

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПАРАМЕТРОВ И КРИТЕРИЕВ ДЛЯ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ СОСТОЯНИЙ ТОНАЛЬНЫХ РЕЛЬСОВЫХ ЦЕПЕЙ

Представил д.ф.-м.н., проф. Гаврилюк В. И.

Введение

Рельсовая цепь на данный момент является основным датчиком состояния участка пути, информация о состоянии которого позволяет организовать движение на железнодорожном транспорте. Тональная рельсовая цепь как ответственный элемент регламентирована по периодичности контроля состояния технологическими картами, согласно которым состояние ТРЦ определяется косвенным методом через электрические параметры. Обслуживание рельсовой цепи требует временных и ресурсных затрат не только по самой проверке, но и по оформлению соответствующей документации. Автоматизация контроля состояния ТРЦ способствует уменьшению влияния человеческого фактора, затрат на организацию проверки и оформление документации.

Цель работы

Целью научной работы является анализ существующих методов контроля тональных рельсовых цепей и выбор параметров и

критериев оценки технического состояния рельсовых цепей для дальнейшей разработки методов и средств автоматизированного контроля ТРЦ

Анализ существующих методов контроля тональных рельсовых цепей

В настоящее время при эксплуатации тональной рельсовой цепи необходимо руководствоваться инструкцией ЦШЕОТ/0012, ЦШ/0042. Основным документом для регулировки ТРЦ является регулировочная таблица (табл.1), в которой указаны основные электрические параметры конкретной рельсовой цепи. Периодичность и порядок проверки состояний ТРЦ регламентированы пунктами 10.2-10.4 инструкции ЦШЕОТ/0012 и технологическими картами ТК34-ТК37 инструкции ЦШ/0042 при непрерывной эксплуатации. Проверка блоков ТРЦ реализуется согласно инструкции по проверке аппаратуры ТРЦ ТК1-ТК4, ТК6, ТК8.

Таблица 1

Заголовок регулировочной таблицы

ТРЦ	$L_{\text{общ.}}$	$F_{\text{н}}/F_{\text{мод}}$	$U_{\text{г}}$	$S_{\text{г}}$	$U_{\text{ф}}$	$U_{\text{н}}$	$U_{\text{пп}}$ при $R_{\text{н}}$		Режим АЛС		Выводы ФПУ	Наличие УТЗ
							min и $U_{\text{с}}$		$S_{\text{кт}}$	$U_{\text{кт}}$		
							мин	макс				
	м	Гц	В	ВА	В	В	В	В	ВА	В		

В табл. 1 указано: $L_{\text{общ}}$ – длина рельсовой цепи; $F_{\text{н}}/F_{\text{мод}}$ – значения несущих и модулирующих частот; $U_{\text{г}}$, $S_{\text{г}}$ – напряжение и мощность на выходе генератора; $U_{\text{ф}}$ – напряжение на выходе фильтра; $U_{\text{н}}$ – напряжение на входе рельсовой линии; $U_{\text{пп}}$ мин и $U_{\text{пп}}$ макс – наименьшее и наиболь-

шее напряжения на входе путевого приемника (ПП); $S_{\text{кт}}$ и $U_{\text{кт}}$ – мощность и напряжение на выходе кодового трансформатора в режиме АЛС.

Согласно таблице 1, для каждой рельсовой цепи напряжение на выходе генератора и фильтра и мощность генератора рельсо-

вой цепи должны быть не больше указанного значения, напряжение на путевом приемнике – в пределах минимума и максимума, фактические значения режима АЛС – не меньше указанных [3].

Таким образом, вышеуказанные инструкции регламентируют проверку следующих параметров:

U_g , U_f , $U_{пп}$, напряжение на обмотках путевых реле, остаточное напряжение $U_{пп}$ при наложении шунта, остаточное напряжение на обмотках путевых реле при наложении шунта – 1 раз в квартал; напряжение пульсации постоянного тока электропитания генераторов – 1 раз в 6 месяцев (весной и осенью); сопротивление балласта и шпал – 1 раз в год (весной) [3].

