

Из анализа полученных результатов видно, что КПД по активной мощности в системе асинхронный двигатель – асинхронный генератор равен 87 %, а на покрытие потерь в двигателе и генераторе из сети потребляется не более 13 % активной мощности.

Выводы

1. Предложенная схема испытаний асинхронных машин методом взаимной нагрузки с возбуждением генератора от сети дает возможность су-

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Щербаков В.Г. Тяговые электродвигатели электровозов. – Новочеркасск: Агентство Наутилус, 1998. – 672 с.: ил.
2. Вольдек А.И. Электрические машины. – Л.: Энергия, 1978. – 832 с.: ил.
3. Герман-Галкин С.Г., Карданов Г.А. Электрические машины: Лабораторные работы на ПК. – СПб.: КОРОНА принт, 2003. – 256 с.: ил.

щественно экономить электроэнергию в процессе испытания.

2. Разработанная модель схемы испытаний асинхронных машин методом взаимной нагрузки правильно описывает работу двигателей и позволяет исследовать их как в статическом, так и в динамическом режимах.
3. Схема взаимной нагрузки может быть применена не только для послеремонтных испытания АТЭД, но и для испытаний общепромышленных асинхронных машин большой мощности.
4. Герман-Галкин С.Г. Компьютерное моделирование полупроводниковых систем в MATLAB 6.0. – СПб.: КОРОНА принт, 2001. – 320 с.: ил.
5. Находкин М.Д. Проектирование тяговых электрических машин. – М.: Транспорт, 1976. – 624 с.: ил.

УДК 621.313

МОДЕЛИРОВАНИЕ ТЕПЛОГО СОСТОЯНИЯ ТЯГОВОГО ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ РЕСУРСА

В.В. Щербатов, О.Л. Рапопорт, А.Б. Цукублин

Томский политехнический университет
E-mail: sherw@mail.tpu.elti.ru

Разработана тепловая математическая модель для определения установившихся температур всего объема ТЭД, которая может использоваться для прогнозирования ресурса по тепловому состоянию изоляции.

Прогнозирование ресурса тяговых электродвигателей (ТЭД) является актуальной задачей в транспортном электромашиностроении, решение которой позволяет определить срок восстановления ТЭД в зависимости от условий эксплуатации. Ресурс ТЭД количественно определяется совокупностью вероятностных характеристик и параметров, отражающих закономерности возникновения отказов в конкретных условиях эксплуатации.

Возможность решения задачи прогнозирования ресурса ТЭД обуславливается тем обстоятельством, что в большинстве случаев их отказы являются следствием постепенного накапливания повреждений, постепенного старения и изнашивания. Понятие [1] «внезапный отказ» относительно, т.к. скачкообразному изменению параметров технических устройств предшествует постепенное изменение каких-либо физических величин, о которых отсутствует информация.

Оценка ресурса становится прогнозируемой, когда на основе анализа физических процессов, изучения закономерностей, которым подчиняется процесс формирования показателей надежности,

делается предположение о состоянии надежности изделия.

Тяговые электродвигатели относятся к наиболее нагруженному оборудованию электровозов с точки зрения комплексного воздействия на них тепловых, электрических, механических и климатических факторов. Поэтому, несмотря на постоянно проводимые мероприятия конструктивно-технологического характера при изготовлении и ремонте локомотивов, уровень повреждаемости ТЭД в эксплуатации хотя и снижается, но остается довольно высоким [1].

Повреждаемость в эксплуатации составляет около 20 % по порчам и 30 % по числу заходов на внеплановый ремонт от соответствующих видов отказов по всему оборудованию электровозов. Устранение отказов, а также плановые регламентные ремонтно-восстановительные работы и текущее обслуживание щеточно-коллекторного узла, изоляционных конструкций и подшипниковых узлов составляют основную долю затрат по содержанию тяговых двигателей в эксплуатации.

Статистика отказов по локомотивному депо ст. Тайга (журнал учета) показывает, что наиболее

часто двигатели попадают в ремонт по следующим причинам:

- пробой изоляции и межвитковые замыкания обмотки якоря – 16...25 %;
- пробой изоляции и межвитковые замыкания главных и дополнительных полюсов и компенсационной обмотки – 12...16 %;
- нарушение коммутации (круговой огонь) – 8...16 %;
- повреждение якорных подшипников – 14...16 %;
- нарушение распайки соединений обмотки якоря в петушках коллектора – 5...6 %.

