MIT-SCAN2-BT DETERMINACIÓN DE LA POSICIÓN DE PASADORES DOWELL Y BARRAS DE UNIÓN EN SUPERFICIES DE CONCRETO

SKU: N / A | **Categorías:** Barras de unión y Dowell, caminos y carreteras, Ensayos no destructivos, Pavimentos | **Etiquetas:** Mit-Dresden

COTECNO

DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO

El MIT SCAN2-BT es un dispositivo para la determinación no destructiva de la posición de pasador y barra de unión en concreto. Trabajando con tecnología de inducción de impulsos, el dispositivo hace uso de las propiedades magnéticas de la barra del pasador al registrar el campo magnético devuelto a través de sensores. El proceso de medición es muy sencillo. Un sistema de carril móvil se coloca encima de la articulación a ser evaluada. El carro de medición se tira a continuación sobre los rieles a lo largo de la articulación. Se controla a través de un Pocket PC que se comunica de forma inalámbrica con el dispositivo de medición. Durante la marcha de medición, el PC de bolsillo muestra la señal recibida y la distancia recorrida.
La medición y evaluación de las posiciones de pasador en una articulación tomarán juntas menos de un minuto. Las profundidades de pasador, empotramiento y los desajustes tales como inclinación y desplazamiento se pueden determinar con precisión.
El dispositivo se aplica en la construcción de carreteras de concreto (autopistas), construcción de pistas de aterrizaje en aeropuertos, zonas de contenedor en puertos y otras superficies de concreto armado (por ejemplo, áreas de servicio en autopistas, paradas de autobús, rotondas, etc.).

Ventajas

Rentable

Análisis rápido y completo, presentación visual de los valores medidos con el software de escritorio MagnoProof

Evaluación automática de los resultados de medición

Pronta determinación de la posición de pasador permite ajustes de pavimentación en el proceso, por ejemplo, cambiar la configuración del dispositivo fijador de pasadores

No Destructivo

Mediciones de sencilla ejecución sobre la superficie del pavimento

No requiere extracción mecánica para la calibración o en caso de desviaciones de las propiedades del concreto

Preciso

Medición precisa de la posición de pasador y barra de unión en el concreto

Determinación precisa de la profundidad del taco de empotramiento e inclinación y la desalineación de cambio

Rápido y Eficaz

Montaje o desmontaje sencillo y rápido para el transporte

Operación simple e intuitiva

Cálculo inmediato de posición de pasador incluso en movimiento

Medición y evaluación de una articulación través de varios carriles en un minuto

Flexible

Puede medir independientemente del grado de curado e inmediatamente después del corte de las articulaciones

Medidas incluso en carreteras mojadas

Medidas sobre concreto fresco, tan pronto como sea transitable para el usuario

Sustentable

Sin necesidad de referencia del núcleo de perforación, se evita el daño potencial del sitio

Libre de emisiones, consciente de la naturaleza y el medio ambiente

Comparación

La determinación no destructiva de posición de pasador y de barra de unión en el concreto a través de inducción de impulsos permite al usuario llevar a cabo mediciones precisas, rápidas y extremadamente económicas en el campo.

Específicamente cuando se compara con el método electromagnético igualmente no destructivo que utiliza reflexión (Georradar), el método de inducción de impulsos implementado en el MIT-BT-SCAN2 ofrece ventajas clave. Cabe destacar, en particular, su alta velocidad de medición, manipulación sencilla e intuitiva, y enorme versatilidad.
Mientras el georradar no se puede utilizar en las carreteras durante el clima húmedo, el MIT-SCAN2-BT proporciona mediciones precisas y fiables incluso en carreteras que son bañadas por la lluvia. Las mediciones incluso se pueden tomar en concreto fresco tan pronto como el usuario pueda caminar sobre él.

En la práctica, el sistema de georadar también se basa en las extracciones de núcleo frecuentes, es decir, antes de iniciar las mediciones o cuando se producen desviaciones de las propiedades del concreto en el lugar de medición. El dispositivo de medición de posición de pasador MIT-SCAN2-BT, por otro lado, sólo requiere una calibración inicial del tipo de pasador o de barra utilizado.

El dispositivo de medición de la posición de pasador también sobresale desde una perspectiva económica. Permite a los usuarios, por ejemplo, para determinar la posición exacta del pasador y barras de unión en el lugar a lo largo de un minuto. El georradar, por el contrario, requiere mucho tiempo de evaluación en el lugar de trabajo de oficina.

La velocidad del dispositivo de medición de la posición del pasador, por lo tanto, no sólo permite la inspección de grandes áreas o partes de carreteras por día de trabajo, sino que también permite ajustes que deban realizarse durante el proceso de pavimentación, por ejemplo, cambiar la configuración del insertador de pasador. Estas ventajas, junto con el diseño compacto, facilidad de uso y versatilidad del MIT-SCAN2-BT se traducen en costos sustancialmente más bajos por medición.

Especificaciones

Rango Válido

El rango de medición válido supera con creces el rango de tolerancia para las posiciones de pasador. Fuera de este intervalo, la precisión del análisis especificado no puede ser garantizada.

Profundidad	entre 110 mm y 190 mm
Cambio	como máximo 80 mm
inclinación horizontal	como máximo 40 mm
inclinación vertical	como máximo 40 mm

Tolerancias

Los valores de tolerancia indicados se aplican dentro del rango válido mencionado anteriormente y en ausencia de la influencia de objetos extraños.

Reproducibilidad	2 mm
Medición del recorrido en la dirección de unión (x)	0,3% ± 3 mm
Profundidad absoluta	± 4 mm

Cambio	± 8 mm
Inclinación horizontal	± 4 mm
Inclinación vertical	± 4 mm

Sistema Total

Temperatura de operación permisible	5 ° C. . 50 ° C
Temperatura de almacenamiento permitida	-10 ° C. . 50 ° C

Carro De Medición

Dimensiones	116 cm x 65.5 cm x 9.5 cm
Peso	16,5 kg
Voltaje de operación	12 V
Batería	batería de plomo gel 12 V / 7,2 Ah
Vida de operación por batería cargada	aprox. 8 h
Tiempo de carga	aprox. 4 h

Sistema De Rieles

Longitud por segmento de carril	1 m como estándar
Ancho del carril	1,18 m
Altura del carril	3,5 cm
Longitud del sistema de rieles	10 m como estándar

Accesorios

El sistema de rieles puede ser de forma variable extendido por metro. Los siguientes accesorios están disponibles:

Tubo, 1 m de longitud
para la extensión flexible del sistema de carril estándar

Piezas de los extremos de 0,6 m cada una
inicio y final de sistema de rieles

Traviesas
para el guiado exacto del carro de medición a lo largo de la articulación

Tornillos
para la unión de los tubos / piezas de los extremos con las traviesas

Estuche de rieles
para el transporte seguro del sistema de rieles

Accesorios Para El Carro De Medición Y Pocket Pc

Piezas de repuesto
– batería de repuesto

– Llantas

– Ejes

– Espaciador

CASIO IT800 Pocket PC
Pocket PC para visualización rápida de los valores durante la medición

Accesorios Casio IT800

– Soporte de carga

– Carga de baterías de repuesto

– Cable de carga

COTECNO

INFORMACIÓN ADICIONAL

COTECNO