Дополнительно, при замене аппаратуры ТРЦ или кабеля производят вспомогательную проверку параметров, указанных в таблице 36.4 инструкции ЦШ/0042 [1].

Таким образом, глобальный контроль параметров рельсовой цепи предполагает: контроль электрических параметров; расширенную проверку электрических параметров при замене блоков или ремонте кабеля; визуальный осмотр элементов ТРЦ.

Несмотря на указанные сроки, периодичность проверки электрических параметров рельсовой цепи может быть увеличена в 3-4 раза, что создает большую рутинную работу для обслуживающего персонала.

Выбор параметров и критериев оценки технического состояния тональной цепи

Для автоматизации контроля рельсовой цепи предлагается разделить все параметры на основные и дополнительные. К основным параметрам относятся те, контроль которых предусмотрен периодически технологическими картами и инструкциями службы Ш, а к дополнительным – контроль которых осуществляется при регулировке, замене или ремонте аппаратуры ТРЦ.

С учетом вышесказанного, к основным параметрам относятся: напряжения U_g , U_f , $U_{пп}$, напряжение на обмотке путевого реле $U_{прл}$, напряжение пульсации тока электропитания генератора $U_{птэг}$, остаточное напряжение на входе путевого приемника при

наложении шунта $U_{опп}$, остаточное напряжение на обмотке путевого реле при наложении шунта $U_{опрл}$; а к дополнительным: сопротивление балласта R_b ; напряжение сети питания $U_{пит}$; напряжение кодового трансформатора $U_{кт}$.

Моделирование прохождения подвижного состава позволяет определить параметры $U_{опп}$ и $U_{опрл}$.

Для организации системы контроля необходимо провести дискретизацию аналоговых электрических параметров тональной рельсовой цепи и определить пороговые значения всех параметров [4, с. 295].

Дискретизация параметров

Непрерывный сигнал напряжения на генераторе U_g описан критерием k_1 , показанным на рис. 1.

Согласно рис. 1, при данном изменении напряжения на выходе генератора критерий k_1 присваивается только при разрешенном значении. Если ($k_1=0$), то генератор неисправен, либо не отрегулирован (при условии исправности всех остальных элементов РЦ). По инструкции ЦШ/0034, п. 4.7.3 данное напряжение при регулировке устанавливается на 20-30% ниже значения, указанного в регулировочной таблице, и не должно превышать его.

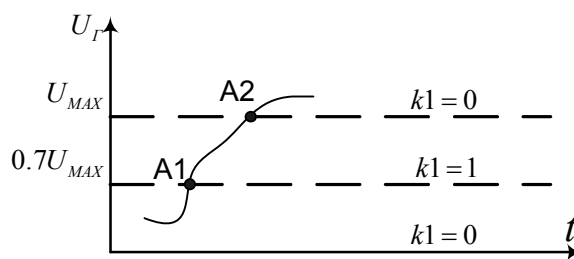


Рис. 1. Критерий напряжения на выходе генератора

Напряжение на выходе фильтра напрямую зависит от напряжения на генераторе и может быть в 4.0-9.5 раз больше (ШЦ/0034, п. 4.7.5). Критерий, описывающий данный параметр, показан на рис. 2.

Аналогично рис. 1, параметр ($k_2=1$) при наличии напряжения на выходе фильтра в пределах нормативных значений между точками В1 и В2.

Электрическое напряжение на входе путевого приемника в различных состояниях рельсовой цепи может принимать противоречивые значения (так, низкое напряжение

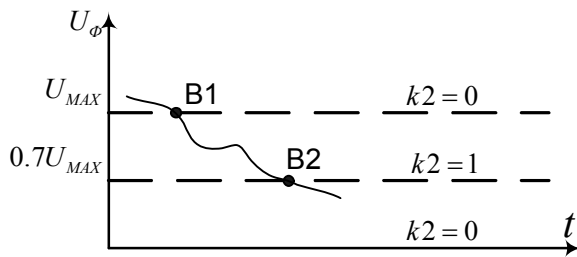


Рис. 2. Критерий напряжения на выходе фильтра

указывает нормальное состояние РЦ в шунтовом режиме или неисправное состояние при нормальном режиме, а допустимо высокое из регулировочной таблицы – исправное состояние нормального режима или наличие подпитки из постороннего источника). Критерий k_3 (рис. 3) описывает параметр $U_{пп}$.

