

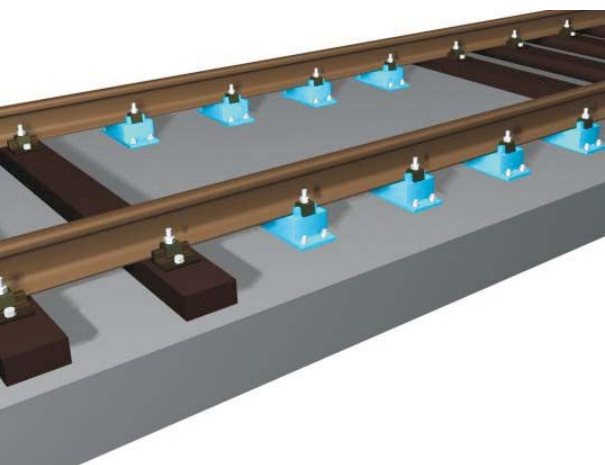


- ◆ Взвешивание до 40 км/ч
- ◆ Конструкция “датчик-шпала”
- ◆ Бесплатформенные весы
- ◆ Отсутствие весового приямка



**Взвешивание в статике и движении
Вагонные весы Матас™**

Низкопрофильные весы для взвешивания в движении



Область применения

Весы Матас™ могут с успехом использоваться для взвешивания железнодорожных вагонов и составов в статике и движении. Весы предназначены для эксплуатации:

- ◆ на промышленных предприятиях различных отраслей промышленности,
- ◆ на железных дорогах,
- ◆ на товарных станциях (обычно на «горловине»).

Конструкция

Основой весов Матас™ являются уникальные запатентованные тензометрические модули высотой 100 мм. Модули устанавливаются непосредственно под ПРК, на которую устанавливается рельс. Весы Матас™ относятся к так называемому типу «датчик-шпала». Высота узла встройки 124 мм. Конструкция узла обеспечивает высокую механическую прочность и надежность. Узел встройки может устанавливаться на предварительно подготовленное бетонное основание (плиту) или на металлическую раму, которая в свою очередь устанавливается на обычное щебеночное основание рельсового пути.

Вагонные весы Матас™ является новым запатентованным решением. Использование в составе весов Матас™ запатентованных тензометрических модулей, обеспечивает взвешивание на скоростях до 40 км/ч.

Временные затраты на установку весов Матас™ составляют от 1 до 5 дней. Установка на бетонную плиту предпочтительнее, т.к. позволяет увеличить точность весов в процессе эксплуатации.

Используя в весах разное количество датчиков можно получить следующие модификации весов:

- ◆ Для поосного взвешивания в движении.
- ◆ Для потележного взвешивания в статике и движении.
- ◆ Для повагонного взвешивания в статике и движении.

Весы Матас™ могут эксплуатироваться на электрифицированных путях.

Аппаратура

Группа датчиков подключается к весовому контроллеру Matrix™, который оснащен многоканальным АЦП. Использование современных технологий и уникального алгоритма взвешивания в движении позволяет взвешивать любой движущийся по весам вагон/цистерну и определять:

- ◆ Направление и скорость движения.
- ◆ Тип транспортного средства (ТС), количество и вес осей.

- ◆ Межосевые расстояния.
- ◆ Нагрузку на колесо, ось, тележку,
- ◆ Неравномерность загрузки вагона в продольном и поперечном направлениях.

Помимо перечисленных выше возможностей, программное обеспечение контроллера обеспечивает:

- ◆ Аппаратную и программную независимость от типа и размера взвешиваемого ТС.
- ◆ Встроенная функция «виртуальной» многопараметрической калибровки позволяет автоматически рассчитать коэффициенты динамической подстройки в зависимости от конкретных весов, скорости движения.

Использование совместно с весами Системы Оптической Идентификации (СОИ) позволяет наряду с номером вагона и его снимками сохранять в БД информацию о:

- ◆ Весе вагона.
- ◆ Типе вагона (количестве его осей).
- ◆ Направлении движения.
- ◆ Скорости движения каждого вагона.
- ◆ Положении локомотива в составе (тянет/толкает).
- ◆ Дате и времени взвешивания.

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Наименование	Значение
Наибольший предел взвешивания (НПВ), т	100; 150; 200
Цена поверочного деления (e) и дискретность отсчета (d), кг	50; 100
Число поверочных делений для весов по ГОСТ 29329-92	от 500 до 2000
Класс точности при взвешивании в движении по ГОСТ 30414-96	0,5; 1,0; 2,0; 5,0
Диапазон допускаемых значений скорости вагона при взвешивании в движении, км/ч.	до 40
Направление при взвешивании в движении	двухстороннее
Диапазон рабочих температур, С:	минус 45С плюс 50С



Россия
КЕМЕК Инжиниринг ЗАО
127521, Москва
ул. Октябрьская, 58
тел. +7 495 689 90 29, 689 93 17
тел./факс. +7 495 689 98 74
эл. почта info.ru@kemeke.com
www.kemeke.ru

Наш дистрибьютор:

