oder einen Pantografen

vom Dach des Zuges transportieren soll, stützt sich der Kran 17 nicht nur auf die Halter 19 ab, sondern auch auf die Portale 4, so dass der Längsträger 18 in ausreichend kurzen Abständen gestützt wird.

[0063] Fig. 15 zeigt in einer Übersichtsskizze, dass der Längsträger 18 mittig über dem Zug 1 verläuft und ein Hebegerüst 20 aufweist, das ebenso wie ein Elektromotor 21 an einem Laufbeschlag 22 angebracht ist, welcher entlang dem Längsträger 18 mit Hilfe des Elektromotors 21 verfahrbar ist.

[0064] Fig. 16 zeigt als Ausschnittsvergrößerung von Fig. 15, dass sich das Portal 4 über den Längsträger 18 erstreckt und zwei zueinander gerichtete L- bzw. J-förmige Stützen 23 aufweist, welche den Längsträger 18 unterstützen. An ihren freien Enden weisen die Stützen 23 Rollen 24 auf, so dass eine Relativbewegung zwischen dem Portal 4 und dem Längsträger 18 in der Weise möglich ist, dass das Portal 4 gegenüber dem feststehenden Längsträger 18 in Längsrichtung der Zugschienen und des Längsträgers 18 verfahrbar ist.

[0065] Der Längsträger 18 trägt seinerseits den Laufbeschlag 22, so dass der Längsträger 18 auch als Laufschiene bezeichnet werden kann, an welcher nämlich das Hebegerüst 20 und die vom Kran 17 getragene Last verfahren werden können. Der Laufbeschlag 22 weist den Stützen 23 ähnliche Halteklauen 25 auf, die ebenfalls mit Rollen 24 versehen sind und den Längsträger 18 von unten umgreifen, so dass das Hebegerüst 20 am Längsträger 18 gehalten und mittels des Laufbeschlags 22 entlang dem Längsträger 18 verfahrbar ist.

[0066] Fig. 17 zeigt ein zweites Ausführungsbeispiel eines Krans 17, wobei das Hebegerüst 20 an einem Laufbeschlag 22 befestigt ist, der nicht nur in Längsrichtung des Längsträgers 18 verfahrbar ist, sondern auch quer dazu. Hierzu weist der Kran 17 zwei parallele Längsträger 18 auf, und der Laufbeschlag 22 erstreckt sich wie eine Traverse über eine gewisse Breite quer zur Längsrichtung der Zugschienen und des Längsträgers 18. Ein Schlitten 26, an welchem das Hebegerüst 20 befestigt ist, ist Teil des Laufbeschlags 22 und in dieser erwähnten Querrichtung verfahrbar. Mittels dieses Krans 17 können Elemente vom Dach des Zuges 1 aufgenommen werden, die sich nicht mittig auf dem Zugdach befinden, ohne dass es zu Pendelbewegungen oder Schwingungen kommt, wenn diese Last vom Zugdach abgehoben wird.

Patentansprüche

1. Service-Arbeitsstand für ein Schienenfahrzeug, mit einer Hubeinrichtung, die wenigstens ein den Wagenkasten des Fahrzeugs erfassendes Hubwerkzeug aufweist, und die unter Last, bei angehobenem Fahrzeug, mit dem Fahrzeug auf Flurebene verfahrbar ist, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Hubeinrichtung (3) eine Wartungsarbeiten im Dachbereich des Fahrzeugs (2) ermöglichende

- Arbeitsbühne (5) aufweist, welche etwa in Höhe des Fahrzeugdaches angeordnet ist.
2. Arbeitsstand nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Hubeinrichtung (3) als U-förmiges, nach unten offenes Portal (4) ausgestaltet ist, wobei das Portal (4) zwei beiderseits des Fahrzeugs (2) angeordnete Säulen aufweist.
 3. Arbeitsstand nach Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet,
dass jede Säule des Portals (4) ein Hubwerkzeug aufweist.
 4. Arbeitsstand nach Anspruch 3,
dadurch gekennzeichnet,
dass zwei Portale (4) miteinander verbunden sind, derart, dass ein Fahrzeug (2) an insgesamt vier Hebepunkten von der Hubeinrichtung (3) anhebbar ist.
 5. Arbeitsstand nach Anspruch 4,
dadurch gekennzeichnet,
dass die beiden Portale (4) mittels einer Arbeitsbühne (5) miteinander verbunden sind.
 6. Arbeitsstand nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass das Fahrzeug (2) innerhalb des Arbeitsstands querbeweglich gelagert ist.
 7. Arbeitsstand nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Arbeitsbühne (5) höhenverstellbar ausgestaltet ist.
 8. Arbeitsstand nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Arbeitsbühne (5) längenverstellbar ausgestaltet ist.
 9. Arbeitsstand nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Arbeitsbühne (5) längs verlaufende Geländer (12) aufweist, die in Längsrichtung zueinander beweglich sind, derart, dass das Geländer (12) insgesamt teleskopierbar ausgestaltet ist.
 10. Arbeitsstand nach Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Arbeitsbühne (5) quer verlaufende Verbindungsgitter (9) aufweist, derart, dass die Arbeitsbühne (5) mit zwei Portalen (4) einen stabilen Verbund bildet.

11. Arbeitsstand nach Anspruch 2,
gekennzeichnet durch
Laufräder (10), die eine Spurweite aufweisen, welche größer ist als die des für das Fahrzeug (2) vorgesehenen Gleises,
wobei Portalschienen (11) vorgesehen sind, auf denen die Portale (4) mit ihren Laufrädern (10) aufstehen,
und wobei die Portalschienen (11) außerhalb eines Gleises sowie parallel zu dem Gleis verlaufen, welches **durch** Zugschienen (7) gebildet ist, die für das Fahrzeug (2) vorgesehen sind.
12. Arbeitsstand nach Anspruch 11,
gekennzeichnet durch
an den Portalen (4) angeordnete Stützen (23) zur Unterstützung zusätzlicher Halleneinbauten, wobei die Stützen (23) eine Relativbewegung zu diesen Halleneinbauten ermöglichend ausgestaltet sind.
13. Arbeitsstand nach Anspruch 12,
dadurch gekennzeichnet, dass
als zusätzlicher Halleneinbau eine in Längsrichtung und oberhalb des Gleises verlaufende Laufschiene eines Krans (17) vorgesehen ist, die sich auf den Stützen (23) abstützt.
14. Arbeitsstand nach einem der Ansprüche 1 bis 10,
dadurch gekennzeichnet, dass
der Arbeitsstand mittels eines Flurfahrwerks unabhängig von Schienen (7, 11) beweglich ist.