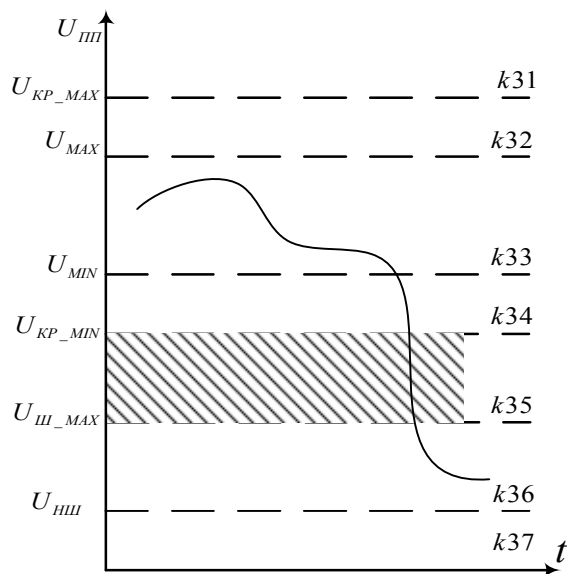


Рис. 3. Критерий напряжения на входе путевого приемника

На рис. 3 показаны границы критерия k_3 , который принимает только одно из показанных значений k_{31} - k_{37} , следовательно:

$$\sum_{i=1}^7 k_{3i} = 1 \quad (1)$$

К примеру, рельсовая цепь работает в нормальном режиме, тогда для $U_{пп}$ ($k_{33}=1$).

Значения U_{KP_MAX} и U_{KP_MIN} соответствуют указанным в регулировочной таблице, U_{III_MAX} – максимальное напряжение на входе ПП при наличии шунта для любой ординаты размещения поездного шунта, U_{III} – минимальное напряжение $U_{пп}$ при нахождении на рельсовой линии шунта и наихудших условиях передачи сигнала по РЛ.

Как правило, данные подкритерии характерны для таких ситуаций:

k_{31} – напряжение на входе ПП выше допустимого значения;

k_{32} – приближение значения $U_{пп}$ к верхнему допустимому пределу;

k_{33} – напряжение на входе ПП находится в пределах нормы;

k_{34} – приближение $U_{пп}$ к нижнему допустимому пределу;

k_{35} – недопустимые значения напряжений, возможны только при изменении состояния рельсовой цепи;

k_{36} – напряжение на входе ПП находится в пределах нормативных значений;

k_{37} – напряжение $U_{пп}$ указывает на возможность неисправности рельсовой линии, либо другого элемента РЛ.

Значения k_{32} - k_{34} свойственны нормальному, а k_{36} и k_{37} – шунтовому режиму работы рельсовой цепи.

Напряжение на обмотке путевого реле в нормальном режиме работы РЦ должно быть в пределах от 4.0 до 8.0 В (ЦШ/0034, п. 4.7.7), и не более 0.42 В (ЦШ/0034, п. 3.9.8) в шунтовом режиме работы. Дополнительно, режим работы рельсовой цепи можно проверить по состоянию реле последовательного занятия ПЗ и последовательного освобождения ПО. Критерий k_4 описывает параметр $U_{прл}$ как показано на рис. 4.

На рис. 4 показаны 4 подкритерия, которые описывают все состояния параметра $U_{прл}$, которые соответствуют следующим состояниям: k_{41} – параметр превышает максимально допустимое значение; k_{42} – параметр в пределах нормы (при работе системы в нормальном режиме); k_{43} – недопустимое значение параметра, наблюдается

при переходе системы (ТРЦ) из одного основного режима работы в другой; k_{44} – параметр в пределах нормы (при работе системы в шунтовом режиме).

