

Nowe czujniki sygnalizacji poślizgu po pierwszych próbach

Zamontowany w marcu br. w jednej z lokomotyw EU07 w trakcie naprawy okresowej w ZNTK Oleśnica nowy prototypowy układ sygnalizacji poślizgu zestawów kołowych z czujnikami CPO produkcji ZAE WOLTAN przeszedł pomyślnie pierwsze próby eksploatacyjne. Poprzedni układ sygnalizacji oparty na zasadzie porównywania sił elektromotorycznych silników trakcyjnych został zachowany w celu przeprowadzenia analiz porównawczych.

W trakcie eksploatacji stwierdzono dużą czułość nowego układu, znacznie wyższą niż w przypadku dotychczas stosowanego. Wykrycie poślizgu zestawów kołowych jest na tyle wczesne, iż w zdecydowanej większości przypadków do jego likwidacji wystarczy działanie maszynisty polegające na zaprzestaniu przestawiania nastawnika na wyższe pozycje jazdy. Poślizg w takich przypadkach ustępuje na ogół samoczynnie. Skraca to czas rozruchu i pozwala na zmniejszenie marginesu „zapasu” z jakim maszynista utrzymuje prąd rozruchu. Tak prowadzony rozruch jest bardziej energooszczędny. W układach starszego typu zadziałanie sygnalizacji było dosyć późne i z reguły wymagało już cofnięcia nastawnika do pozycji niższej lub nawet zerowej.

Wysoka czułość układu pomiarowego pozwala też na wykrycie nierównomiernego wyregulowania układu hamulcowego. Takie przypadki wykryto po analizach wskazań układu pomiarowego podczas hamowania lokomotywy.

Obecny układ sygnalizacyjny ma charakter prototypowy i ostateczna wersja zostanie przekazana do użytku po zakończeniu testowania czujników. Drugi z układów został zamontowany w lokomotywie EP08. Układ sygnalizacji jest częścią przyszłego systemu automatyki sterowania rozrządem obwodu głównego.

Opis czujników CPO zostanie zamieszczony w jednym z najbliższych numerów *tts*.

Zmodernizowane silniki EE541b z Dolmel Drives po 18 miesiącach eksploatacji

W grudniu podczas naprawy okresowej lokomotywy EU07-127 w ZNTK Lubań Śl. zostały zamontowane 4 zmodernizowane w Dolmel Drives silniki trakcyjne EE541b. Wirniki tych silników wykonano w klasie izolacji H. Dokonano także zmiany konstrukcji gniazd łożyskowych w celu umożliwienia wymiany smaru bez demontażu maszyny. Trzymadła szczotkowe zamocowano na ruchomym pierścieniu w celu umożliwienia precyzyjnego ich

ustawienia w strefie neutralnej. Rozwiązanie to zostało zastosowane już wcześniej w kilku silnikach z wynikiem pozytywnym. Lokomotywa ze zmodernizowanymi silnikami była eksploatowana w Lokomotywowni Łódź obsługując pociągi, z których znaczna część ma prędkość rozkładową 120 km/h. 18-miesięczna eksploatacja potwierdziła poprawność i niezawodność przyjętych rozwiązań konstrukcyjnych, które stały się ofertą handlową zakładu Dolmel Drives.

Przetwornica statyczna oświetleniowa do EN57 po eksploatacji próbnej

Wyprodukowana przez Zakład Aparatury Trakcyjnej i Dźwignicowej ABB Elta przetwornica statyczna typu U/PSO z przeznaczeniem do zespołów trakcyjnych serii EN57, EN71 i ED72 przeszła z wynikiem pozytywnym (bezawaryjnie) ponad półroczny okres eksploatacji próbnej w jednym z zespołów trakcyjnych w Lokomotywowni Łódź. Rozpoczęcie eksploatacji wymagało wcześniej pokonania trudności związanych z odpowiednią ochroną przeciwprzepięciową. Obwody elektryczne wymienionych zespołów trakcyjnych charakteryzują się dużą skłonnością do generowania przepięć łączeniowych o dużych wartościach. Przetwornica U/PSO została opisana w nr 1/94 *tts*.

Tradycja i nowoczesność w produkcji aparatury trakcyjnej



ZAKŁAD APARATURY ELEKTRYCZNEJ

WOLTAN

ul. Gdańska 138, 90-536 Łódź

tel. centrala (0-42) 36 61 22

fax (0-42) 36 14 03

tlx 885326

Marketing tel. (0-42) 36 06 15

Styczniki typ SO, SNF, MK, PK
Przełączniki elektroniczne i elektromechaniczne
Zespoły tablicowe
Rozruszniki
Zwalniaki hamulcowe
Nastawniki
Elektroniczne regulatory napięcia

• tramwaje • lokomotywy • zespoły trakcyjne
• wagony