Claims

1. Service work stand for a rail vehicle, having a hoisting means which incorporates at least one lifting means for holding the carriage body of the vehicle and which, when the vehicle is slightly raised, can be displaced at floor level under load with the vehicle, **characterised in that** the lifting means (3) incorporates a work platform (5) disposed at approximately the height of the vehicle roof and enabling maintenance work to be done on the roof area of the vehicle (2).
2. Work stand in accordance with claim 1, **characterised in that** the lifting means (3) is constructed as a U-shaped gantry (4) open at the bottom, where the gantry (4) incorporates two pillars disposed on either side of the vehicle (2).
3. Work stand in accordance with claim 2, **characterised in that** each pillar of the gantry (4) incorporates a lifting means.

4. Work stand in accordance with claim 3,
characterised in that
two gantries (4) are joined together so that a vehicle (2) can be lifted by the lifting means at four lifting points altogether.
5. Work stand in accordance with claim 4,
characterised in that
the two gantries (4) are joined together by means of a work platform.
6. Work stand in accordance with any one of the foregoing claims,
characterised in that
the vehicle (2) is supported so that it can be moved crossways in the work stand.
7. Work stand in accordance with any one of the foregoing claims,
characterised in that
the work platform (5) is constructed so as to be able to be displaced vertically.
8. Work stand in accordance with any one of the foregoing claims,
characterised in that
the work platform (5) is constructed so as to be displaceable lengthways.
9. Work stand in accordance with any one of the foregoing claims,
characterised in that
the work platform (5) incorporates sets of railings (12) which run lengthways and which can be moved lengthways relative to one another so as to be constructed to telescope as a whole.
10. Work stand in accordance with claim 2,
characterised in that
the work platform (5) incorporates connecting grids running crossways so that the work platform (5) forms a robust combination with two gantries (4).
11. Work stand in accordance with claim 2,
characterised in that
transport wheels (10) having a face width which is wider than that of the rail provided for for the vehicle (2),
where gantry rails (11) for the gantries (4) to stand on with their transport wheels (10) are provided for and where the gantry rails (11) are disposed outside a rail track and parallel to the rail track which is formed by rails (7) provided for for the vehicle (2).
12. Work stand in accordance with claim 11,
characterised by
support members (23) disposed on the gantries (4) and serving to support additional workshop fittings,

where the support members (23) are constructed so as to enable movement relative to such workshop fittings.

- 5 13. Work stand in accordance with claim 12,
characterised in that
a transport rail of a crane (17) running lengthways and above the rail track and supported on the support members (23) is provided for as an additional workshop fitting.
- 10 14. Work stand in accordance with any one of claims 1 to 10,
characterised in that
the work stand can be moved independently of rails (7, 11) by means of an undercarriage.

Revendications

1. Poste de travail pour la maintenance d'un véhicule ferroviaire,
comprenant un équipement de levage
qui présente au moins un outil de levage saisissant la caisse du véhicule, et qui en charge, véhicule soulevé, peut se déplacer avec ce dernier sur le sol,
caractérisé en ce que
l'équipement de levage (3) présente une plateforme de travail (5) permettant d'effectuer des travaux de maintenance dans la zone du toit du véhicule (2), plateforme qui est agencée approximativement à la hauteur du toit du véhicule.
2. Poste de travail selon la revendication 1,
caractérisé en ce que
l'équipement de levage (3) est configuré en portique (4) en forme de U ouvert vers le bas,
le portique (4) présentant deux colonnes agencées des deux côtés du véhicule (2).
3. Poste de travail selon la revendication 2,
caractérisé en ce que
chaque colonne du portique (4) comporte un outil de levage.
4. Poste de travail selon la revendication 3,
caractérisé en ce que
deux portiques (4) sont reliés entre eux de sorte à pouvoir soulever un véhicule (2) par au total quatre points de levage que comporte l'équipement de levage (3).
5. Poste de travail selon la revendication 4,
caractérisé en ce que
les deux portiques (4) sont reliés entre eux au moyen d'une plateforme de travail (5).
6. Poste de travail selon l'une des revendications pré-

cédentes,

caractérisé en ce que

le véhicule (2) se trouve en appui, à l'intérieur du poste de travail, de façon permettant de le déplacer transversalement.

(17) et qui s'étaye sur les appuis (23).

7. Poste de travail selon l'une des revendications précédentes,
caractérisé en ce que
la plateforme de travail (5) a été configurée déplaçable en hauteur. 10
8. Poste de travail selon l'une des revendications précédentes,
caractérisé en ce que
la plateforme de travail (5) a été configurée déplaçable en longueur. 15
9. Poste de travail selon l'une des revendications précédentes,
caractérisé en ce que
la plateforme de travail (5) présente des garde-corps (12) au tracé longitudinal, capables de se déplacer les uns vers les autres dans le sens longitudinal de sorte que l'ensemble des garde-corps (12) se déploie et s'escamote de façon télescopique. 20 25
10. Poste de travail selon la revendication 2,
caractérisé en ce que
la plateforme de travail (5) présente des membrures de liaison (9) transversales de sorte que la plateforme de travail (5) forme avec deux portiques (4) un ensemble stable. 30
11. Poste de travail selon la revendication 2,
caractérisé par des
roues de déplacement (10) dont l'écartement est supérieur à celui de la voie prévue pour le véhicule (2), deux rails (11) étant prévus sur lesquels reposent les roues de déplacement (10) des portiques (4), et les rails (11) des portiques se trouvant à l'extérieur d'une voie ferroviaire ainsi que parallèles à la voie ferroviaire formée par des rails (7) prévues pour le véhicule (2) 35 40 45
12. Poste de travail selon la revendication 11,
caractérisé par des
appuis (23) agencés contre les portiques (4), pour soutenir d'autres éléments incorporés dans le hall, ces appuis (23) étant configurés de sorte à permettre un mouvement relatif par rapport à ces éléments incorporés dans le hall. 50
13. Poste de travail selon la revendication 12,
caractérisé en ce qu'a été prévu
comme élément supplémentaire incorporé dans le hall, un rail au tracé longitudinal et situé au dessus de la voie, rail permettant le déplacement d'une grue 55

14. Poste de travail selon les revendications 1 à 10,
caractérisé en ce qu'il possible
de déplacer le poste de travail, indépendamment des rails (7, 11) au moyen d'un châssis roulant sur le sol,

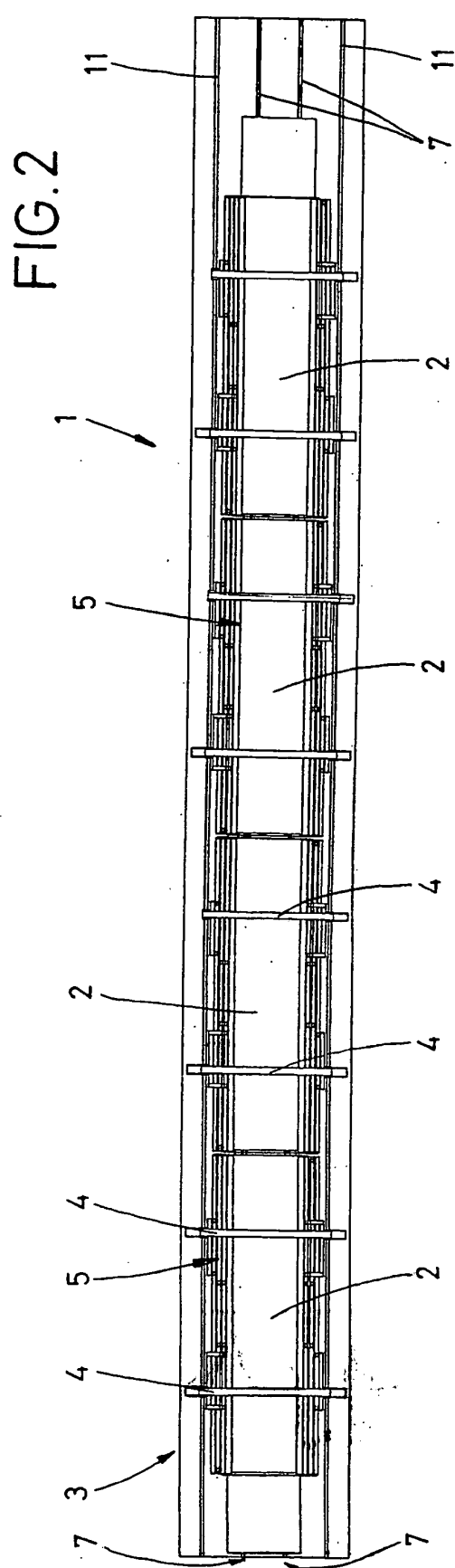
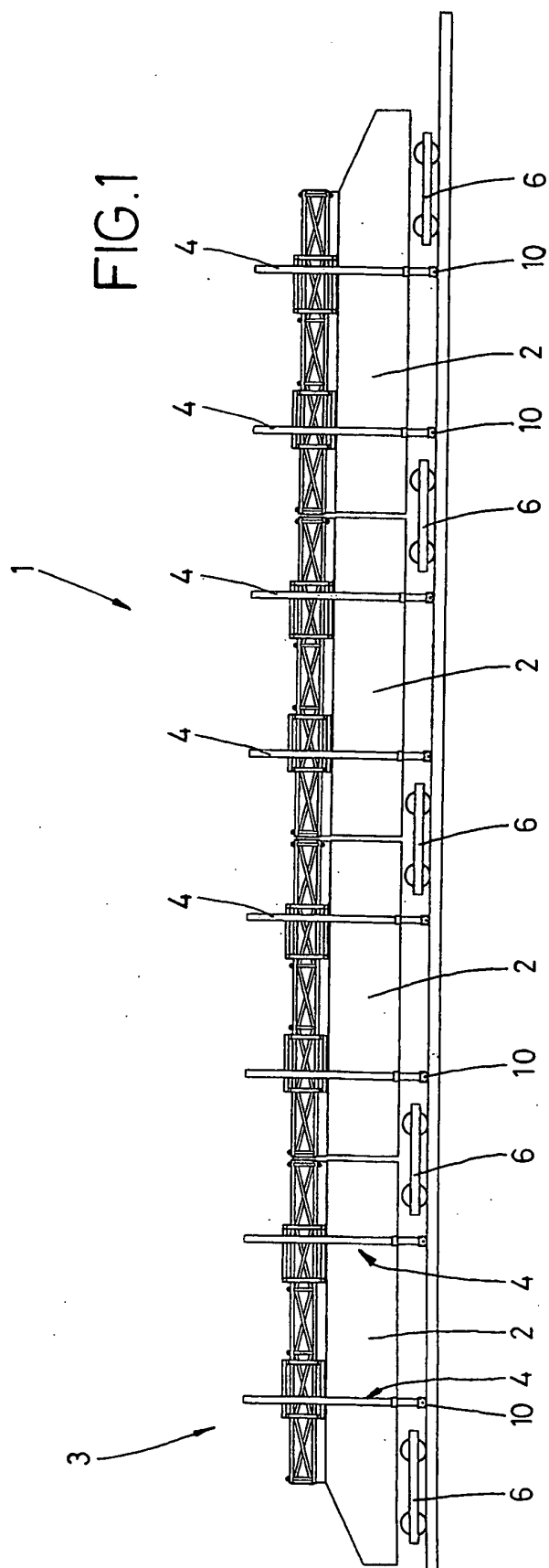


