**摘要**

近年来，柴油机故障诊断技术已经成为国内外船舶行业比较热门的研究方向之一。它通过分析和处理船舶柴油机的实时状态和历史数据，来预测出柴油机未来可能会发生的故障状态。柴油机具有往复式机械的典型特征，其故障具有复杂性和多样性的特点，因此传统的故障诊断方法很难达到高效的结果。特征提取作为机器学习的重要环节，对故障诊断具有重要意义。由于船舶柴油机故障数据样本的局限，因此本文引入支持向量机。支持向量机作为机器学习的一个算法，它可以在小样本情况下表现出非常好的性能。近些年来，SVM在故障诊断领域发展迅速。本论文以基于Python语言的Scikit-Learn模块，对船舶柴油机进行故障数据进行学习，并根据学习过程建立了故障识别的模型，再对未知的故障进行预测，并取得了很好的效果。

关键词：机器学习；支持向量机；船舶柴油机；燃油系统；故障诊断

Abstract

In recent years, the fault diagnosis technology of diesel engine has become one of the most popular research directions. By analyzing and dealing with the real-time and historical data of the marine diesel engine, the fault state of the diesel engine in the future can be predicted. The diesel engine has the typical characteristics of reciprocating machinery, its fault has the characteristics of complexity and diversity, so the traditional fault diagnosis method is difficult to achieve high efficiency. Feature extraction is an important part of machine learning, which is of great significance for fault diagnosis. Due to the limitation of fault data samples of marine diesel engine, this paper introduces the support vector machine. Support vector machine as an algorithm for machine learning, it can show very good performance in small sample case. In recent years, SVM has developed rapidly in the field of fault diagnosis. This paper is based on the Scikit-Learn module of the Python language based on the marine diesel engine fault data learning, and established a fault recognition model based on the learning process, and to predict the unknown fault, and achieved good result.

Key words: machine learning; support vector machine; marine diesel engine; fuel system; fault diagnosis

目录

[第一章 引言 5](#_Toc474761134)

[1.1 研究背景 5](#_Toc474761135)

[1.2 船舶柴油机故障诊断技术研究现状 6](#_Toc474761136)

[1.2.1 热力参数分析法 6](#_Toc474761137)

[1.2.2 油液分析法 6](#_Toc474761138)

[1.2.3 振动分析法 6](#_Toc474761139)

[1.2.4 瞬时转速法 7](#_Toc474761140)

[1.2.5 基于专家系统的智能化诊断方法 7](#_Toc474761141)

[1.2.6 基于神经网络的诊断方法 8](#_Toc474761142)

[1.2.7 基于灰色系统理论的诊断方法 8](#_Toc474761143)

[1.2.8 基于信号处理技术的诊断方法 9](#_Toc474761144)

[1.2.9 基于混合系统的智能诊断方法 9](#_Toc474761145)

[1.2.10 基于支持向量机的诊断方法 10](#_Toc474761146)

[1.3 本文研究的意义及主要内容 10](#_Toc474761147)

[1.3.1 本文研究的意义 10](#_Toc474761148)

[1.3.2 本文的主要内容 11](#_Toc474761149)

[第二章 柴油机故障诊断理论 12](#_Toc474761150)

[2.1柴油机系统结构 12](#_Toc474761151)

[2.2 柴油机常见故障与原因 13](#_Toc474761152)

[2.3 柴油机燃油系统及常见故障 17](#_Toc474761153)

[2.3.1 柴油机燃油系统简介 17](#_Toc474761154)

[2.3.2 燃油压力波及测量 19](#_Toc474761155)

[2.3.3 燃油系统常见故障分析 20](#_Toc474761156)

[第三章 支持向量机 21](#_Toc474761157)

[3.1 机器学习 21](#_Toc474761158)

[3.1.1 机器学习的定义 21](#_Toc474761159)

[3.1.2 机器学习的发展史 21](#_Toc474761160)

[3.1.3 机器学习分类 22](#_Toc474761161)

[3.2 支持向量机 23](#_Toc474761162)

[3.2.1 VC维 23](#_Toc474761163)

[3.2.2 结构风险最小化 23](#_Toc474761164)

[3.2.3 间隔与支持向量 24](#_Toc474761165)

[3.2.4 核函数 26](#_Toc474761166)

[3.3 SVM实现与Python介绍 27](#_Toc474761167)

[3.3.1 Python语言简介 27](#_Toc474761168)

[3.3.2 Scikit-learn 28](#_Toc474761169)

[第四章 SVM船舶柴油机故障诊断技术 29](#_Toc474761170)

[4.1 燃油系统常见故障分析 29](#_Toc474761171)

[4.2 SVM故障诊断技术实现 32](#_Toc474761172)

[4.2.1 交叉验证 32](#_Toc474761173)

[4.2.2 惩罚项和松弛参数 34](#_Toc474761174)

[4.2.3 多分类学习 34](#_Toc474761175)

[4.2.4 SVM故障诊断技术实现 34](#_Toc474761176)

[第五章 总结与展望 35](#_Toc474761177)

[5.1 本文工作总结 35](#_Toc474761178)

[5.2 进一步研究的展望 35](#_Toc474761179)

[参考文献 37](#_Toc474761180)

[致谢 38](#_Toc474761181)

# 第一章 引言

## 1.1 研究背景

柴油机问世以来已有百年历史，由于当时航运事业发展的需要，柴油机被用于船舶。20世纪60年代，船用低速柴油机进入了黄金时代，它在船舶动力装置中，取得了明显的压倒优势。柴油机技术也趋于完善，在这期间的船用低速柴油机的性能参数大致范围为缸径D = 600～1050mm，行程S=1000～1800mm，单缸有效功率达3000kW（单机组可达3600kW），油耗率约为0.21kg/（kW·h），有效热效率达40%。此期间内船用低速柴油机发展的特点，按顺序大致为增大机组效率，提高可靠性，提高经济性。

柴油机是一种压缩发火的往复式内燃机，它使用的是挥发性较差的柴油或劣质燃料油作为燃料，它是采用燃料和空气在其气缸内部形成可燃混合气，并采用空气压缩形成的高温而自行发火的方法来做功的。这种工作特点使柴油机在热机领域内具有较高的热效率，一般可达到55%左右，而且适合作为船用发动机使用。[1]

柴油机系统具有零部件多、互相关联、运动复杂和工作环境恶劣等特点，并且柴油机在向高速、高功率的方向发展，强载的程度越来越高，使得柴油机发生故障的可能性增大。据日本对某油田在野外工作的小型柴油机的故障统计分析，目前故障率大约每小时0.4×10-3次；而M.Hernqvist从保险的角度对海难予以统计，在众多海难中，机械故障位居第一（占22%），在机械故障中主机故障又占了45%，可见船舶柴油机的运行状况严重影响到航运企业的经营效益，由内燃机故障引起的大型海难、空难、公路交通事故、工业事故等的频繁发生，促使人们想方设法了解柴油机实际运行状况从而来降低柴油机的故障率和故障的破坏程度。故障诊断技术从而受到人们的关注。[2]

机械故障诊断学是19世纪60年代开始形成，在最近几年来取得迅速发展的一门学科，其研究内容是机器或机组运行状态的变化在诊断信息中的反映，是机械运行状态的科学。由于不断吸收近代科学技术发展的最新成就，诊断和应用技术都有了长足的进步，目前已发展成为一门集数学、物理、力学、化学、计算机与微电子技术、信息处理技术、人工智能等多种专业学科于一体的新兴交叉学科。[3]

近年来，机器学习伴随着人工智能的飞速发展，已广泛应用于各个领域。其中基于统计学理论的支持向量机（SVM）在解决小样本学习中有很大的优势，在很多领域都得到了广泛的应用，比如：图像识别、文本分类等。故障诊断的瓶颈之一是故障样本的缺乏,鉴于SVM能在训练样本很少的情况下很好地达到分类，推广的目的,本文尝试使用SVM对船舶柴油机进行故障诊断。[4]

## 1.2 船舶柴油机故障诊断技术研究现状

在检测和诊断船舶柴油机故障时有多种方法，传统的方法主要包括瞬时转速法、油液分析法、热力参数分析法、振动分析法等。现代的方法主要有基于专家系统的智能化诊断方法、基于神经网络的诊断方法、基于灰色系统理论的诊断方法、基于信号处理的诊断方法、基于混合系统的智能化诊断方法、基于支持向量机的诊断方法等。

### 1.2.1 热力参数分析法

热力参数分析法是利用船舶柴油机工作时性能参数的变化来判断其工作状态的，这些参数包括气缸压力示功图、排气温度、转速、滑油温度、冷却水进出口温度及排放等。热力参数分析法着重对柴油机性能好坏做出判断，在这些参数中，示功图包含的信息量最多，根据示功图可以计算指示功、压力升高率和压缩压力，可以判断燃烧质量的好坏及各缸功率是否平衡。但测试用压力传感器的寿命及可靠性是影响示功图诊断柴油机性能的主要问题。

### 1.2.2 油液分析法

油液分析法是综合利用油品化验、铁谱分析、含铁量检查、通过对润滑油中磨粒浓度、磨粒形状以及大小的变化、油质的变化、含铁量的变化进行整体磨损状态分析，来判断柴油机的磨损状态及故障状态。油液分析主要分为两大类：一类是油液本身物理化学性能的分析；另一类是油液中不洁物质的分析技术，包括铁谱分析、光谱分析和颗粒计数法等。在具体实施中，油液分析提取信息十分方便，可以避免声振技术存在的频谱干扰等不足。当光谱技术诊断的价格昂贵，铁谱技术手动操作较多，速度慢，分析判断和识别要求有丰富经验的技术人员，其使用受到一定限制，且标准图谱积累需时较长。