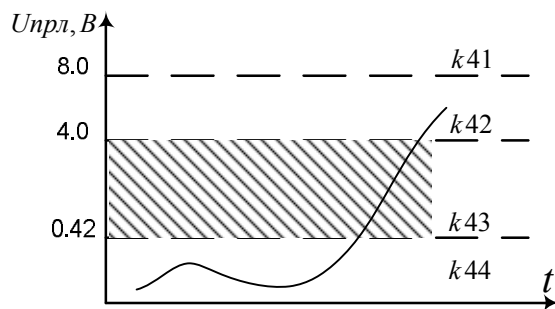


Рис. 4. Критерий напряжения на обмотке путевого реле

Как и k_3 , для подкритериев k_{41} - k_{44} справедливо выражение:

$$\sum_{i=1}^4 k_{4i} = 1, \quad (2)$$

которое значит, что в один момент времени может присутствовать только один подкритерий параметра Упрл.

Напряжение $U_{птэг}$ находится следующим образом:

$$U_{птэг} = \frac{\bar{U}_{тэг} - \underline{U}_{тэг}}{2}, \quad (3)$$

где $U_{тэг}$ – максимальное и минимальное напряжение тока электропитания генератора соответственно за один период. Критерий k_5 описывает параметр $U_{птэг}$, при превышении данного напряжения значения 0.9 В будет равен «0», в остальных случаях – «1».

Остаточные напряжения на входе ПП и на обмотках путевых реле могут быть описаны критериями k_3 и k_4 при прохождении поезда с условием того, что реле ПЗ данной рельсовой цепи стали под ток. Тогда нормативным значениям параметров $U_{опп}$ и $U_{прл}$ будут соответствовать значения подкритериев k_{36} (или k_{37}) и k_{44} . Таким образом, количество контролируемых электрических параметров уменьшается за счет объединения критериев контроля. Данное со-

кращение уменьшает объем периодически выполняемых работ по измерению остаточных напряжений путевого приемника и путевого реле, несмотря на то, что необходимо производить контроль состояния реле последовательного занятия рельсовой цепи.

Как было указано, к дополнительным параметрам контроля относятся сопротивление балласта R_b , напряжение сети питания $U_{пит}$ и напряжение кодowego трансформатора $U_{кт}$. Согласно ЦШ/0034 (п. 3.9.11) напряжение на кодowych трансформаторах (КТ) должно быть не менее указанного значения в регулировочной таблице, следовательно, критерий k_6 , который описывает параметр $U_{кт}$ должен быть «1» при превышении данного табличного значения и «0» в других случаях. Параметр $U_{кт}$ считается в пределах нормы, если ($k_6=1$), измерение необходимо проводить в момент занятия рельсовой цепи подвижной единицей.

Напряжение сети питания, согласно ТК 73 и ЦШЕОТ/0012 п. 18.1.8 [2] может допускать изменение в пределах от +5% до -10% для номиналов 230 В и 380 В. Значение критерия k_7 будет «1» только при соответствии напряжения $U_{пит}$ нормативному.

Критерий k_8 , описывающий параметр сопротивления балласта, приравнивается к «1» при значении $R_b \geq 1$ Ом·км, однако определение данного значения может потребовать проведение вспомогательных измерений на станции.

В результате дискретизации автоматически измеряемых параметров полученные значения критериев k_1 - k_8 позволяют непрерывно контролировать состояние основных и дополнительных электрических параметров тональной рельсовой цепи.

Описание одиночных неисправностей

В результате описания критериями всех контролируемых параметров составляется булева функция контроля FK , которая описывает исправное состояние рельсовой цепи. Данная функция принимает значение «1» при нахождении всех подконтрольных параметров в пределах нормы.

$$FK = k_1 \cap k_2 \cap (k_{32} \cup k_{33} \cup k_{34}) \cap k_{42} \cap k_5 \cap k_6 \cap k_7 \cap k_8 \cup k_1 \cap k_2 \cap k_{36} \cap k_{44} \cap k_5 \cap k_6 \cap k_7 \cap k_8 \cap k_9 \quad (4)$$

где FK – функция контроля; k_9 – вспомогательный критерий, указывающий на состояние реле последовательной занятости реле

льсовой цепи ($k_9=1$ когда ПЗ находится под током).

Фактически, наиболее часто встречающимися неисправностями являются одиночные неисправности, когда выходит из-под контроля только один параметр [5]. Функции элементарных состояний неисправностей ТРЦ сведены в табл. 2.

Таблица 2

Функции элементарных неисправностей ТРЦ

№ функции неисправности	Критерии								
	k_1 U_r	k_2 U_ϕ	k_3 $U_{пп}$	k_4 $U_{прл}$	k_5 $U_{птэг}$	k_6 $U_{кт}$	k_7 $U_{пит}$	k_8 R_6	k_9 ПЗ
FR1	0	0	k_{33}	K_{42}	1	x	1	1	0
FR2	0	0	k_{36}	K_{44}	1	x	1	1	1
FR3	1	0	x	x	x	x	x	x	x
FR4	x	x	k_{31}	x	x	x	x	x	x
FR5	x	x	k_{32}	x	x	x	x	x	x
FR6	x	x	k_{34}	x	x	x	x	x	x
FR7	x	x	k_{35}	x	x	x	x	x	x
FR8	x	x	k_{37}	x	x	x	x	x	x
FR9	x	x	k_{33}	x	x	x	x	x	1
FR10	x	x	k_{36}	x	x	x	x	x	0
FR11	x	x	x	K_{41}	x	x	x	x	x
FR12	x	x	x	K_{43}	x	x	x	x	x
FR13	x	x	x	x	0	x	x	x	x
FR14	x	x	x	x	x	0	x	x	x
FR15	x	x	x	x	x	x	0	x	x
FR16	x	x	x	x	x	x	x	0	x

В таблице 2 знаком «х» указывает на то, что данный признак не играет роли при определении этой неисправности.

В табл. 2 функции неисправности указывают на следующее:

FR1 и FR2 – напряжение на выходе генератора находится вне пределов нормативных значений, необходима регулировка, т.к. возможно невыполнение нормального и шунтового режима работы РЦ соответственно;

FR3 – напряжение на выходе фильтра находится вне нормативных значений из-за неисправности внутренних элементов, необходимо заменить его;

FR4 – напряжение на входе путевого приемника выше разрешенного значения, негарантированное выполнение шунтового режима либо выход из строя ПП;

FR5 (FR6) – напряжение Упп приближается к верхней (нижней) допустимой границе, возможно невыполнение шунтового (либо нормального) режима;

FR7 – напряжение Упп находится в запрещенной зоне, возможно несоответствие состояния путевого реле состоянию ПП;

FR8 – Упп ниже расчетного значения в шунтовом режиме, возможна неисправность в рельсовой линии;

FR9 и FR10 – несоответствие показаний реле занятости с напряжением на входе путевого приемника, возможна неисправность схемы реле ПЗ;

FR11 – неисправное состояние ПП либо внешняя подпитка путевого реле;

FR12 – неисправное состояние путевого приемника;

FR13 – неисправна схема питания генератора, либо сам генератор;

FR14 – возможно невыполнение режима локомотивной сигнализации, необходимо увеличить Укт;

FR15 – неисправность в цепи питающей панели (статива);

FR16 – неудовлетворительное состояние балласта, возможно невыполнение нормального или АЛС режима.

Выводы

В результате проведенной работы на основе анализа существующих методов кон-

троля тональных рельсовых цепей проведен выбор параметров и критериев оценки технического состояния рельсовых цепей для дальнейшей разработки методов и средств автоматизированного контроля ТРЦ, что позволит:

- автоматически проверять состояние всех рельсовых цепей перегона;
- уменьшить время на проведение измерительных работ;
- снизить загрузку работников службы «Ш»;
- проводить сравнительный анализ работы контролируемых ТРЦ;
- проводить автоматический сбор статистических данных и их простую передачу по каналу связи при необходимости на диспетчерский пункт;
- уменьшить время устранения неисправностей;
- организовать систему диспетчерского контроля рельсовых цепей тональной частоты на участке любой длины и сложности.

Библиографический список

1. Пристрої сигналізації, централізації та блокування. Технологія обслуговування. ЦШ-0042 [Текст]: Затв.: наказ Державної адміністрації залізничного транспорту України 26.04.2006р. № 347-ЦЗ/Мін-во трансп. та зв'язку України. – К., 2006. – 461 с.
2. Інструкція з технічного обслуговування пристроїв сигналізації, централізації та блокування (СЦБ). ЦШЕОТ-0012 [Текст]: Затв.: наказ Державної адміністрації залізничного транспорту України 05.10.1998 № 243-Ц/Мін-во трансп. та зв'язку України. – К., 1998. – 72 с.
3. Методичні вказівки з експлуатації тональних рейкових кіл ЦЦ-0034 [Текст]: Затв.: наказ Державної адміністрації залізничного транспорту України 23.02.2004 № 030-Ц/Мін-во транспорту України. – К., 2004. – 48.
4. Сапожников, В.В. Основы технической диагностики [Текст]: Учебное пособие для студентов вузов ж-д. транспорта / В.

- В. Сапожников, Вл. В. Сапожников – М.: Маршрут, 2004. – 318с.
5. Сафарбаков, А. М. Основы технической диагностики деталей и оборудования: учебное пособие [Текст] / А. М. Сафарбаков, А. В. Лукьянов, С. В. Пахомов. – Ч.1 – Иркутск: ИрГУПС, 2007. – 128 с.

Ключевые слова: методы контроля, тональные рельсовые цепи, автоматизация.

Ключові слова: методи контролю, тональні рейкові кола, автоматизація.

Key words: control methods, tonal frequency railway circuit, automatization.

Надійшла 20.12.2010.

Прийнята до друку 23.12.2010.

УДК656.25: 621.318.5

МАЛОВІЧКО В. В. – ст. викладач (ДНУЗТ)

ГАВРИЛЮК В. І. – д.ф.-м.н., професор (ДНУЗТ)

РИБАЛКА Р. В. – асистент (ДНУЗТ)

КОНТРОЛЬ ТА ДІАГНОСТУВАННЯ СТРІЛОЧНИХ ПЕРЕВОДІВ ПО ЧАСОВІЙ ЗАЛЕЖНОСТІ СТРУМУ ПЕРЕВОДУ СТРІЛКИ БЕЗ ВИКЛЮЧЕННЯ СТРІЛОЧНОГО ПЕРЕВОДУ З ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Вступ

В даній роботі авторами запропонований метод непрямого діагностування та контролю деяких відмов стрілочних переводів з електроприводами постійного струму.

Зовнішня перевірка стану електроприводів і стрілочних гарнітур виконується електромеханіком один раз на тиждень на стрілках, що беруть участь в маршрутах приймання та один раз на два тижні на решті стрілок [1]. При використанні системи автоматичного діагностування стрілочних електричних двигунів з послідовним збудженням, в котрій для контролю стану двигуна використовується крива споживання струму ми маємо змогу частково контролювати стан стрілочного переводу по не прямим даним. Таку можливість ми одержуємо завдяки тому, що між кривою споживання струму двигуном, та навантаженням на валу двигуна існує пряма залежність, і зміни навантаження на валу відбиваються на кривій споживання струму [2].

Метою даної роботи є визначення необхідних діагностичних ознак для аналізу

стану стрілочних переводів з електричними двигунами з послідовним збудженням без виключення стрілок з поїздної і маневрової роботи по котрих автоматична система діагностування та контролю визначатиме та класифікуватиме несправності.

Методика вимірювання

Для діагностування стану стрілочного переводу ми користуємося тією самою методикою, що використовувалась для діагностування стрілочних двигунів [3]. Єдиною відмінністю при діагностуванні та контролі стрілочного переводу є те, що в випадку діагностування всього переводу нас цікавить не лише друга ділянка (рис. 1), а весь процес переводу стрілки [4], починаючи від моменту спрацьовування реле ППР в схемі керування стрілкою (окремий всплеск рівня сигналу до початку переведення стрілки) [5].

При аналізі відмов стрілочного переводу по кривих споживання струму у нас з'являється можливість контролювати та діагностувати всі вище перелічені несправності стрілочного двигуна постійного струму без зняття його з стрілочного переводу. Крім