FIG.3

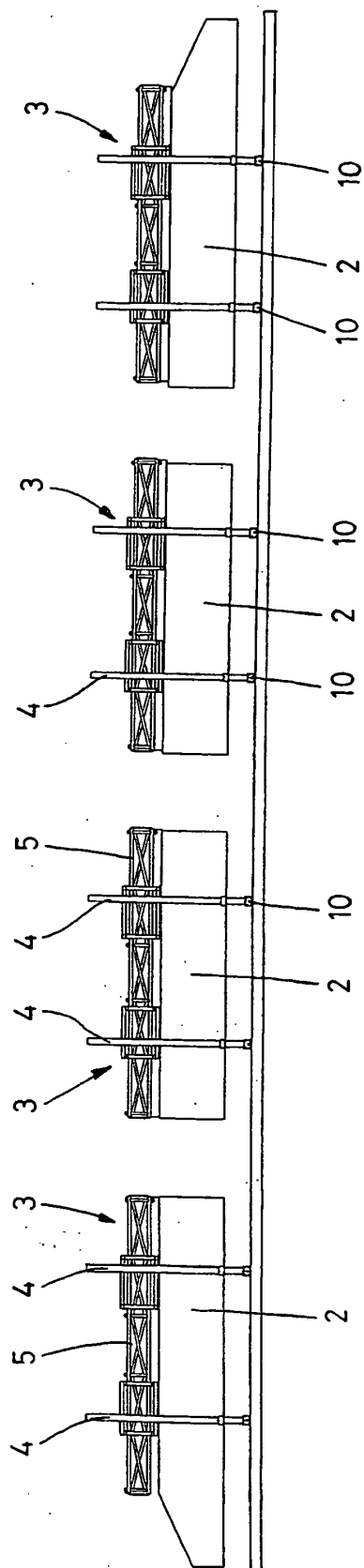
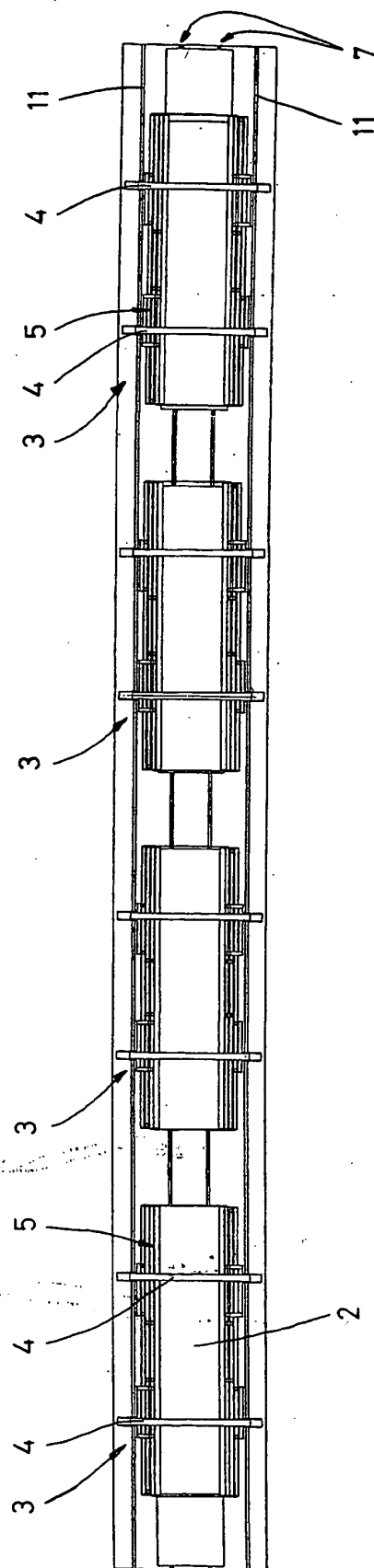