### 1.2.3 振动分析法

振动分析法是利用船舶柴油机在工作时产生的振动信号，经测试、数据分析及处理，对内部零部件的状态进行诊断的方法。该方法具有诊断速度快、准确率高和能够实现在线诊断的特点。目前国外运用振动分析法的主要方向为：通过机体表面振动信号来识别柴油机气缸内的压力示功图；用瞬时转速推算缸内压力变化；利用时频分析、小波分析等新的信号分析与处理方法来处理柴油机表面振动信号。在国内，振动监测诊断柴油机故障在实验室已取得了许多研究成果。如在气缸头安装振动传感器，通过分析振动信号诊断缸内故障，利用振动信号诊断柴油机主轴承故障，利用润滑油管路内的压力波信号诊断柴油机轴承故障。在利用机器表面振动信号诊断活塞、气缸磨损，气阀漏气和主轴承状态等方面，武汉理工大学做了大量的实验研究，并研制出柴油机智能诊断仪DCM—II，可不解体诊断船舶柴油机活塞—缸套磨损和气阀漏气等故障。

### 1.2.4 瞬时转速法

对于多缸柴油机来说，柴油机曲轴的瞬时转速波动信号能反映机器各缸的工作状态，因此通过对瞬时转速波动信号的分析可以得到机器运行状态和相关故障的丰富信息。正常情况下，各缸的动力性能基本一致，柴油机运转平稳，各缸瞬时转速波动虽有差异，但总在一个不大的范围内，并呈现某种规律性；但当某个气缸由于故障引起工作不正常时，动力的一致性遭到破坏，柴油机运转平稳性变差，瞬时转速波动信号就会产生变形，据此可以判断柴油机缸内工作过程的好坏。但是这种方法存在着以下不足：利用瞬时转速波动虽然能够确定工作不正常的缸位，但不能确定造成故障的原因。例如缸内压力降低造成曲轴瞬时转速变化，可能是活塞环或者缸套磨损引起气密性变差所致，也可能是燃油系统故障造成燃烧不充分所致等等；缸数较多时，特别是缸数达到十六缸以上时，利用瞬时转速准确地诊断发动机是否有故障及定位故障缸均存在一定困难。主要是由于单缸对转速影响情况在循环瞬时转速波形中所占曲柄转角较小，相邻发火缸之间作功的重复曲柄转角较大，要提取单缸作功能力的信息比较困难。

### 1.2.5 基于专家系统的智能化诊断方法

专家系统是指利用研究领域专家的专业知识进行推理去解决专业的高难度的实际问题的智能系统。故障诊断专家系统作为专家系统中的一个分支，是人们根据长期的实践经验和大量的故障信息知识，设计出的一种智能计算机程序系统，以解决难以用数学模型来精确描述的系统故障诊断问题。专家系统的核心主要包括以下几部分：知识库、知识获取部分、推理机、解释部分。在知识表达方面，大多数诊断型专家系统都是以产生式规则和框架进行知识表达的。利用产生式规则进行知识表达，一方面得益于现存的人工智能语言，如LISP；另一方面受益于它的表达合乎人的心理逻辑，便于进行知识获取，利于人接受，如Tecknowledge公司推出的M1系统、斯坦福研究院的ALPX系统、Expert系统、KES系统、S1系统等。在诊断推理方面，着重于对推理逻辑和推理模型的研究上。模糊逻辑作为一种降低系统复杂性的方法近期在专家系统的推理逻辑中得到了广泛的应用。值得注意的是，最近有学者提出了基于模型的知识库的理论，这也就使推理机制发生了根本改变，如神经网络模型、定性物理模型、可视觉模型等，这无疑给人工智能领域注入了新的活力。对于船舶柴油机故障诊断专家系统的研究，从国内外开发的众多系统来看，都是在注重上述特点的同时，充分突出了对基于数字信号处理的深层诊断知识的研究。

### 1.2.6 基于神经网络的诊断方法

基于神经网络的故障诊断技术，就是通过对故障实例和诊断经验的训练学习，用分布在网络内部的连接权值来表达所学习的故障诊断知识的技术，它具有对故障模式的联想记忆、模式匹配和相似归纳能力，从而实现故障与征兆之间复杂的非线性映射关系。目前，神经网络在柴油机故障诊断中的运用主要有：

1．神经网络直接用于故障诊断。挑选关键参数作为输入层，故障参数作为输出层，利用典型样本学习所得的权值进行模式识别。

2．自适应神经网络模式识别。它利用神经网络分布式信息存储和并行处理，避开模式识别中建模和特征提取的麻烦，从而消除了模式不符和特征提取不当所带来的影响，使得故障易于识别。

3．神经网络信号处理。神经网络用于信号处理主要是利用其最优化算法和其智能化识别的特点。

4．模糊神经网络。具有准确的非线性拟合和学习能力。

5．神经网络与专家系统结合识别。

实践证明，神经网络只要和专家系统完全结合起来，互补长短，就能克服神经网络的缺乏经验、无推理性以及专家系统的知识“瓶颈问题”等缺陷，到达一种较完美的组合。

### 1.2.7 基于灰色系统理论的诊断方法

灰色系统理论是1982 年由华中理工大学学者邓聚龙教授创立并发展起来的，以其新颖的思路和广泛的适用性在理论与工程界引起广泛的注意，并迅速在社会、经济及工程等许多领域获得广泛应用。灰色理论用于船舶柴油机故障诊断的原理：把柴油机系统看成是一个复杂的灰色系统，利用存在的已知信息去推知含有故障模式的不可知信息的特性、状态和发展趋势，对未来的发展做出预测和决策，其过程即是一个灰色过程的白化过程。灰色理论在故障诊断中的应用包括灰色系统建模、关联度分析、灰色模型预测等。利用灰色系统可以实现故障的预测，其准确率高，计算量小，易于微机实现。该方法的学习过程涉及人工干预较少，只需收集到一定数量典型状态的样本经过简单运算，即可构成典型状态模式向量，同其他的学习方法如人工神经网络方法相比，其学习方法不仅编程简单，便于调试，而且再学习容易实现。实践证明，灰色关联度分析法对大型复杂机械设备的故障诊断是十分有效的，该方法是一种很有潜力的船舶柴油机故障诊断方法。

### 1.2.8 基于信号处理技术的诊断方法

基于信号处理技术的诊断方法主要是指利用小波变换的诊断方法。小波变换是20 世纪80 年代后期发展起来的应用数学分支，它具有许多优良的特性。利用小波变换可以进行信号的随机去噪，即小波变换可以作为一种信号预处理方法用于故障特征信号的提取和信号去噪。适当地选取小波尺度，在这些尺度的小波对信号进行重构，去掉高频、工频噪声频段内的小波尺度，可以保证重构的信号只包含系统运行信息及故障信息。由于基于小波变换的故障诊断方法无需对象的数学模型，对输入信号的要求较低，计算量较小，可以进行在线实时故障检测，同时灵敏度高，抗干扰能力强，能够克服前面几种诊断方法的缺点，因此是一种很有发展潜力的故障诊断方法。

### 1.2.9 基于混合系统的智能诊断方法

1. 神经网络方法与专家系统方法的结合传统的专家系统在开发研制过程中存在着知识维护难、推理能力弱、实时性差以及知识获取的“瓶颈”问题，而利用神经网络较好的容错性、响应快、自组织和自适应等优点可以弥补这些不足。神经网络与专家系统的结构有两种方法：一是使用神经网络来构造专家系统，即把传统专家系统的基于符号的推理变成基于数值运算的推理，以提高专家系统的执行效率，并解决专家系统的自学习问题；二是将神经网络理解成一类知识源的表达与处理模式，这类模式与其它知识表达方式，如规则、框架等一起来表达领域专家的知识，并面向不同的推理机制。

2. 人工神经网络方法与模糊推理的结合神经网络方法和模糊推理在诊断知识的表示、知识存储、推理速度等方面发挥了很大的作用。神经网络由于能模仿人脑神经元功能，具有强大的自学能力和数据的直接处理能力，而模糊推理则模仿人脑的逻辑思维，具有较强的结构性知识表达能力。通过比较两者的优缺点，可以将神经网络方法与模糊推理方法结合起来，实现故障诊断系统对不精确或不确定等模糊信息的处理，同时使得基于规则的结构性知识能够得到学习和调整。神经网络方法与模糊逻辑方法结合的方式也有两种：一种是将传统神经网络模糊化，这种方式保留原来的神经网络结构，而将神经元进行模糊化处理，使之具有模糊信息的能力，即常规的模糊—神经网络。另一种是直接根据模糊规则或模糊分类算法构造相应的网络结构，即基于联结主义的神经—模糊推理协作系统。[6]

### 1.2.10 基于支持向量机的诊断方法

支持向量机是机器学习领域的研究热点，在很多领域已经得到了成功的应用，它是Vapnik在90年代提出的一种新型机器学习方法，完备的统计学习理论基础和出色的学习性能是支持向量机两大特点。支持向量机本身是二值分类器，将支持向量机应用在柴油机故障诊断上必须构造多类分类器，也就是由二值的支持向量机构造多值分类器，目前多类分类器的研究现状主要包括四个步骤：首先是数据初始化，为了减少故障样本中不同参数绝对数值大小对支持向量机诊断的影响，首先需要对样本的各参数维进行归一化预处理。其次是对样本进行学习，通过分类器进行学习对故障样本获得不同故障类型的最优超平面。再次是对故障进行识别，把新的状态样本输入到分类器中对系统进行故障识别。最后是新故障处理，系统中出现新的故障形式和状态时可输入到分类器中通过这些获得新的最优超平面，从而提高故障诊断的跟踪识别能力，本文就是使用这种方法。[5]