Для решения задачи прогнозирования ресурса необходимо создание математической модели, которая описывает закономерности изменения свойств материалов основных узлов тягового электродвигателя. Как видно из статистики отказов, основной вид повреждения ТЭД – это пробой изоляции (до 40 %), поэтому температурный фактор является определяющим для его ресурса. Превышение температуры на 10 °С (для класса изоляции В) снижает ресурс изоляции в два раза. Таким образом, для прогнозирования ресурса ТЭД очень важно иметь объективную информацию о температурном поле во всем его объеме.

В связи с этим система прогнозирования ресурса тягового электродвигателя представляется как совокупность вычислительно-программных средств, в числе которых важное место занимает тепловая математическая модель, позволяющая определить температуру всех частей тягового электродвигателя, и модель, описывающая закономерность изменения свойств изоляции от температуры.

Эта закономерность лучше других поддается количественному учету, поэтому она сравнительно хорошо исследована.

Математическая зависимость ресурса L от температуры ϑ представлена как $L=Ae^{B/\vartheta}$ или $\lg L=A'+B'/\vartheta$ где A, B, A', B' – постоянные.

Нагрев также лежит в основе многообразных термохимических, термофизических и термомеханических явлений, которые могут угрожать жизнеспособности конструкции. Опасность немедленного или отсроченного повреждения машины связана не только с уровнем достигнутой температуры, но и с пространственными температурными градиентами, длительностью и частотой температурных воздействий, скоростью нагревания или охлаждения и т.п. Отсюда вытекает необходимость в достоверной и подробной информации о распределении температуры в электрической машине при различных режимах ее работы.

Получение экспериментальной информации требует присутствия в машине средств измерения температуры. Текущие измерения температуры в эксплуатационных режимах выполняются с целью предупреждения аварийных ситуаций и предполагают сопоставление достигнутых температур с пре-

дельно допустимыми безотносительно к параметрам режима.

Подробную информацию о температурном поле машины можно получить теоретическим путем на основе уравнения теплопроводности. Действительно, корректная математическая модель обеспечивает полную картину поля, если имеются надежные сведения о распределении потерь, свойствах материалов и течения охлаждающих агентов.

В задачи теплового расчета входит определение средней температуры активных частей машины, вычисление тепловых потоков между смежными элементами конструкции, т.е. расчет поля температуры в машине для номинального режима работы. Для ТЭД номинальным является продолжительный режим работы. Многочисленные теоретические разработки, применяемый математический аппарат и большое число экспериментальных исследований принципиально позволяют производить тепловой расчет с большой точностью.

Исходными данными для теплового расчета служат: распределение потерь энергии по объему машины, значения физических величин, в первую очередь теплопроводности и теплоемкости, и условия охлаждения на граничных поверхностях.

Для расчета температур активных частей ТЭД используется метод тепловых схем замещения [5], основанный на уравнении теплообмена (закон Фурье):

$$P = \frac{\lambda S_{\text{ср}} \Delta \vartheta}{\delta} = \frac{\Delta \vartheta}{R_{\lambda}},$$

где P – потери энергии; $S_{\text{ср}}$ – средняя площадь теплопередающей поверхности; λ – коэффициент теплопроводности; $\Delta \vartheta$ – падение температуры на длине δ ; R_{λ} – тепловое сопротивление данного участка пути теплового потока.

Исходя из того, что обмотки полюсов не оказывают влияние на нагрев якоря [2], предложенные схемы [3–5] для отображения общей картины тепловых процессов объединены в единую, с опорным узлом (общей точкой) по внутреннему воздуху.

Развернутая тепловая схема замещения ТЭД, состоящая из 7 самостоятельных источников тепла, приведена на рис. 1: P1 – потери в меди главных полюсов; P12 – потери в меди дополнительных полюсов; P9 – потери в меди компенсационной обмотки; P3 – потери в стали полюсного наконечника; P14 – потери на коллекторе; P16 – потери в меди якоря; P18 – потери в стали сердечника якоря.