FIG.4



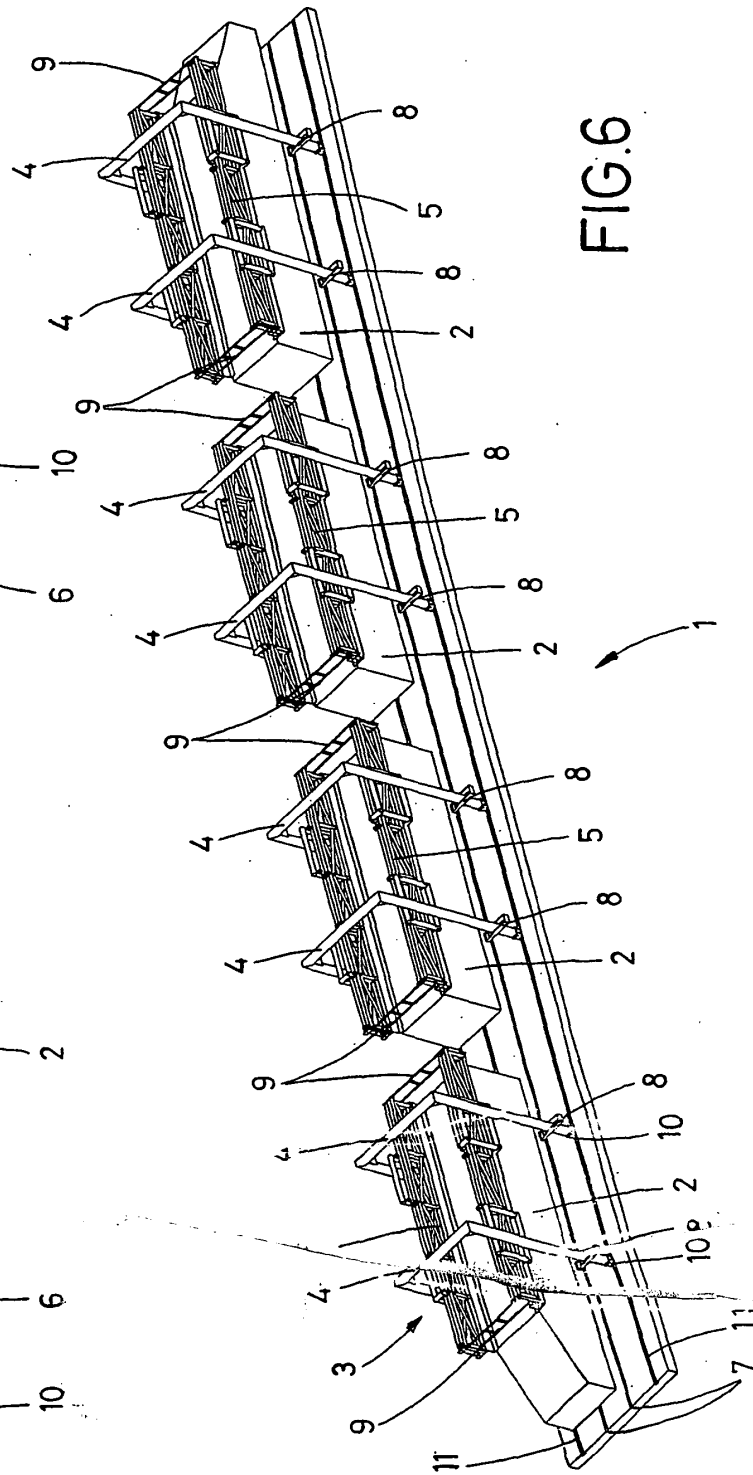
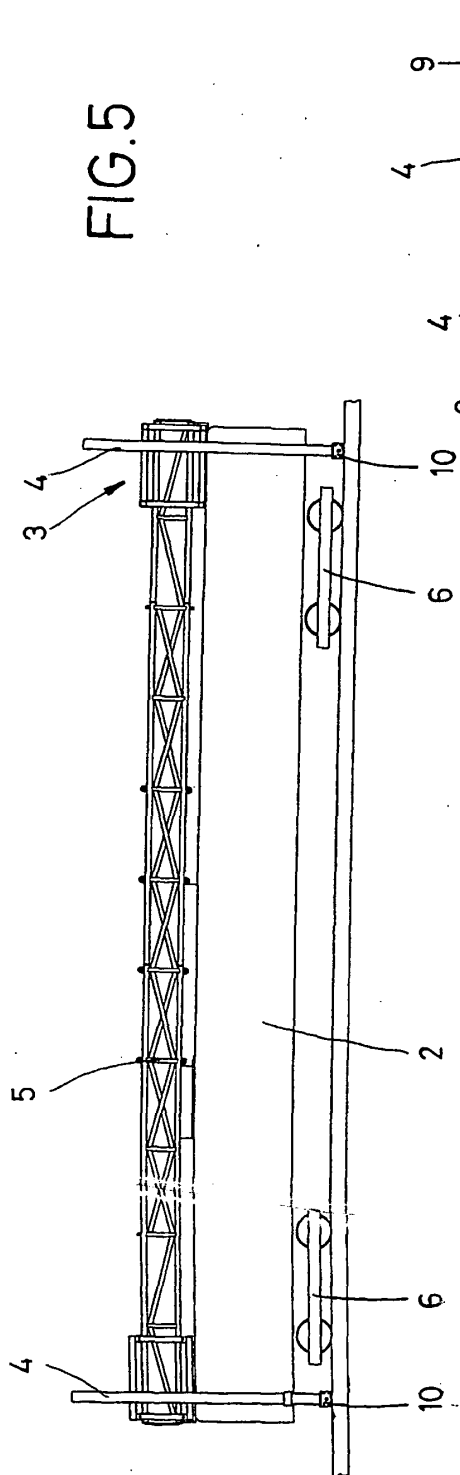


FIG.7

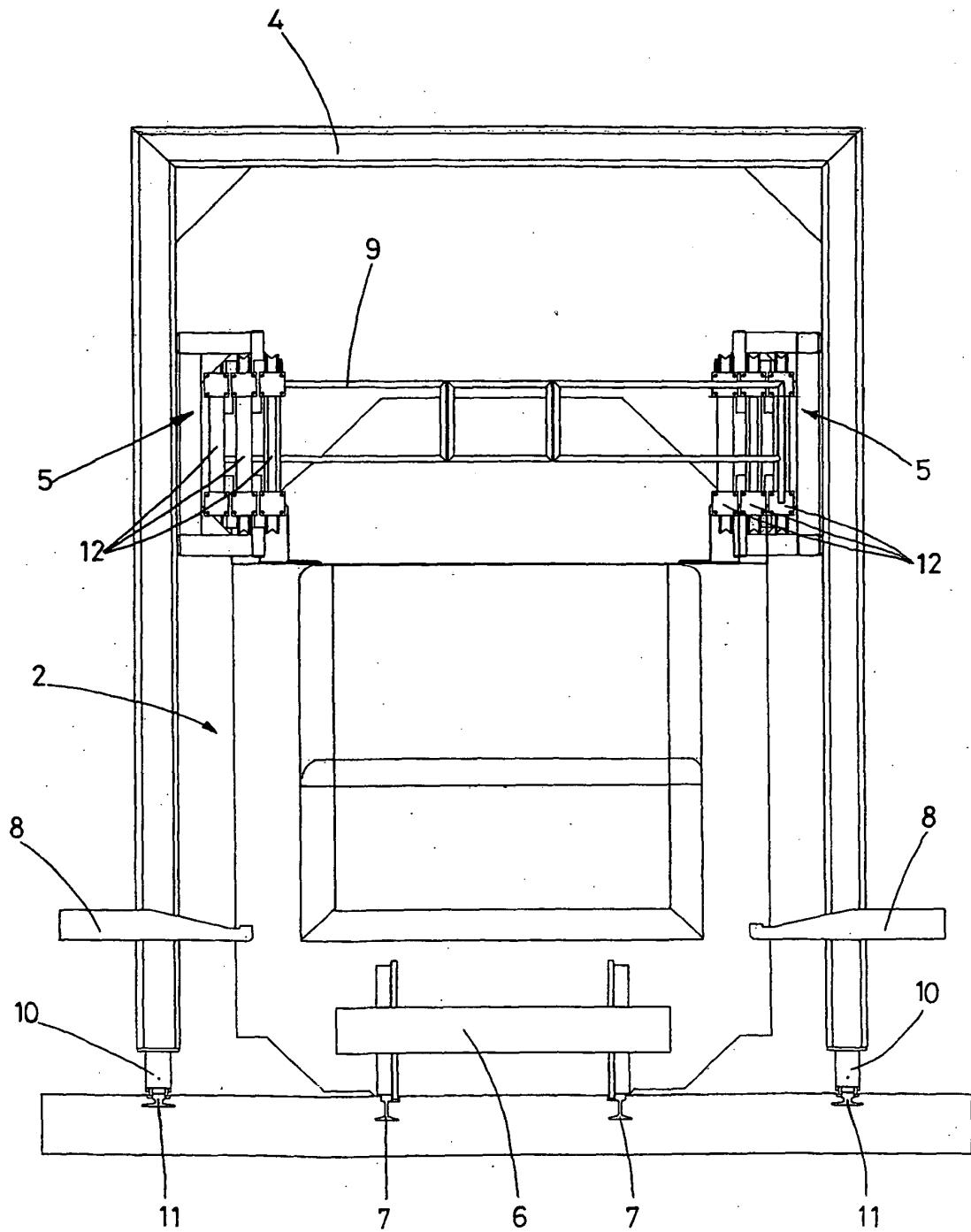
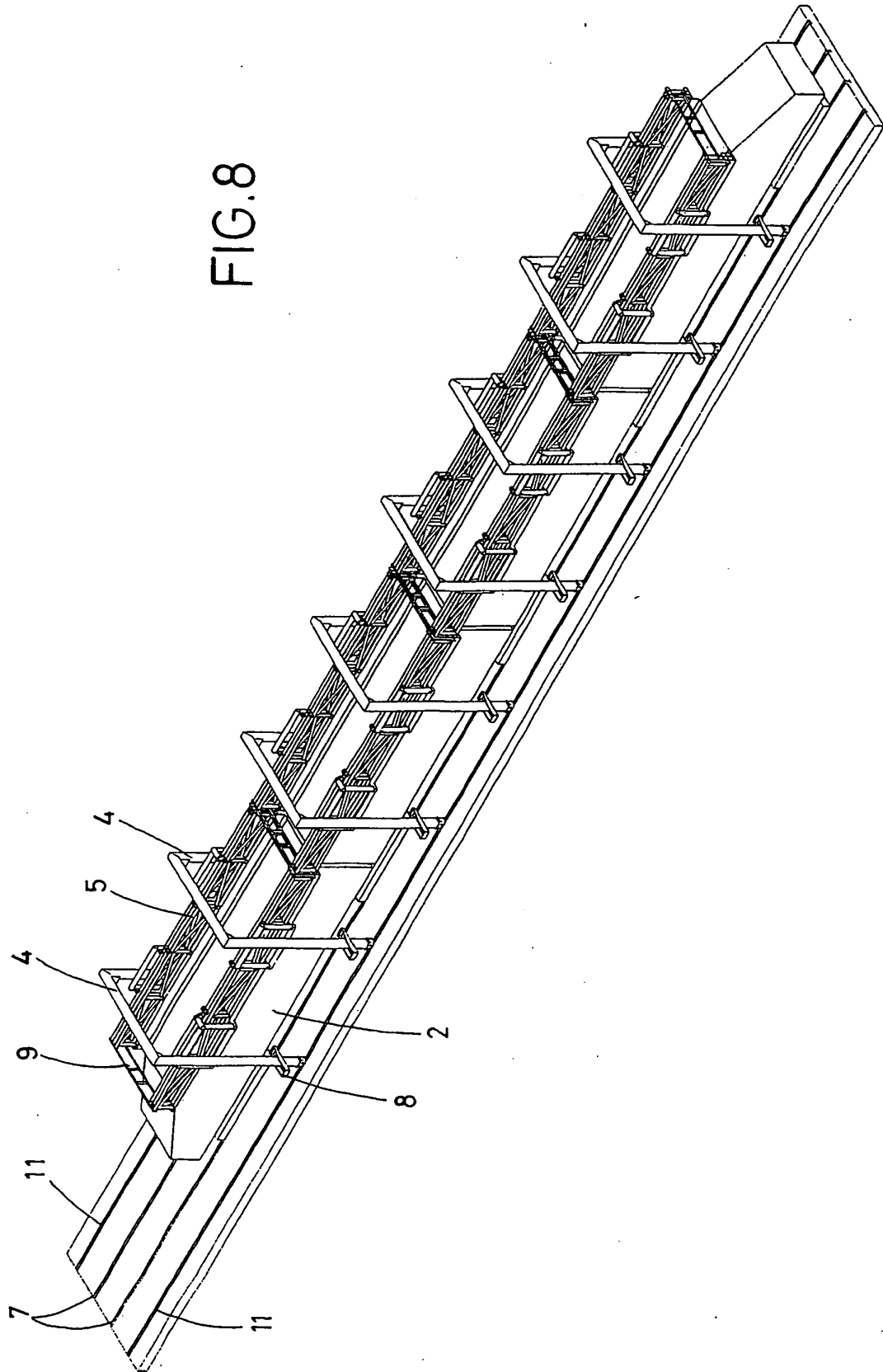