## 1.3 本文研究的意义及主要内容

### 1.3.1 本文研究的意义

本文以柴油机为研究对象，结合支持向量机方法进行故障诊断，主要研究意义包括：

1. 本文为支持向量机在柴油机故障诊断这一领域的发展做一些基础研究，使用支持向量机方法可以丰富柴油机故障诊断理论，使其在这一领域或其他领域得到推广。

2. 通过故障诊断得到的结论可以准确分析出柴油机故障原因，缩短维修时间，减少维修费用，降低因停机而造成的损失，同时系统自动记录故障的诊断结论信息，为该柴油机和同类柴油机维修与诊断提供有效的参考。

3. 针对当前支持向量机中参数选择这一难点问题，进行了编程优化，进一步研究了支持向量机在多值分类问题中的应用，并将其应用于柴油机故障诊断。

### 1.3.2 本文的主要内容

论文主要分为四章：

第1章是引言部分，主要介绍了国内外柴油机故障诊断技术研究的现状与发展，简单的介绍了诸如机械振动、油液分析、热力分析、瞬时转速、神经网络、专家系统，支持向量机等方法，最后还介绍了本文的主要内容及创新点。

第2章主要是机器学习的简介，主要包括机器学习的定义、发展和分类。以及支持向量机的原理。统计学习理论和支持向量机的理论基础，介绍机器学习问题的表示、VC维、经验风险最小化原则、学习机器的复杂性能和推广能力、结构风险最小化原理等理论，还介绍了在支持向量机中最优超平面的构造、核函数和松弛变量，统计学习的有关理论和支持向量机的基本理论。

第3章主要是介绍柴油机故障诊断理论基础，包括柴油机结构和常见故障，用Python编程实现了SVM在柴油机燃油系统上故障诊断的应用。

第4章是总结与展望，对全文工作进行总结，提出对进一步工作的展望。

# 第二章 柴油机故障诊断理论

## 2.1柴油机系统结构

船舶柴油机是一个复杂机电系统，主要结构有：机组体、曲柄连杆机构、配气机构、供给系统、冷却系统、润滑系统和起动系统。按照柴油机系统划分常规和柴油机故障特征，将其分为燃油系统、润滑油系统、进排气系统、冷却系统等四大部分。如图所示。

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 柴油发动机 | 燃油系统 | 燃油箱 |
| 燃油泵 |
| 低压油管 |
| 过滤器 |
| 喷油泵 |
| 高压油管 |
| 燃烧室 |
| 喷油室 |
| 润滑油系统 | 润滑油想 |
| 过滤器 |
| 润滑油泵 |
| 限压阀 |
| 冷却器 |
| 润滑部件 |
| 进排气系统 | 增压器 |
| 进气阀 |
| 排气总管 |
| 排气阀 |
| 尾气净化 |
| 滤清器 |
| 气门机构 |
| 冷却系统 | 气缸盖 |
| 气缸体 |
| 散热片 |
| 风扇 |
| 风压室 |

如图是柴油机的结构分级：第一级是柴油机；第二级是组成柴油机的各个子系统；第三级是组成各子系统的各个部件。这些结构的划分有效地组织不同的诊断知识提供了条件，通过对这些结构的描述，可以将诊断系统清晰化，从而可以有效的帮助诊断策略控制和诊断知识的获取。

## 2.2 柴油机常见故障与原因

由于柴油机系统结构复杂，出于简化问题的出发点，效仿柴油机的结构，现将柴油机故障结构也分为四个子系统：燃油系统故障、润滑油系统故障、进排气系统故障和冷却系统故障。系统故障和各子系统故障的逻辑关系图详见图下。

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 柴油机系统故障 | | | |
| 燃油系统故障 | 润滑油系统故障 | 进排气系统故障 | 冷却系统故障 |

1. 燃油系统常见故障与产生原因（如图所示）

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 故障现象 | 产生原因 | |
| 启动困难 | 柴油温度低 | 环境温度低，加热设备不起作用 |
| 柴油液位过低 | 柴油消耗将尽，供油不连续 |
| 供油量不足 | 燃油泵故障 |
| 柱塞副磨损严重 |
| 柴油燃油中水分过多 |
| 燃油过滤器堵塞或漏气 |
| 高压油泵故障 |
| 气缸内混合气体压力太低 | 活塞、缸套、活塞环等零件磨损严重 |
| 喷油器故障 | 喷油压力过低，造成喷油提前，雾化不良 |
| 发动机运转时  声音异常 | 喷油过早 | |
| 各缸供油不均 | |
| 喷油器针阀卡死 | |
| 发动机转速  不稳定 | 喷油泵调速器反应滞后 | 各缸喷油量、雾化效果不一致 |
| 各缸供油不均 | 个别进、排气阀出现故障 |
| 个别气缸活塞环出现串气、断裂、磨损过度 |
| 调速弹簧失效，喷油器压力过低 | |
| 气缸压缩压力不足 | 汽缸垫损坏 | |
| 进气门和排气门的气门间隙调整不当 | |
| 进气门和排气门与座密封不严 | |
| 活塞环安装不正确，没有按原厂规定安装 | |
| 活塞环与汽缸磨损严重，或活塞环卡死在活塞环槽内 | |
| 柴油机突然停车 | 燃油耗尽 | |
| 燃油系统进入空气或油管破裂、接头松动 | |
| 燃油中有水 | |
| 燃油滤清器堵塞 | |
| 喷油嘴柱塞卡死 | |
| 喷油嘴柱塞弹簧断裂 | |
| 进气管或空气过滤器堵塞 | |
| 气门弹簧断裂或者气门卡死 | |
| 润滑油压力过低 | |
| 过度磨损 | 拉缸 |
| 主轴承或连杆大端轴承烧瓦 |
| 最高爆发压力下降 | 喷油泵或喷油器经长期工作后，喷油质量变差，产生滴漏，雾化不良 | |
| 供油定时不对，喷油提前角过小，燃烧太迟 | |
| 工作粗暴，个别气缸最高燃烧压力太高 | 油量调节机构失灵或喷油器针阀卡死在全开的位置，造成过多的燃油 | |
| 喷油过早 | |
| 轴承间隙过大或运动部件连接螺栓松动 | |
| 扫气压力下降 | 涡轮增压器损坏，或空气滤器和空气冷却器污堵，阻力太大 | |
| 涡轮背压大高，增压器转速降低 | |
| 增压器气封环间隙过大或安装不正确造成漏气 | |
| 换气系统中的进气阀阀片断裂或扫气泵活塞环磨损 | |
| 排气回转阀损坏或间隙太大 | |
| 扫气压力升高 | 在直流扫气中，由于排气阀关闭不严，造成废气能量大，使涡轮转速 | |
| 燃烧不良、后燃严重，排气温度升高 | |
| 发生了活塞环咬住、损坏或轴承油膜破坏等故障而未能及时发现 | |

1. 润滑油系统常见故障与产生原因（如图所示）

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 故障现象 | 产生原因 | |
| 润滑油消耗偏多 | 润滑油油位偏高、偏低 | |
| 活塞与气缸间隙过大 | |
| 活塞环特别是油环弹性差 | |
| 缸套、活塞环过度磨损，活塞环被粘住、对口，或扭曲环装反 | |
| 活塞环与环槽边隙和侧隙过大，或活塞上油环回油孔被积炭阻塞 | |
| 增压柴油机涡轮增压器弹力密封装置失效 | |
| 气门杆与导管配合间隙过大或油封失效 | |
| 润滑油的压力过低 | 油底壳的油位过低，油泵不能泵到油 | |
| 油路里有空气 | |
| 润滑油被柴油稀释，粘度下降 | |
| 润滑油泵故障造成压力过低 | |
| 润滑油滤清器调压弹簧过软 | |
| 润滑油过滤器堵塞 | |
| 油道泄漏 | |
| 润滑油的压力过高 | 润滑油滤清器调压弹簧过硬 | |
| 调压阀的压力调整不当或堵塞、卡死 | |
| 油温过低造成润滑油粘度过高 | |
| 细滤器脏，旁通油量过小 | |
| 主油道或油管堵塞 | |
| 润滑油温度过高 | 冷却不良 | 机油冷却器效率不高，散热片脏堵 |
| 气缸盖和气缸体散热片表面脏堵严重 |
| 冷却风短路或冷却风量不够 |
| 润滑油容量不足，油底壳的液位太低 |
| 柴油机工况不良 | 喷油器雾化不良 |
| 柴油机长期处于超负荷状态 |
| 空气过滤器脏、堵使柴油燃烧不充分 |
| 过度磨损 | 活塞和缸套过度磨损为拉缸 |
| 主轴承、曲柄销轴承磨损过度 |
| 溢流阀压力低，机油从溢流阀溢出过多，通过冷却器的机油量减少 | |

1. 进排气系统常见故障与产生原因（如图所示）

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 故障现象 | 产生原因 | |
| 尾气冒黑烟 | 排气温度整体升高 | 鼓风机风扇传动皮带过松，使风扇转速降低 |
| 空气滤清器堵塞 |
| 涡轮增压器失效 |
| 喷油器开启阀压力太低，喷油器漏油，喷孔部分堵塞 |
| 扫气压力和压缩压力过低 |
| 排气阀漏气或气口严重结炭 |
| 超负荷运行或由于负荷分配不均而浩成某必缸韶负荷 |
| 燃油品质差 |
| 冒白烟 | 水漏入气缸 | |
| 尾气冒蓝烟 | 油底壳的机油液面太高 | |
| 润滑油进入燃烧室 | |
| 活塞环相互对口，造成串气 | |
| 单杠不做功 | 气阀故障 | 进气阀常开或者常闭 |
| 排气阀常开或者常闭 |
| 燃油系统故障 | 单缸喷油器不喷油，或没有雾化 |

