



www.bip-technology.de

Radsätze vermessen



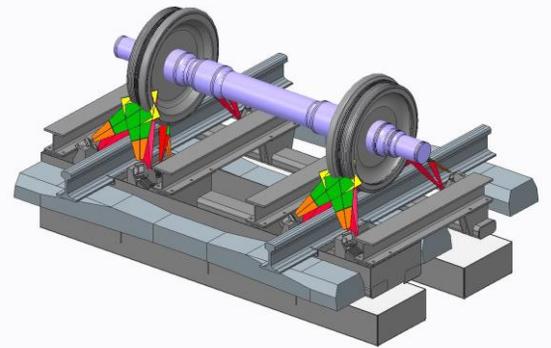
Radprofile vermessen am einfahrenden Zug

DIE STATIONÄR IM GLEIS EINGEBAUTE ÜBERROLLANLAGE DIENT ZUR AUTOMATISCHEN MESSUNG VERSCHIEDENER PARAMETER AN DEN RÄDERN WÄHREND DES ÜBERFAHRENS DER ZÜGE IN DIE WERKSTATT. DER ZUSTAND DER RADSÄTZE WIRD SOMIT KONTINUIERLICH ÜBERWACHT UND VORBEUGENDE MAßNAHMEN FÜR DIE INSTANDHALTUNG WERDEN ABGELEITET.

Die Technologie beruht auf den langjährigen Erfahrungen von bip technology mit Radsatzmessanlagen. Die Radprofilmessanlage kann ohne Gleisveränderung eingebaut werden.

ANLAGENKOMPONENTEN

- Modul zur Diagnose von Profilparametern
- Modul zur Bestimmung des Raddurchmessers
- Schaltschrank, Auswertungssoftware
- Modul zur Zugerkennung (Identifikation) als Option
- Notebook zur Anzeige der Werte und für Einstellarbeiten (Option)
- Kalibrierradsatz (Option)

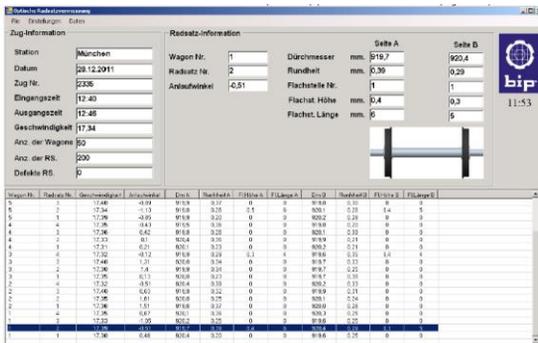


BESONDERE VORTEILE DER ANLAGE

- Messung der relevanten Radsatzparameter aller Räder beim Überrollen des Zuges.
- Messdaten werden nach Durchfahrt des letztes Radsatzes vollständig generiert.
- Die Anlage erfordert keine signifikanten Veränderungen der Schienen.
- Die Messung erfolgt berührungslos.

WE KEEP YOUR WHEELS ROLLING

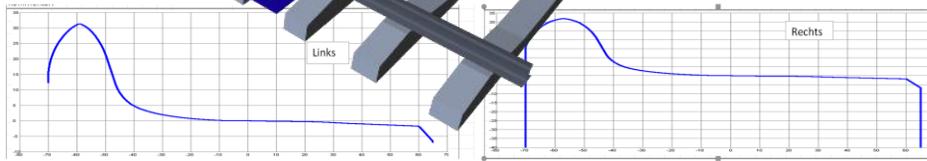
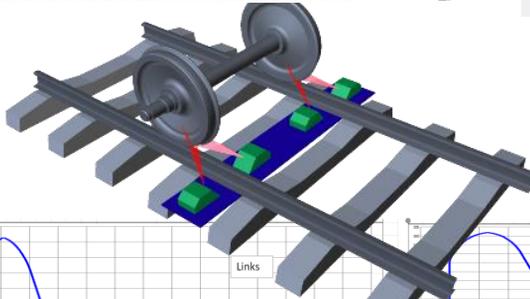
Radprofile vermessen am einfahrenden Zug



The screenshot shows the 'bip' software interface with the following data:

Zug-Informationen		Radatz-Information		Seite A	Seite B	
Station	München	Wagen Nr.	1	Durchmesser	mm. 519,7	920,4
Datum	28.12.2011	Radatz Nr.	2	Rundheit	mm. 0,39	0,29
Zug Nr.	2335	Anlaufwinkel	4,51	Flachseite Nr.	1	1
Eingangszeit	12:40			Flachst. Höhe	mm. 0,4	0,3
Ausgangszeit	12:45			Flachst. Länge	mm. 0	5
Geschwindigkeit	17,34					
Anz. der Wägen	50					
Anz. der RS	200					
Defekte RS	0					

Wagen Nr.	Radatz Nr.	Seitenlage	Flachseite	Def.	Seitenlage	Flachseite	Def.	Seitenlage	Flachseite	Def.
1	1	1,48	-0,09	0,15	0,15	0	0	0,19	0,19	0
1	2	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	3	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	4	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	5	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	6	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	7	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	8	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	9	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	10	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	11	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	12	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	13	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	14	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	15	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	16	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	17	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	18	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	19	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	20	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	21	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	22	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	23	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	24	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	25	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	26	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	27	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	28	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	29	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	30	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	31	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	32	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	33	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	34	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	35	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	36	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	37	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	38	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	39	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	40	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	41	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	42	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	43	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	44	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	45	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	46	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	47	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	48	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	49	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0
1	50	1,28	-0,89	0,19	0,21	0	0	0,02	0,28	0



Am Anfang der Messstrecke befindet sich ein Zugidentifikationssystem. In den nachfolgenden Messmodulen werden die Messwerte erfasst und an die Auswertungseinheit übermittelt. Mit den gespeicherten Fahrzeugdaten aus der Datenbank können die Messwerte den einzelnen Achsen zugeordnet werden.

MESSPRINZIP

Die Erfassung von Profilparametern basiert auf dem Lichtschnittverfahren. Dieses Verfahren ermöglicht eine linienartige 3-D-Digitalisierung einer Objektoberfläche. Der Laserlinienscanner projiziert eine optische Laserlinie auf die Messobjektoberfläche. Das diffus reflektierte Licht dieser Laserlinie wird von hochwertiger Optik auf eine CMOS-Matrix projiziert und zweidimensional (in x- und z-Richtung) ausgewertet.

MESSERGEBNISSE

Sie werden in einem Display grafisch und in Werten angezeigt und auf dem PC gespeichert. Nach Abschluss der Messungen können die Daten an das zentrale Datenverarbeitungssystem übermittelt werden. Die bip Messsoftware kann parametrisiert werden, hat ein integriertes Fernwartungs- und Kalibriermodul.

TECHNISCHE DATEN

- Spurweite Gleis 1435 mm, andere auf Anfrage
- Zugerkenennung RFID zu definieren
- Überfahr-Geschwindigkeit: ≤ 30 km/h
- Messgeschwindigkeit: 5-15 km/h empfohlen
- Elektroanschluss 230 Volt
- Umgebungstemperatur – 10 C° bis 45 C°, andere auf Anfrage
- Eigendiagnose der Sensoren