FIG.8



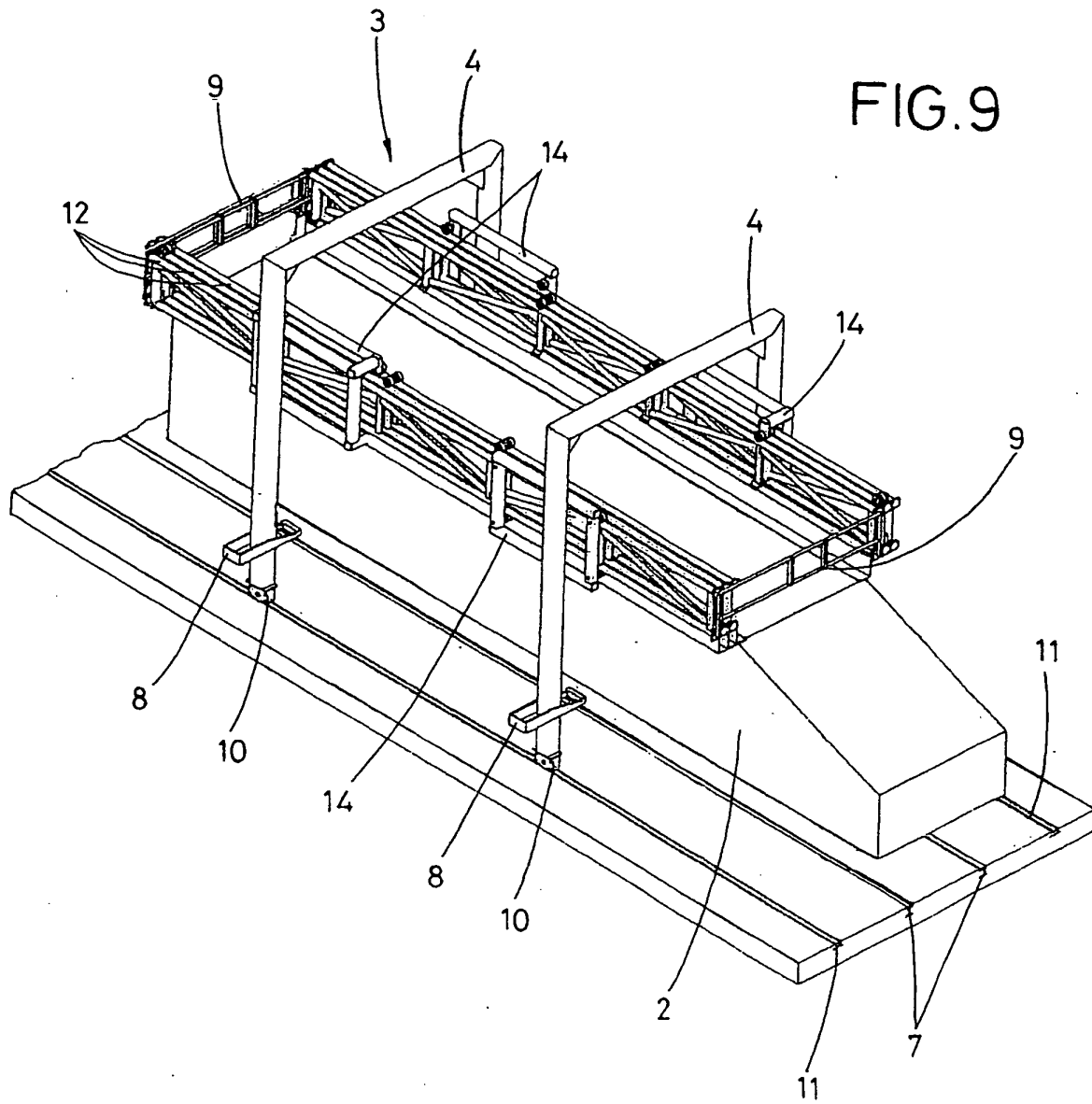


FIG.10

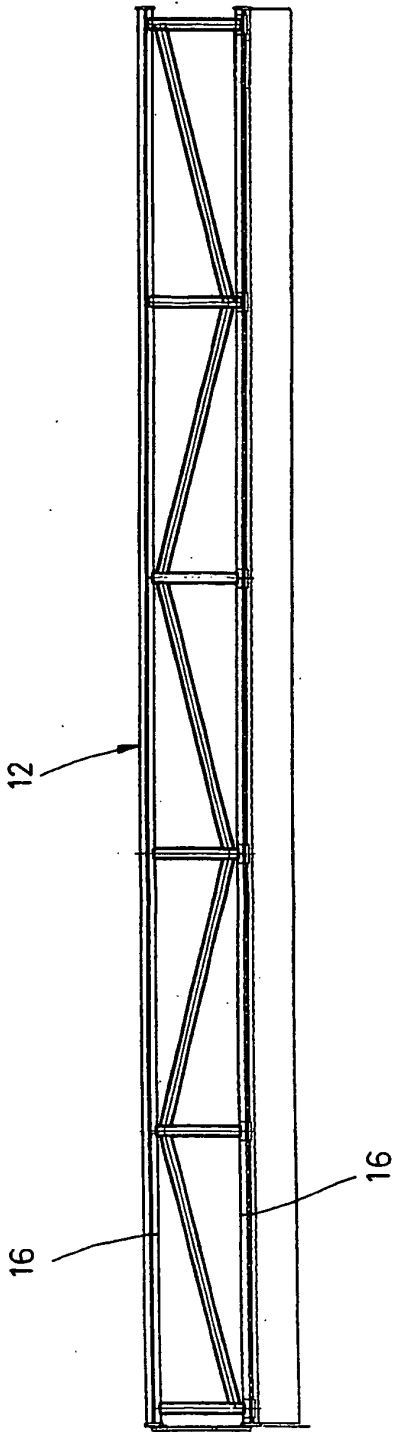


FIG.11

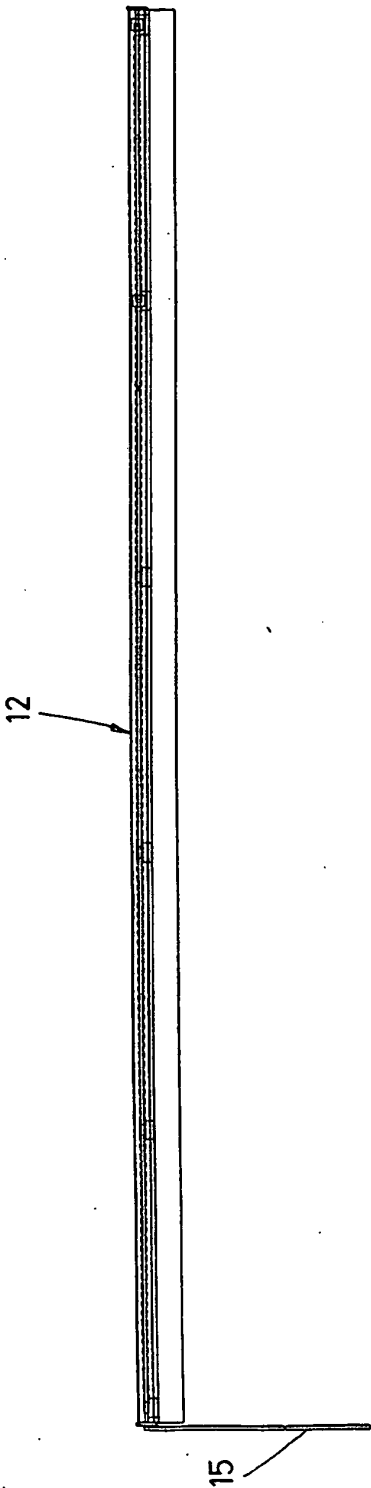


FIG.12

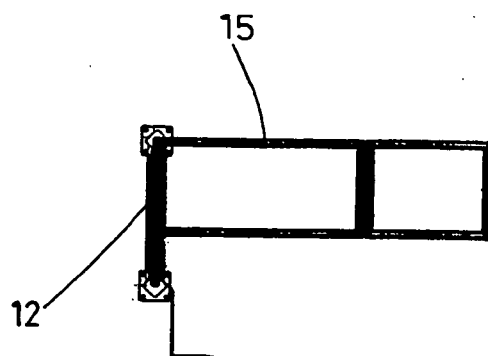
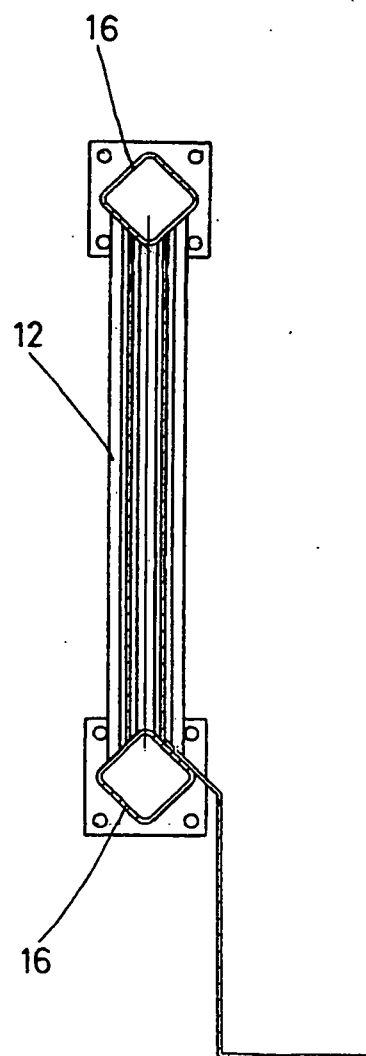
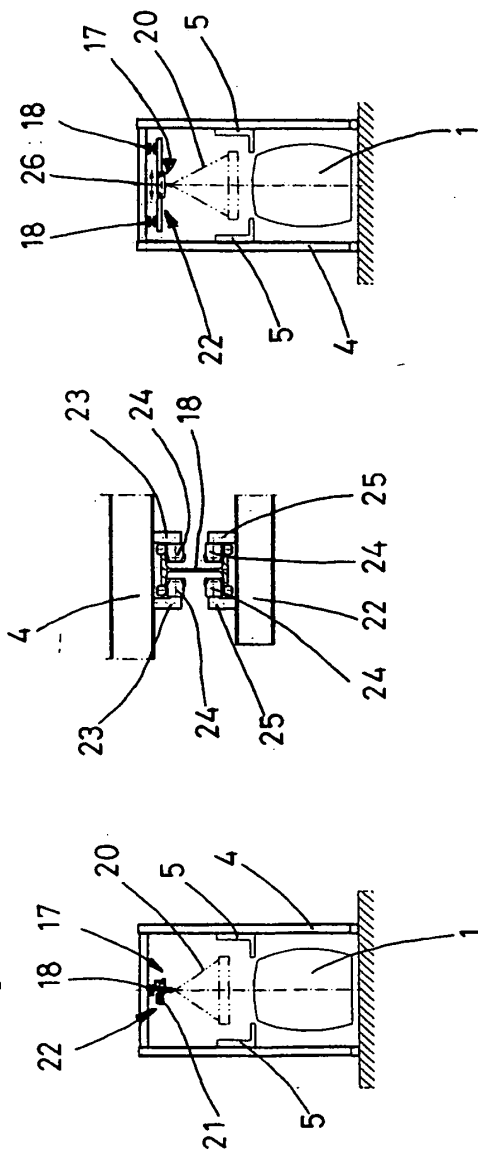
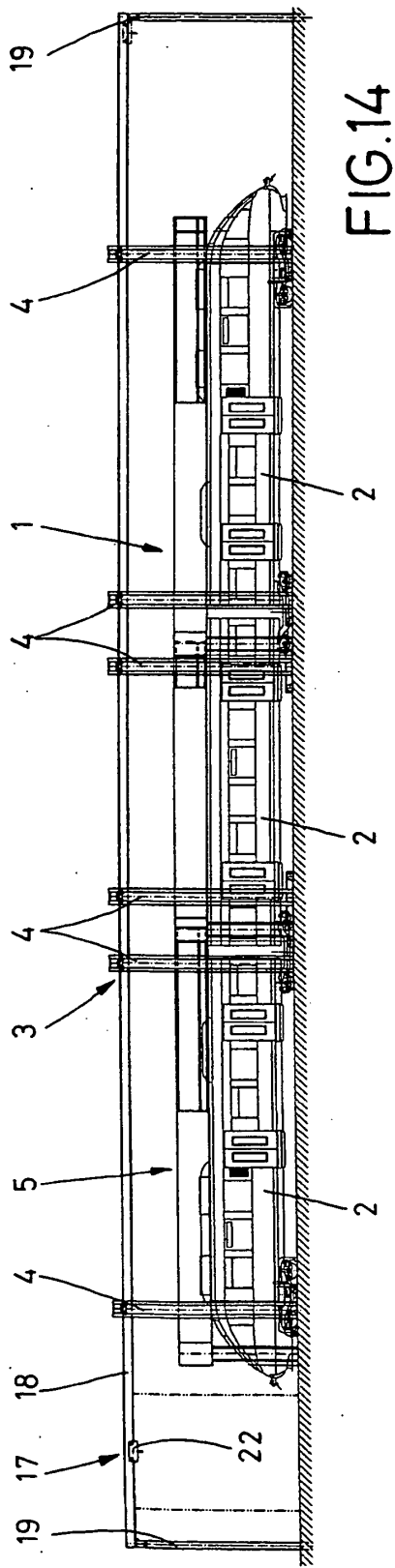


FIG.13





IN DER BESCHREIBUNG AUFGEFÜHRTE DOKUMENTE

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde ausschließlich zur Information des Lesers aufgenommen und ist nicht Bestandteil des europäischen Patentdokumentes. Sie wurde mit größter Sorgfalt zusammengestellt; das EPA übernimmt jedoch keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

In der Beschreibung aufgeführte Patentdokumente

- US 4295427 A [0005]