1. 冷却系统故障与产生原因（如图所示）

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 故障现象 | 产生原因 | |
| 柴油机机体温度过高，冷却效果不佳 | 鼓风机风扇转速低 | 液力偶合器的热力膨胀阀不正常 |
| 散热片脏、堵 | 尘埃，油污结成污垢 |
| 风压室密封不严 | 风压室盖板变形 |
| 机油温度过高 | 机油冷却器内部脏、堵严重 | 机油脏 |
| 机油冷却器外部脏堵 | 尘埃，油污结成污垢 |

通过对柴油机的这些故障机理分析，得出柴油发动机各子系统主要的故障。

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 燃油系统 | 润滑油系统 | 进排气系统 | 冷却系统 |
| 低压油路供油不畅  输油泵活塞弹簧折断  输油泵止回阀密封不严  高压油管堵塞  喷油嘴偶件磨损和卡死 | 机油泵压力不足  机油泵压力过高  机油润滑不力 | 气门间隙异常  气门漏气  空气滤清器堵塞  排烟不正常 | 冷却系统结构简单，出故障机会较少，这里不考虑 |

通过上述故障机理的分析，以上这些故障机理分析对系统检测哪些柴油机功能及性能参数和建立专家系统知识库具有十分重要的作用。[9]

## 2.3 柴油机燃油系统及常见故障

柴油机的燃油系统是柴油机的重要组成部分，在柴油机工作过程中，供油质量的优劣直接影响柴油机的工作性能。燃油系统功能是根据柴油机的工作次序和负荷大小，定时、定量、定压地将雾化质量良好的清洁柴油按一定的喷油规律喷入气缸，与压缩空气混合，从而保证气缸内燃油正常燃烧。[7]

柴油机燃油系统的状态信息主要体现在高压油管的压力波形中，在某处发生故障时，必然会使原有的供油状态发生变化，燃油流动的压力和流速等参数也会相应的改变，这时反映在压力波形上定会导致波形状态和波形参数值的变化。因此，通过对燃油压力波形的分析，提取足够的特征信息，便可以判断系统的工作状态，从而达到诊断系统故障的目的。[8]

### 2.3.1 柴油机燃油系统简介

柴油机的燃油喷射系统由柴油箱、柴油滤清器、输油泵、高压油泵、喷油器、低压油管、高压油管和回油管组成。其主要组成部分的作用及性能要求如下：

1. 喷油泵：作用是定时、定量地向喷油器输送高压燃油。在多缸柴油机中喷油泵应该保证：

A．各缸的供油次序应符合所要求发动机的工作次序。

B．各缸的供油量均匀，不均匀度在标定工况下不大于3％～4％。由于额定供油率是与发动机的额定功率和额定转速相匹配的，为了使转速平稳，对各缸的供油率要均匀。

C．供油提前角需要保持一致，相差不大于0.5度。喷油泵的供油提前角一方面要求与发动机的曲轴相同步（也就是第一缸喷油起始时间要对着上发动机曲轴转角零位标记），另一方面还要求各缸供油的时间间隔一致。供油提前角的准确性是正常喷油的保证，可以防止喷油时间过长而造成燃烧不良。为避免喷油滴漏的现象，喷油泵还应该保证供油停止迅速。

D. 燃油雾化良好。柴油的挥发性比较差，要使其在极短的时间内形成混合气，利于燃烧，要求喷出的油束要雾化良好、颗粒细小均匀、方向和形状与燃烧室的形状相适应。

2. 喷油器：喷油器能够把喷油泵送来的高压燃油雾化成比较细的颗粒，并且以一定的设计角度往发动机高速运转需要，从喷油器喷往气缸的燃油一定要尽快着火，并在最佳时刻迅速燃烧完毕，从而将燃油的化学能最大限度的转化为推动发动机运行的机械能。要求：

①喷油器要具有一定的喷油压力和喷注贯穿距离。气缸中的空气在经压缩后，温度和压强都会大大地增加，喷油器的喷油压力如果不能超过这二高压就无法进行燃油喷射。

②有良好的雾化性能。以便保证喷射的燃油能迅速与空气混合而获得充分燃烧。

③当喷油停止的时候，应该能够迅速完全的切断燃油供给，以免发生异常喷油现象。当气缸压力和气体温度因活塞下行而迅速下降后，异常喷油所引起的燃烧会造成燃烧不良、积炭增多、油耗增加和排气异常【11】。柴油机的每一个工作循环(例如4135型柴油机曲轴每转720度为一工作循环)会分别向各缸喷射～次燃油。根据四冲程柴油机的工作原理，每个工作循环都要经过进气、压缩、作功、排气四个行程。柴油机在进气行程中吸入的是纯空气，压缩行程接近终了时，柴油经喷油泵将油压提高到IOMPa以上，通过喷油器来喷入气缸。当柴油机每转动两圈，就会喷油一次，喷油泵的供油时刻由凸轮的外廓曲线来控制，而曲轴和凸轮轴之间就会通过一对传动比为l：2的齿轮来实现减速传动，也就是说，曲轴每转两圈，凸轮转一圈【11】【41】

在从柴油箱到喷油泵入口这段油路，油压是由输油泵建立的，输油泵的出油压力一般在0．15．0．3MPa，因此这段油路称为低压油路，只用于向喷油泵供给滤清的柴油。而在从喷油泵到喷油器这段油路中，喷油泵建立的油压，通常在10MPa以上，因此称这段油路为高压油路。在燃油喷射的过程中，高压油管内的最高压力一般为60MPa"--70MPa或更高，而喷射结束后油管内的剩余压力远不足它的1/10。所以，燃油喷射过程是高压系统内压力剧变的过程【2】【11】【12】【21】。

### 2.3.2 燃油压力波及测量

柴油机的燃油系统实际上是燃油压力波的传播系统，在燃油供给直至最后喷射到气缸内整个过程中，在高压油管中燃油都是以压力波的形式传播。高压油管内各处的压力随着时间和位置的变化而变化，并带有一定的随机性。但是，基本的变化规律(或称压力波形的模式)是由喷油泵总成、喷油器总成、高压油管、及供油角联动装置来决定的，反映燃油系统状态信息最多的就是高压油管中的压力信号【11】【41】。当某处发生故障时，必然会使原有的供油状态发生变化，燃油流动的压力和流速等参数也会有相应的改变，反映在压力波形上将导致波形形态和波形参数值的变化。如果我们抓住波形的局部形态畸变特征，并结合柴油机专业领域知识，对异常波形的状态进行诊断和分析【63】，就可以将燃油系统的故障诊断任务转化为对燃油压力波形的模式识别问题。

柴油机中，对每一缸而言，喷油阶段仅对应曲轴转30,--,40度范围。所以喷油压力信号的主频较低，大约在100Hz内。喷油压力将会使高压油管管壁产生径向膨胀。由于系统的特点，所提取的特征必须是反应整机各部位配合工作下的运行状态。发动机在运行的过程中，许多部件都是运动的，它们的状态无法直接测量，只能间接测量。而且要求对系统实时检测，就不允许在机器上打孔、钻眼来加装测试器件，但是状态信号提取的正确与否会直接影响分析结果，所以恰当的选择测试部位，合理的配置测试器件就显得十分关键【10】【42】【41】【43】。

测试部位选取的总原则是：

(1)要保证提取信号的真实性和完整性。如果测量某振动源的信号，测试应选择在尽量靠近振源、信号传递路径最短、传递界面最少的位置.

(2)要保证传感器的安装、调试是在不影响机器的正常运行的情况下。测试点应该在机器的外表，为了不影响测试精度和机器的正常工作，测试部件的质量与传感器的质量之比要在两个数量级以上。

(3)要保证机器的安全性。在重要部位和故障多发的部位应多设检测忍占【10】[43]

本系统利用夹持式压力传感器检测油压波形，只需要方便地将其夹持在高压油管的外端，就可实现压力波形的不解体在线检测。系统测得的油压波形是通过测量高压油管的膨胀变形量来间接得到，测取的波形清晰、峰值突出、特征点明显，并有效地抑制了机体振动对波形的影响。

### 2.3.3 燃油系统常见故障分析

表是柴油机工程师和用户协会出版的报告。从表中可以看出i造成柴油机停机故障的各种原因中，燃油系统故障占27％，所占比例最大，是柴油机的一个重要的故障源。所以，如何有效地诊断供油系统的故障，便成为当前柴油机维修领域的紧迫课题【11】。

|  |  |
| --- | --- |
| 故障的分类 | 故障出现率/% |
| 喷油系统及燃油系统故障 | 27.0 |
| 漏水故障 | 17.3 |
| 阀门及阀座故障 | 11.9 |
| 轴承故障 | 7.0 |
| 活塞组件故障 | 6.6 |
| 漏油及润滑系统故障 | 5.2 |
| 涡轮增压系统故障 | 4.4 |
| 齿轮及驱动装置故障 | 3.9 |
| 调速器齿轮故障 | 3.9 |
| 燃油泄漏 | 3.5 |
| 漏气 | 3.2 |
| 除下列专门标题外的其他破坏及破裂 | 2.5 |
| 其他故障 | 2.5 |
| 基座故障 | 0.9 |
| 曲轴故障 | 0.2 |

本系统的故障模拟实验是在某油泵试验台上进行的，分别在喷端和泵端采集不同油泵转速、不同油量和不同故障工况的实验样本共400多例。其中，油泵转速为750r／min(发动机的转速为1500 r／min)，发火顺序为1-5-3-6-2-4。实验台上模拟了燃油系统常见的9种故障(其中正常状态也作为故障的一种情况)，正常工作情况(100％供油)，供油量不足(包括75％供油、50％供油、25％供油、怠速供油)，针阀卡死至油孔堵塞(包括小油量和标定油量下)，针阀泄漏，出油阀失效。

# 第三章 支持向量机

## 3.1 机器学习

### 3.1.1 机器学习的定义

机器学习(machine learning)是一门人工智能的学科，该领域的主要研究对象是人工智能，热别是如何在经验学习中改善具体算法的性能。机器学习主要应用于专家系统、规划和问题求解、网络信息服务、故障诊断、机器人、认知模拟、数据挖掘、图像识别、自然语言理解和博弈等领域。

### 3.1.2 机器学习的发展史

机器学习是人工智能研究较为年轻的分支，它的发展过程大体上可分为4个时期。第一阶段是在20世纪50年代中叶到60年代中叶，属于热烈时期。第二阶段是在20世纪60年代中叶至70年代中叶，被称为机器学习的冷静时期。第三阶段是从20世纪70年代中叶至80年代中叶，称为复兴时期。机器学习的最新阶段始于1986年。

机器学习进入新阶段的重要表现在下列诸方面：

(1) 机器学习已成为新的边缘学科并在高校形成一门课程。它综合[应用心理学](http://baike.baidu.com/view/46434.htm)、生物学和神经生理学以及数学、自动化和[计算机科学](http://baike.baidu.com/view/92404.htm)形成机器学习理论基础。

(2) 结合各种学习方法，取长补短的多种形式的集成学习[系统研究](http://baike.baidu.com/view/1446932.htm)正在兴起。特别是连接学习[符号学习](http://baike.baidu.com/view/6217848.htm)的耦合可以更好地解决连续性[信号处理](http://baike.baidu.com/view/642820.htm)中知识与技能的获取与求精问题而受到重视。

(3) 机器学习与人工智能各种基础问题的统一性观点正在形成。例如学习与问题求解结合进行、知识表达便于学习的观点产生了通用智能系统SOAR的组块学习。类比学习与问题求解结合的基于案例方法已成为[经验](http://baike.baidu.com/view/21717.htm)学习的重要方向。

(4) 各种学习方法的应用范围不断扩大，一部分已形成商品。归纳学习的知识获取工具已在诊断分类型专家系统中广泛使用。连接学习在声图文识别中占优势。分析学习已用于设计综合型专家系统。[遗传算法](http://baike.baidu.com/view/45853.htm)与强化学习在工程控制中有较好的应用前景。与[符号系统](http://baike.baidu.com/view/6552866.htm)耦合的[神经网络](http://baike.baidu.com/view/5348.htm)连接学习将在企业的智能管理与智能机器人运动规划中发挥作用。

(5) 与机器学习有关的学术活动空前活跃。国际上除每年一次的机器学习研讨会外，还有计算机学习理论会议以及遗传算法会议。

### 3.1.3 机器学习分类

机器学习算法有很多，其分类方式也有多种。主要的分类方式有基于学习策略的分类、基于所获取知识的表示形式分类、按应用领域分类、综合分类、学习形式分类等。其中最为普遍接受的是按学习形式分类。

机器学习按学习形式分类有监督学习(supervised learning)、非监督学习(unsupervised learning)和强化学习等几种类型。实践中应用较多的也就是监督学习和非监督学习。

监督学习就是数据样本会告诉计算机在该情形下的正确输出结果，希望计算机能够在面对没有见过的输入样本时也给出正确的输出结果，从而达到预测未知的目的。就像一个学生通过做多套高考模拟卷并订正答案的方式来提高高考成绩。在这种情形下，数据就像是监督计算机进行学习的教师，故而得名。

根据输出结果是离散还是连续，监督学习可以分为分类问题和回归问题两大类。他们在文字、语音、图像识别、垃圾邮件分类与拦截、网页检索、股票预测等方面有着广泛应用。

非监督学习是指数据样本中没有给出正确的输出结果信息。就像做了很多套没有答案的模拟卷，最后还要去参加高考。但是其实做没有答案的试卷也是能学到许多有价值的信息的，比如说哪些题出现频率高之类的等等。无监督学习希望从数据中挖掘的正是这一类信息，常见的例子有聚类、关联规则挖掘、离群点检测等等。

强化学习是智能系统从环境到行为映射的学习，以使奖励信号(强化信号)函数值最大，强化学习不同于连接主义学习中的监督学习，主要表现在教师信号上，强化学习中由环境提供的强化信号是对产生动作的好坏作一种评价(通常为标量信号)，而不是告诉强化学习系统RLS(Reinforcement Learning System)如何去产生正确的动作。由于外部环境提供的信息很少，RLS必须靠自身的经历进行学习。通过这种方式，RLS在行动-评价的环境中获得知识，改进行动方案以适应环境。

## 3.2 支持向量机

Cortes和Vapnik于1995年首先提出支持向量机(Support Vector Machine)，它在解决小样本、非线性及高维模式识别中表现出许多特有的优势，并能够推广应用到函数拟合等其他[机器学习](http://lib.csdn.net/base/machinelearning)问题中。

支持向量机是建立在统计学习理论的VC维理论和结构风险最小原理基础上的，根据有限的样本信息在模型的复杂性（即对特定训练样本的学习精度，Accuracy）和学习能力（即无错误地识别任意样本的能力）之间寻求最佳折中，以期获得最好的泛化能力。

### 3.2.1 VC维

VC维(Vapnik-Chervonenkis Dimension)的概念是为了研究学习过程一致收敛的速度和推广性，由统计学习理论定义的有关函数集学习性能的一个重要指标。

VC维的定义是：对一个指标函数集，如果存在N个样本能够被函数集中的函数按所有可能的2的K次方种形式分开，则称函数集能够把N个样本打散；函数集的VC维就是它能打散的最大样本数目H。若对任意数目的样本都有函数能将它们打散，则函数集的VC维是无穷大，有界实函数的VC维可以通过用一定的阀值将它转化成指示函数来定义。

VC维反映了函数集的学习能力，VC维越大则学习机器越复杂（容量越大），遗憾的是，目前尚没有通用的关于任意函数集VC维计算的理论，只对一些特殊的函数集知道其VC维。例如在N维空间中线形分类器和线形实函数的VC维是N+1。

### 3.2.2 结构风险最小化

结构风险最小化(Structural Risk Minimization)是指把函数集构为一个函数子集序列，使各个子集按照VC维的大小排列，在每个子集中寻找最小经验风险，在子集间折中考虑经验风险和置信区间，取得实际风险的最小化。也就是SRM准则。

这个假设与问题真实解之间的误差，就叫做风险。我们选择了一个假设之后，真实误差无从得知，但我们可以用某些可以掌握的量来逼近它。最直观的想法就是使用分类器在样本数据上的分类的结果与真实结果之间的差值来表示。这个差值叫做经验风险Remp(w)。

统计学习因此而引入了泛化误差界的概念，就是指真实风险应该由两部分内容刻画，一是经验风险，代表了分类器在给定样本上的误差；二是置信风险，代表了我们在多大程度上可以信任分类器在未知文本上分类的结果。很显然，第二部分是没有办法精确计算的，因此只能给出一个估计的区间，也使得整个误差只能计算上界，而无法计算准确的值。

置信风险与两个量有关，一是样本数量，显然给定的样本数量越大，我们的学习结果越有可能正确，此时置信风险越小；二是分类函数的VC维，显然VC维越高，推广能力越差，置信风险会变大。泛化误差界的公式为：

公式中R(w)就是真实风险，Remp(w)就是经验风险，Ф(n/h)就是置信风险。统计学习的目标从经验风险最小化变为了寻求经验风险与置信风险的和最小，即结构风险最小。

### 3.2.3 支持向量机的基本原理

#### 3.2.3.1 间隔与支持向量



给定如图上训练样本集，其中方点和圆点分别代表两个类别，分类学习最基本的思路就是基于训练集在样本空间中找到一个划分超平面，将不同类别的样本分开，但能将样本分开的划分超平面可能有很多，如图就有无数条直线可以将样本划分开。直观的说，我们应该寻找位于两类样本的最中间的划分超平面，就是图中的红线。虽然图中五条直线都能将训练集的样本划分的很好，但是对于未知的测试集而言，数据的分布有可能很接近中间的分割线，这就会使得很多的划分超平面不能有效的划分，而红色的超平面受到的影响最小。这就是划分超平面的泛化能力和鲁棒性的体现。

划分超平面的表示如下：

其中为法向量；为位移项，决定了超平面与原点之间的距离。

超平面由决定，记为。样本空间的任意一点到超平面的距离：

假设超平面能将训练集样本正确分类，即对于，若，则有；若，则有。令

如图所示，距离超平面最近的几个训练样本点使式（3）的等号成立，这些点就是“支持向量”（support vector），两个异类支持向量到超平面的距离之和就是

这就是间隔（margin）。



只有确保r最大，也就是间隔最大，才能保证对于测试集的样本具有最准确的判断。想要找到具有“最大间隔”的划分超平面，也就是要找到能满足式（3）中约束的参数，使得r最大，即

显然，为了最大化间隔，仅需最大化,这等价于最小化。于是，式（5）可以改成为

这就是支持向量机的基本型。

#### 3.2.3.2 对偶问题

根据式（6）得到大间隔划分超平面所对应的模型

其中和是模型参数。注意到式（6）是一个凸二次规划（convex quadratic programming）问题，能直接用现成的优化计算包求解，但我们可以有更高效的办法。

对式（6）使用拉格朗日乘子法可得到其“对偶问题”（dual problem）。具体来说，对式（6）的每条约束添加拉格朗日乘子，则该问题的拉格朗日函数可写为

其中。令对和的偏导数为零可得

将式（9）代入式（8），即可将中的和消去，在考虑式（10）的约束，就得到式（6）的对偶问题

解出后，求出和即可得到模型

### 3.2.4 核函数

在前面的内容中，我们假设训练样本是线性可分的，即存在一个划分超平面能将训练样本正确分类。但是往往在实际应用中，样本往往不是线性可分的，这就使得我们需要寻求一个新的方式使得线性不可分的样本变得线性可分。



上图坐标系中横轴上的两点a和b之间的红色部分定义为一类，两边的黑色部分定义为另一类。现在要寻找一个超平面来将两类分割开来，这个超平面很明显不可能是一条直线，但是我们可以找到一条曲线，例如下面这一条：



如图可知，在这条曲线的上方就是红色部分的一类，曲线下方就是黑色部分的一类。这条曲线是一条二次曲线，可以表示为：

线性回归的线性不是在看自变量是否线性相关，而是看回归系数是不是线性。将x2看成z，这样形式的函数又是线性函数了。因此我们将一些非线性问题通过向高维转化，将其转化成线性问题来求解。这一过程最关键的部分就在于向高维转化的方法。

令表示将映射后的特征向量，于是，在特征空间中划分超平面所对应的模型可表示为

（13）

其中和是模型参数。类似式（6），有

其对偶问题是

求解式（15）涉及到计算，这是样本映射到特征空间之后的内积。由于特征空间位数可能很高，甚至可能是无穷维，因此直接计算通常是困难的。为了避开这个障碍，可以设想这样一个函数：

即在特征空间的内积等于他们在原始样本空间中通过函数计算的结果。有了这样的函数，我们就不用直接去计算高维甚至无穷维特征空间中的内积，于是式（15）可以写为

求解后可得到

这里的函数就是“核函数”（kernel function）。式（18）显示出模型最优解可通过训练样本的核函数展开，这一展开式就是“支持向量展式”（support vector expansion）。

核函数必须满足下面的条件：当且仅当对于任意数据,核矩阵K总是半正定的。

也就是说只要一个对称函数所对应的核矩阵半正定，它就能作为核函数使用。表列出了几种常用的核函数。

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 名称 | 表达式 | 参数 |
| 线性核 |  |  |
| 多项式核 |  |  |
| 高斯核 |  |  |
| Laplace核 |  |  |
| Sigmoid核 |  |  |

## 3.3 SVM实现与Python介绍

### 3.3.1 Python语言简介

自从20世纪90年代初Python语言诞生至今，它已被逐渐广泛应用于系统管理任务的处理和[Web](http://baike.baidu.com/subview/3912/15992867.htm)编程。

Python是一个高层次的结合了解释性、编译性、互动性和面向对象的脚本语言。它具有多种特点：易于学习、易于阅读、易于维护、广泛的标准库、交互式、可移植、可扩展性、数据库GUI编程、可嵌入等。Python凭借着自身的诸多优势，广泛应用于系统编程、图形处理、数学处理、文本处理、数据库编程、网络编程、Web编程、多媒体应用、黑客编程和数据挖掘等领域或方向。

Python具有丰富和强大的库，并能够把用其他语言制作的各种模块联结在一起。常见的一种应用情形是，使用Python快速生成程序的原型，然后对其中有特别要求的部分，用更合适的语言改写，比如[3D游戏](http://baike.baidu.com/view/96860.htm)中的图形渲染模块，性能要求特别高，就可以用C/C++重写，而后封装为Python可以调用的扩展类库。需要注意的是在您使用扩展类库时可能需要考虑平台问题，某些可能不提供[跨平台](http://baike.baidu.com/view/469855.htm)的实现。

众多开源的科学计算软件包都提供了Python的调用[接口](http://baike.baidu.com/view/159864.htm)，例如著名的计算机视觉库[OpenCV](http://baike.baidu.com/view/1343775.htm)、三维可视化库VTK、医学图像处理库ITK。而Python专用的科学计算扩展库就更多了，例如经典的科学计算扩展库：NumPy、SciPy和Matplotlib，它们分别为Python提供了快速数组处理、数值运算以及绘图功能。而本论文在使用这三个标准库的基础上，还使用面向机器学习的Scikit-learn标准模块库。

### 3.3.2 Scikit-learn

Scikit-learn是一个开源的基于Python的科学计算工具包。基于SciPy，目前开发者们针对不同的应用领域已经发展出了为数众多的分支版本，它们被统一称为Scikits，即SciPy工具包的意思。而在这些分支版本中，最有名，也是专门面向机器学习的一个就是Scikit-learn。

Scikit-learn项目最早由数据科学家David Cournapeau在2007年发起，需要NumPy和SciPy等其他包的支持，是Python语言中专门针对机器学习应用而发展起来的一款开源框架。

和其他众多的开源项目一样，Scikit-learn目前主要由社区成员自发进行维护。可能是由于维护成本的限制，Scikit-learn相比其他项目要显得更为保守。这主要体现在两个方面：一是Scikit-learn从来不做除机器学习领域之外的其他扩展，二是Scikit-learn从来不采用未经广泛验证的算法。

Scikit-learn的基本功能主要被分为六大部分：分类，回归，聚类，数据降维，模型选择和数据预处理。

分类是指识别给定对象的所属类别，属于监督学习的范畴，最常见的应用场景包括垃圾邮件检测和图像识别等。目前Scikit-learn已经实现的算法包括：支持向量机（SVM），最近邻，逻辑回归，随机森林，决策树以及多层感知器（MLP）[神经网络](http://www.leiphone.com/news/201505/t3T1XQy2g3spCUdd.html)等等。需要指出的是，由于Scikit-learn本身不支持[深度学习](http://www.leiphone.com/news/201701/LqwiP7VUJO9DgBPi.html)，也不支持GPU加速，因此这里对于MLP的实现并不适合于处理大规模问题。有相关需求的读者可以查看同样对Python有良好支持的Keras和Theano等框架。

回归是指预测与给定对象相关联的连续值属性，最常见的应用场景包括预测药物反应和预测股票价格等。目前Scikit-learn已经实现的算法包括：支持向量回归（S[VR](http://www.leiphone.com/category/arvr)），脊回归，Lasso回归，弹性网络（Elastic Net），最小角回归（LARS ），贝叶斯回归，以及各种不同的鲁棒回归算法等。可以看到，这里实现的回归算法几乎涵盖了所有开发者的需求范围，而且更重要的是，Scikit-learn还针对每种算法都提供了简单明了的用例参考。

聚类是指自动识别具有相似属性的给定对象，并将其分组为集合，属于无监督学习的范畴，最常见的应用场景包括顾客细分和试验结果分组。目前Scikit-learn已经实现的算法包括：K-均值聚类，谱聚类，均值偏移，分层聚类，DBSCAN聚类等。

数据降维是指使用主成分分析（PCA）、非负矩阵分解（NMF）或特征选择等降维技术来减少要考虑的随机变量的个数，其主要应用场景包括可视化处理和效率提升。

模型选择是指对于给定参数和模型的比较、验证和选择，其主要目的是通过参数调整来提升精度。目前Scikit-learn实现的模块包括：格点搜索，交叉验证和各种针对预测误差评估的度量函数。

数据预处理是指数据的特征提取和归一化，是机器学习过程中的第一个也是最重要的一个环节。这里归一化是指将输入数据转换为具有零均值和单位权方差的新变量，但因为大多数时候都做不到精确等于零，因此会设置一个可接受的范围，一般都要求落在0-1之间。而特征提取是指将文本或图像数据转换为可用于机器学习的数字变量。

总结来说，Scikit-learn实现了一整套用于数据降维，模型选择，特征提取和归一化的完整算法/模块，虽然缺少按步骤操作的参考教程，但Scikit-learn针对每个算法和模块都提供了丰富的参考样例和详细的说明文档。

总体上来说，作为专门面向机器学习的Python开源框架，Scikit-learn可以在一定范围内为开发者提供非常好的帮助。它内部实现了各种各样成熟的算法，容易安装和使用，样例丰富，而且教程和文档也非常详细。

应该明确的一点是：虽然概括地说Scikit-learn并不适合深度学习问题，但对于某些特殊场景而言，使用Scikit-learn仍然是明智的选择。例如要创建连接不同对象的预测函数时，或者在未标记的数据集中为了训练模型对不同的对象进行分类时，面对这些场景Scikit-learn只通过普通的旧机器学习模型就能很好地解决，而并不需要建立数十层的复杂神经网络。

# 第四章 SVM船舶柴油机故障诊断技术

## 4.1 燃油系统常见故障分析

燃油系统常见的故障有供油量不足，针阀卡死至油孔堵塞，针阀泄漏，出油阀失效等几种故障。本系统诊断的故障也是这九种故障，依次为：100%供油量（正常情况T1），75%供油量（T2），50%供油量（T3），25%供油量（T4），怠速油量（T5），针阀卡死1（小油量 T6），针阀卡死2（标定油量T7），针阀泄漏（T8），出油阀失效（T9）。

并将故障定义为以下形式：

100%油量 T1：（1，0，0，0，0，0，0，0，0）

75%油量 T2：（0，1，0，0，0，0，0，0，0）

50%油量 T3：（0，0，1，0，0，0，0，0，0）

25%油量 T4：（0，0，0，1，0，0，0，0，0）

怠速供油 T5：（0，0，0，0，1，0，0，0，0）

针阀卡死1 T6：（0，0，0，0，0，1，0，0，0）

针阀卡死2 T7：（0，0，0，0，0，0，1，0，0）

针阀泄漏 T8：（0，0，0，0，0，0，0，1，0）

出油阀失效T9：（0，0，0，0，0，0，0，0，1）

我们采集的样本分别如下列表：

表1：正常喷油 T1

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | f0 | f1 | f2 | f3 | f4 | f5 | f6 | f7 |
| 1 | 0.7557 | 0.2281 | 0.15586 | 0.15471 | 0.1547 | 0.16109 | 0.12739 | 0.14335 |
| 2 | 0.74378 | 0.27833 | 0.16303 | 0.14216 | 0.13223 | 0.17908 | 0.12458 | 0.13799 |
| 3 | 0.7409 | 0.25091 | 0.16728 | 0.15815 | 0.14868 | 0.16707 | 0.11976 | 0.13723 |
| 4 | 0.73224 | 0.23097 | 0.16936 | 0.14613 | 0.14371 | 0.16887 | 0.11523 | 0.1317 |
| 5 | 0.73144 | 0.25232 | 0.16874 | 0.15266 | 0.1392 | 0.17303 | 0.11881 | 0.13966 |
| 6 | 0.72911 | 0.23732 | 0.15872 | 0.15528 | 0.13195 | 0.17902 | 0.12094 | 0.13352 |
| 7 | 0.72524 | 0.26616 | 0.17069 | 0.13656 | 0.15055 | 0.16867 | 0.1299 | 0.14379 |
| 8 | 0.72113 | 0.27973 | 0.1643 | 0.14411 | 0.13204 | 0.16895 | 0.12301 | 0.13987 |
| 9 | 0.7199 | 0.26779 | 0.16372 | 0.13804 | 0.14056 | 0.16546 | 0.12122 | 0.13104 |