На рис. 1, рассмотрены пути теплопередачи, представленные тепловыми сопротивлениями: R1 – от меди катушек главного полюса (г.п.) к внутреннему воздуху (в.в.); R2 – от меди катушек г.п. к стали через изоляцию; R3 – от стали г.п. к в.в.; R4 – от стали г.п. к остову; R5 – от меди катушек компенсационной обмотки к полюсу через изоляцию; R6 – от внутренней поверхности остова к в.в.; R7 – от стали дополнительного полюса (д.п.) к ос-

Один из материалов корпусной изоляции якоря ТЛ-2К1 – стеклотента толщиной 0,1 мм, теплопроводностью 0,23 Вт/(м·К), уложенная в один слой с перекрытием в половину ширины ленты.

Данная изоляция относится к классу нагревостойкости В. При испытаниях образцов данного материала был определен ресурс изоляции, он составляет 20000 ч при 120 °С.

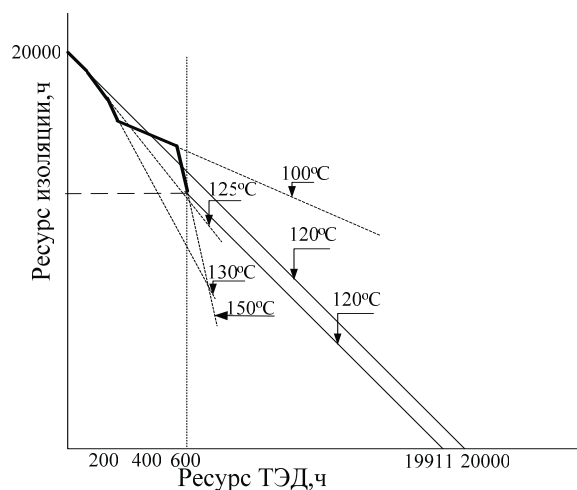


Рис. 2. Иллюстрация расчета прогнозирования ресурса ТЭД по тепловому состоянию

При эксплуатации в результате мониторинга получены данные по максимальным температурам якоря за время работы ТЭД 600 ч, рис. 2.

После обработки данных ресурс изоляции якоря составил 19911 ч при 120 °С. Рисунок наглядно подтверждает правило 10 °С для изоляции класса В.

Данная модель представляет стационарный процесс. Находится наиболее нагретый узел и по его средней температуре делается предположение, что ресурс будет такой, как показывает наклонная линия. После этого производится расчетная корректировка наклона линии и новый прогноз ресурса изоляции.

Задача определения текущих максимальных значений температуры требует создания модели динамического процесса на основе дифференциальных уравнений. Для этого необходимы дальнейшие эксперименты и расчеты.

Таким образом, наличие тепловой математической модели позволит реализовать алгоритм прогнозирования ресурса ТЭД на локомотивах. Разработанная тепловая математическая модель позволяет с достаточной точностью рассчитать установившиеся температуры разных узлов ТЭД, определить температуру недоступных для непосредственного измерения частей в период эксплуатации. Это предполагает использование тепловой модели при мониторинге ТЭД с целью прогнозирования ресурса.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Правила ремонта электрических машин электроподвижного состава / Под ред. Е.М. Зубкович. – М.: Транспорт, 1992. – 295 с.
2. Богаенко И.Н. Обобщенные и местные коэффициенты теплоотдачи тяговых двигателей магистральных электровозов // Электричество. – 1966. – № 1. – С. 40–46.
3. Проектирование тяговых электрических машин / Под ред. М.Д. Находкина. – М.: Транспорт, 1976. – 624 с.
4. Сипайлов Г.А., Санников Д.И., Жадан В.А. Тепловые, гидравлические и аэродинамические расчеты в электрических машинах. – М.: Высшая школа, 1989. – 239 с.
5. Алексеев А.Е. Тяговые электрические машины и преобразователи. – Л.: Энергия, 1967. – 432 с.
6. Электровоз ВЛ10. Руководство по эксплуатации / Под ред. Н.И. Кикнадзе. – М.: Транспорт, 1975. – 326 с.
7. Тяговые двигатели электровозов / Под ред. В.Г. Щербакова. – Новочеркасск: Агентство Наутилус, 1998. – 627 с.
8. Исмаилов Ш.К. Тепловое состояние тяговых и вспомогательных электрических машин электровозов постоянного и переменного тока. – Омск, 2001. – 75 с.