



ВАГОННЫЕ ВЕСЫ

ВАГОННЫЕ ВЕСЫ C85

Несущая конструкция состоит из двух большого размера, продолговатых балок высокой жёсткости, со встроенными под ними измерительными модулями. Пространство между рельсами заполняется на месте бетоном или крошкой (помост длиной 12м - 6 м 3), создающих дополнительный балласт, увеличивающий инерцию. Увеличивает это стойкость весов на помехи, вызванные проезжающим грузом.

Отделка бетоном является значительно более эффективной антикоррозийной защитой чем стальное покрытие, так как не требует никакого обслуживания. Платформа между рельсами даёт возможность проезда вилочных погрузчиков для манипуляции образцами грузов во время легализации весов. Для достижения оптимальной прочности все спаянные соединения выполняются в двух проходах.

Целое устройство обрабатывается струёй песка и покрывается несколько раз защитной антикоррозийной краской, гарантирующей максимальную антикоррозийную защиту. Упоры помоста имеют заглушающие вкладыши из полиуретана, что гарантирует тихую работу весов.

Весы C85W полностью отвечают спецификации качества французской железной дороги SNCF, имеют разрешение № 20497. На основании этого имеет следующие качества:

- ✦ допустимый нажим на фундаментальную основу составляет 50 т,
- ✦ упоры безопасности размещены на основах датчиковкабельные трассы интегрированы с конструкцией
- ✦ возможна также доставка оболочки кабелей против грызунам типа capriflex
- ✦ рельсы прикрепляются к продольной балке помоста способом, защищающим их от передвижения вдоль линии движения и гарантирующим равномерное тепловое расширение рельс
- ✦ Фундамент может быть выполнен одной операцией перед доставкой помоста (отсутствие окаймляющей рамы), что сокращает операцию монтирования



Датчики выполнены в корпусах из нержавеющей стали, со степенью защиты IP 68. Из-за своих решений (сжимаемая колонна, небольшие размеры) не чувствительны к боковым нагрузкам. Предлагаемые датчики выполнены в цифровой технологии и являются самыми современными в своём классе, имеют ряд уникальных качеств, напр., благодаря одновременному считыванию со всех датчиков одновременно возможно быстрое взвешивание цистерн с жидкостями (выключает это проблему перелевания жидкостей).

Помост установлен на 6 тензометрических датчиках Q = 50т оборудованных самостабильным подвижным гнездом. Такие гнезда дают возможность получения перпендикулярного нажима на тензометрические датчики и исключения напряжений.

Для считывания сигналов с датчиков, использовано измеритель типа D6, позволяющий на считывание тяжести с каждого помоста весов отдельно и суммирование двух величин.

Существует возможность подключения к измерителю принтера или других устройств, напр., компьютера, можно также независимо подключить дополнительный цифровой жидкокристаллический экран типа ABC 57.

Сам терминал 06 является очень простым в обслуживании, а благодаря небольшим размерам и корпусу, выполненному из прочного материала ABS, можно его уместить в любом месте внутри весового помещения, возможно также крепление измерителя на стене.

Максимальная груз равномерно разложенный на помосте при обеспечении полной безопасности составляет 120т. Допустимая скорость проезжающего через весы поезда составляет 10 до 20 км/ч. Глубина фундаментов составляет 800 мм. К доставке приложена документация монтажа весов и рисунок фундаментов.

Для считывания сигналов с датчиков применено измеритель типа D6, позволяющий нв считывание груза с каждого помоста весов отдельно и суммирование двух величин..

ВАГОННЫЕ ВЕСЫ VS 110...

Конструкция весов - это железобетонный помост типа P1, отлитый на месте в переносной форме. Отсутствие металлических элементов продлевает время работы без хлопотливой консервации. Большой собственный вес улучшает стабильность работы весов, даже при слишком быстром наезде.

На время монтажных работ весы ставятся на поддельных датчиках. Гарантирует это идеальное размещение гнезд и самих датчиков.

Чтобы обеспечить правильную работу датчиков мы объединили упоры в гнездах датчиков. Это уникальное решение приводит к тому, что проблема теплового расширения не влияет на регулирование упоров. Также факт, что упор находится под помостом, приводит к тому, что не подвергается он загрязнению и блокированию. Упоры помоста имеют заглушающие вкладыши из полиуретана, что гарантирует тихую работу весов.

После выполнения помоста и закончению строительных работ поддельные датчики заменяются на настоящие, современные цифровые датчики типа ASL 50.

Все датчики подключаются при помощи соединительной коробки к местному рельсу PMNet, а при его помощи к концентратору 06 и другим устройствам (напр., жидкокристаллическому экрану ABC 57).

Датчики выполнены в корпусах из нержавеющей стали, со степенью защиты IP 68. Из-за своих решений (сжимаемая колонна, небольшие размеры) не чувствительны к боковым нагрузкам. Предлагаемые датчики выполнены в цифровой технологии и являются самыми современными в своём классе, имеют ряд уникальных качеств, напр., благодаря одновременному считыванию со всех датчиков возможно одновременное быстрое взвешивание цистерн с жидкостями (исключает это проблему перелевания жидкостей).

Помост установлен на 6 тензометрических датчиках Q = 50т оборудованных самостабильным подвижным гнездом. Такие гнезда дают возможность получения перпендикулярного нажима на тензометрические датчики и исключения напряжений.

Для считывания сигналов с датчиков, использовано измеритель типа D6, позволяющий на считывание тяжести с каждого помоста весов отдельно и суммирование двух величин.

ВАРИАНТЫ:

- ✦ ПОМОСТ С РЕШЁТЧАТОЙ БАЛКОЙ, ДАЮЩЕЙ ВОЗМОЖНОСТЬ РАЗГРУЗКИ ВАГОНА. НЕСУЩАЯ КОНСТРУКЦИЯ ОБОРУДОВАНА ДЕФЛЕКТОРАМИ, ОБЛЕГЧАЮЩИМИ ПЛАВНЫЙ СПУСК РАЗГРУЖАЕМОГО ПРОДУКТА
- ✦ ИМЕЕМ ПРОГРАММУ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ДЛИНЫ ПОМОСТА, В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ИМЕЮЩЕГОСЯ ВАГОННОГО ПАРКА,
- ✦ ПРОГРАММА ОБСЛУЖИВАНИЯ ВЗВЕШИВАНИЯ