75%油量 T2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | f0 | f1 | f2 | f3 | f4 | f5 | f6 | f7 |
| 1 | 0.63866 | 0.24583 | 0.16032 | 0.13619 | 0.14454 | 0.16335 | 0.12175 | 0.13013 |
| 2 | 0.63945 | 0.22378 | 0.15052 | 0.13072 | 0.1395 | 0.16156 | 0.11221 | 0.14157 |
| 3 | 0.65915 | 0.22362 | 0.17094 | 0.1206 | 0.13678 | 0.17068 | 0.10899 | 0.13969 |
| 4 | 0.65476 | 0.20755 | 0.15371 | 0.13923 | 0.13552 | 0.16192 | 0.10796 | 0.13522 |
| 5 | 0.65435 | 0.23175 | 0.1607 | 0.13400 | 0.13761 | 0.16500 | 0.11131 | 0.13305 |
| 6 | 0.65383 | 0.21006 | 0.15928 | 0.12955 | 0.13437 | 0.16080 | 0.11594 | 0.13722 |
| 7 | 0.649 | 0.24696 | 0.15175 | 0.14132 | 0.13986 | 0.15836 | 0.11953 | 0.13676 |
| 8 | 0.64525 | 0.2176 | 0.14548 | 0.13141 | 0.14362 | 0.16199 | 0.11669 | 0.12979 |
| 9 | 0.63985 | 0.24984 | 0.13923 | 0.14583 | 0.13332 | 0.16815 | 0.11611 | 0.13562 |

50%油量 T3

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | f0 | f1 | f2 | f3 | f4 | f5 | f6 | f7 |
| 1 | 0.63601 | 0.20301 | 0.13059 | 0.13624 | 0.13365 | 0.17147 | 0.11153 | 0.1296 |
| 2 | 0.63341 | 0.21267 | 0.12507 | 0.15017 | 0.13234 | 0.17239 | 0.11243 | 0.13088 |
| 3 | 0.63969 | 0.19848 | 0.13967 | 0.1501 | 0.13726 | 0.15942 | 0.11114 | 0.12769 |
| 4 | 0.6258 | 0.20312 | 0.14007 | 0.12774 | 0.12774 | 0.16223 | 0.12119 | 0.13590 |
| 5 | 0.63303 | 0.2169 | 0.15614 | 0.13074 | 0.14562 | 0.16944 | 0.11076 | 0.12668 |
| 6 | 0.63081 | 0.2534 | 0.15453 | 0.13511 | 0.12827 | 0.16339 | 0.10925 | 0.12936 |
| 7 | 0.63026 | 0.22838 | 0.14968 | 0.12263 | 0.13745 | 0.16913 | 0.11182 | 0.1314 |
| 8 | 0.63012 | 0.18489 | 0.15069 | 0.13565 | 0.13967 | 0.15574 | 0.11694 | 0.12756 |
| 9 | 0.62716 | 0.24847 | 0.14083 | 0.14644 | 0.12596 | 0.16922 | 0.12227 | 0.13057 |

25%油量 T4

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | f0 | f1 | f2 | f3 | f4 | f5 | f6 | f7 |
| 1 | 0.59585 | 0.16801 | 0.12161 | 0.15593 | 0.13886 | 0.17724 | 0.11401 | 0.13236 |
| 2 | 0.59107 | 0.1768 | 0.12974 | 0.15775 | 0.12655 | 0.17657 | 0.11766 | 0.13552 |
| 3 | 0.59106 | 0.16276 | 0.12493 | 0.16816 | 0.1261 | 0.15913 | 0.11242 | 0.1225 |
| 4 | 0.58964 | 0.16963 | 0.13721 | 0.17359 | 0.13188 | 0.16418 | 0.11257 | 0.13114 |
| 5 | 0.58921 | 0.19515 | 0.13816 | 0.16046 | 0.13049 | 0.17993 | 0.11011 | 0.13759 |
| 6 | 0.58549 | 0.21066 | 0.12431 | 0.14306 | 0.11699 | 0.16357 | 0.12468 | 0.13031 |
| 7 | 0.58386 | 0.24012 | 0.14612 | 0.12278 | 0.14166 | 0.17095 | 0.11248 | 0.13388 |
| 8 | 0.59651 | 0.15270 | 0.12573 | 0.16935 | 0.13109 | 0.16254 | 0.11023 | 0.12884 |
| 9 | 0.58425 | 0.17945 | 0.11960 | 0.15620 | 0.13700 | 0.16996 | 0.11467 | 0.13457 |

怠速供油 T5

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | f0 | f1 | f2 | f3 | f4 | f5 | f6 | f7 |
| 1 | 0.4976 | 0.15437 | 0.12598 | 0.11538 | 0.12413 | 0.16705 | 0.10656 | 0.14112 |
| 2 | 0.49516 | 0.14475 | 0.10971 | 0.13055 | 0.12924 | 0.16583 | 0.11556 | 0.12718 |
| 3 | 0.48842 | 0.15474 | 0.11329 | 0.13325 | 0.12826 | 0.15826 | 0.12064 | 0.12546 |
| 4 | 0.48163 | 0.16928 | 0.11871 | 0.12261 | 0.12645 | 0.16429 | 0.11859 | 0.12671 |
| 5 | 0.48668 | 0.15295 | 0.11100 | 0.11897 | 0.12589 | 0.16169 | 0.11263 | 0.12821 |
| 6 | 0.49771 | 0.17716 | 0.11540 | 0.10921 | 0.12592 | 0.1614 | 0.11492 | 0.13006 |
| 7 | 0.48644 | 0.17303 | 0.12527 | 0.12977 | 0.12542 | 0.15877 | 0.12227 | 0.13528 |
| 8 | 0.48501 | 0.15383 | 0.11210 | 0.12587 | 0.13185 | 0.16194 | 0.12476 | 0.13107 |
| 9 | 0.48422 | 0.17133 | 0.11847 | 0.12382 | 0.13013 | 0.15795 | 0.11015 | 0.12773 |

针阀卡死1 T6

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | f0 | f1 | f2 | f3 | f4 | f5 | f6 | f7 |
| 1 | 0.67008 | 0.26384 | 0.17326 | 0.16429 | 0.10947 | 0.16584 | 0.11185 | 0.12091 |
| 2 | 0.62966 | 0.31009 | 0.18241 | 0.13428 | 0.1375 | 0.15234 | 0.10000 | 0.12354 |
| 3 | 0.67854 | 0.22976 | 0.15464 | 0.17939 | 0.13158 | 0.14428 | 0.10510 | 0.12154 |
| 4 | 0.65998 | 0.20437 | 0.13257 | 0.16685 | 0.12162 | 0.1724 | 0.11943 | 0.12557 |
| 5 | 0.63853 | 0.27977 | 0.16641 | 0.14078 | 0.14675 | 0.15808 | 0.11176 | 0.12886 |
| 6 | 0.64923 | 0.22569 | 0.14889 | 0.18055 | 0.13315 | 0.14265 | 0.10678 | 0.11557 |
| 7 | 0.64851 | 0.22854 | 0.14177 | 0.15824 | 0.13375 | 0.17444 | 0.11711 | 0.12459 |
| 8 | 0.64103 | 0.32548 | 0.18744 | 0.13053 | 0.14048 | 0.14895 | 0.10206 | 0.12834 |
| 9 | 0.64038 | 0.32152 | 0.18154 | 0.13718 | 0.15908 | 0.14838 | 0.10717 | 0.13622 |

针阀卡死2 T7

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | f0 | f1 | f2 | f3 | f4 | f5 | f6 | f7 |
| 1 | 0.86874 | 0.29701 | 0.18691 | 0.16495 | 0.14632 | 0.14877 | 0.11690 | 0.12636 |
| 2 | 0.86561 | 0.30018 | 0.19140 | 0.1633 | 0.14303 | 0.16268 | 0.12125 | 0.12507 |
| 3 | 0.86156 | 0.32864 | 0.20148 | 0.18497 | 0.13756 | 0.16203 | 0.12158 | 0.13075 |
| 4 | 0.86021 | 0.30849 | 0.19929 | 0.17966 | 0.13714 | 0.16386 | 0.12408 | 0.13268 |
| 5 | 0.85837 | 0.38187 | 0.18893 | 0.16082 | 0.15434 | 0.14493 | 0.10045 | 0.13701 |
| 6 | 0.90000 | 0.19040 | 0.16108 | 0.14358 | 0.15992 | 0.12018 | 0.12700 | 0.29788 |
| 7 | 0.84418 | 0.35251 | 0.1986 | 0.17765 | 0.15517 | 0.1577 | 0.11762 | 0.13701 |
| 8 | 0.85781 | 0.31088 | 0.20372 | 0.1874 | 0.14614 | 0.1502 | 0.11325 | 0.13490 |
| 9 | 0.85069 | 0.34529 | 0.19014 | 0.17468 | 0.14273 | 0.15499 | 0.11341 | 0.13317 |

针阀泄漏 T8

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | f0 | f1 | f2 | f3 | f4 | f5 | f6 | f7 |
| 1 | 0.69644 | 0.22654 | 0.15001 | 0.15022 | 0.13759 | 0.16145 | 0.11456 | 0.12451 |
| 2 | 0.69128 | 0.26862 | 0.1506 | 0.13995 | 0.12654 | 0.15927 | 0.10652 | 0.12452 |
| 3 | 0.6884 | 0.22367 | 0.15434 | 0.15514 | 0.14198 | 0.15405 | 0.11635 | 0.12645 |
| 4 | 0.68592 | 0.23286 | 0.12923 | 0.15764 | 0.12569 | 0.15864 | 0.11518 | 0.13066 |
| 5 | 0.68496 | 0.24594 | 0.16993 | 0.14384 | 0.12628 | 0.15579 | 0.11548 | 0.13391 |
| 6 | 0.6845 | 0.22787 | 0.15609 | 0.13999 | 0.13234 | 0.1522 | 0.11710 | 0.12979 |
| 7 | 0.68202 | 0.2496 | 0.15431 | 0.13532 | 0.13087 | 0.15811 | 0.10670 | 0.12397 |
| 8 | 0.67888 | 0.21911 | 0.14028 | 0.16365 | 0.13674 | 0.16136 | 0.10575 | 0.11996 |
| 9 | 0.70786 | 0.23190 | 0.13993 | 0.14184 | 0.13266 | 0.14887 | 0.11745 | 0.13671 |

出油阀泄漏 T9

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | f0 | f1 | f2 | f3 | f4 | f5 | f6 | f7 |
| 1 | 0.76061 | 0.25103 | 0.15455 | 0.16977 | 0.15036 | 0.16779 | 0.12840 | 0.14224 |
| 2 | 0.76042 | 0.22351 | 0.14963 | 0.17073 | 0.13551 | 0.17105 | 0.11886 | 0.13910 |
| 3 | 0.75545 | 0.2457 | 0.14289 | 0.16287 | 0.12928 | 0.16842 | 0.12769 | 0.13402 |
| 4 | 0.75269 | 0.24863 | 0.1751 | 0.14807 | 0.13969 | 0.16781 | 0.11634 | 0.13952 |
| 5 | 0.74851 | 0.29003 | 0.17448 | 0.13540 | 0.13377 | 0.17046 | 0.12993 | 0.13592 |
| 6 | 0.75103 | 0.23735 | 0.1676 | 0.1615 | 0.14311 | 0.16944 | 0.12232 | 0.13836 |
| 7 | 0.75035 | 0.24078 | 0.16833 | 0.15853 | 0.14357 | 0.16213 | 0.12113 | 0.14087 |
| 8 | 0.74986 | 0.24547 | 0.16595 | 0.15154 | 0.14302 | 0.16982 | 0.12104 | 0.14655 |
| 9 | 0.76067 | 0.21935 | 0.15168 | 0.16554 | 0.14553 | 0.15967 | 0.11545 | 0.13909 |

## 4.2 SVM故障诊断技术实现

### 4.2.1 交叉验证

交叉验证（Cross Validation）是用来验证分类器性能的一种统计分析方法。基本思想是把在某种意义下的原始数据（dataset）进行分组，一部分作为训练集（training set），另一部分作为验证集（testing set）。首先用训练集对分类器进行训练，再利用验证集来测试训练得到的模型（model）。以此作为评价分类器的性能指标。常见的交叉验证方法有：留出法（hold-out method）、K折交叉验证（K-fold Cross validation）、留一法（Leave-one-out cross validation）。

#### 4.2.1.1 留出法

留出法直接将数据集D划分为两个互斥的集合，其中一个集合作为训练集S，另一个作为测试集T，且两者没有交集。在S上训练出模型后，用T来评估其测试误差，从而作为对泛化误差的估计。

通常而言，一般选用数据集样本数的70%作为训练集，另外30%作为测试集。以测试集的分类错误作为其错误率，以测试集的分类正确率作为其精度。

需要注意的是，训练集和测试集的划分要尽可能保持数据的一致性，避免因数据划分过程引入额外的偏差而对最终结果产生影响。例如在分类任务中至少要保持样本的类别比例相似。如果从采样的角度来看待数据集的划分过程，这保留类别比例的采样方式通常被称为“分层采样”。例如通过对D进行分层采样而获得含有70%样本的训练集S和含有30%样本的测试集T。若D包含500个正例和500个反例，这分层采样得到的S应该包含350个正例和350个反例，而T也包含150个正例和150个反例。若S、T中样本类别比例差别很大，则误差估计将由于训练、测试数据分布的差异而产生偏差。

#### 4.2.1.2 K折交叉验证

K折交叉验证先将数据集D划分为k个大小相似的互斥子集，即每个子集之间都没有交集。每个子集都尽可能保持数据分布的一致性，即从D中通过分层采样得到。然后每次k-1个子集的并集作为训练集，余下的那个子集作为测试集，这样就可以获得k组训练集和测试集，从而可进行k次训练和测试，最后返回的是这k个测试结果的均值。

显然，k折交叉验证评估结果的稳定性和保真性在很大程度上取决于k的取值，为强调这一点，所以这一方法的名字称为“K折交叉验证”。K最常用的取值是10，此时成为10这交叉验证；其他常用的k值有5、20等。图给出了10这交叉验证的示意图。

与留出法相似，将数据集D划分为k个子集同样存在多种划分方式。为减少因样本划分不同而引入的差别，k折交叉验证通常要随机使用不同的划分重复p次，最终的评估结果是这p次k折交叉验证结果的均值，例如常见的有“10次10折交叉验证”。

#### 4.2.1.3 留一法

假定数据集D中包含m个样本，若令k=m，这得到了交叉验证法的一个特例：留一法。显然留一法不受随机样本划分方式的影响，因为m个样本只有唯一的方式划分为m个子集，每个自己包含一个样本。留一法使用的训练集与初始数据集相比只少了一个样本，这就使得赵绝大多数情况下，留一法被实际评估的模型与期望评估的用D训练出的模型很相似。因此，留一法的评估结果往往被认为比较准确。然而，留一法也有其缺陷：在数据集样本数较大时，训练m个模型的计算开销可能是演绎忍受的，比如数据集包含一百万个样本，则需训练一百万个模型。而这还是未考虑算法调参数的情况下。另外，留一法的估计结果也未必永远比其他评估方法准确。

### 4.2.2 惩罚项和松弛参数

大多数学习算法都有有些参数（parameter）需要设定，参数配置不同，学得模型的性能往往有显著差别。因此，在进行模型评估与选择时，除了要对适用学习算法进行选择，还需对算法参数进行设定，这就是通常所说的“参数调节”或简称“调参”（parameter tuning）。

对每种参数配置都悬链出模型，然后把对应最好模型的参数作为结果。这样的考虑基本是正确的，当学习算法的很多参数是在实数范围内取值，因此，对每种参数配置都训练出模型来是不可行的。现实中常用的做法，是对每个参数选定一个范围和变化步长。在本次学习中我们选定惩罚项参数C为0.00001-100000。Gamma为0.00001-100000。步长为一个次方。

显然这样选定的参数往往不是“最佳”值，但这是在计算开销的性能估计之间进行折中的结果，通过这个折中，学习过程才变得可行。事实上，即便在进行这样的折中之后，调参往往仍很困难。

### 4.2.3 多分类学习

现实中常遇到多分类学习，有些二分类学习方法可直接推广到多分类，但在更多情形下，我们是基于一些基本策略，利用二分类学习器来解决多分类问题。

一般来说，考虑N个类别，多分类学习的基本思路是拆解法，即将多分类任务拆为若干个而分类任务求解。具体来说，先对问题进行拆分，然后为拆除的每个二分类任务训练一个分类器；在测试时，对这些分类器的预测结果进行集成以获得最终的多分类结果。这里的关键是如何对多分类任务进行拆分，以及如何对多个分类器进行集成。本节主要介绍拆分策略：

经典的拆分策略有三个：“一对一”（One vs. One，简称OvO）、“一对其余”（One vs. Rest，简称OvR）和“多对多”（Many vs. Many，简称MvM）。

#### 4.2.3.1 OvO

 给定数据集D={}。OvO将这N个类别两两配对，从而产生N(N-1)/2个二分类任务，例如OvO将为区分类别Ci和Cj训练一个分类器，该分类器把Ci类样例作为正例，Cj类样例作为反例。在测试阶段，新样本将同时提交给所有分类器，于是将得到N(N-1)/2个分类结果，最终结果可通过投票产生：即把被预测的最多的类别作为最终分类结果。如图。

#### 4.2.3.2 OvR

OvR是每次将一个类的样例作为正例，所有其他类的样例作为反例来训练N个分类器。在测试时若仅有一个分类器预测为正类，则对应的类别标记作为最终分类结果，如图。若有多个分类器预测为正类，则通常考虑各分类器的预测置信度，选择置信度最大的类别标记作为分类结果。

不难看出，OvR只需训练N个分类器，而OvO需训练N(N-1)/2个分类器，因此，OvO的存储开销和测试时间开销通常比OvR更大。但在训练时，OvR的每个分类器均使用全部训练样例，而OvO的每个分类器仅用到两个样例。因此，在类别很多的时候，OvO的训练时间开销通常比OvR更小。至于预测性能，则取决于具体的数据分布，在多数情况下两者差不多。

#### 4.2.3.3 MvM

MvM是每次将若干个类作为正类，若干个其他类作为反类。显然，OvO和OvR是MvM的特例。MvM的正反类构造必须有特殊的设计，不能随意取。

### 4.2.4 SVM故障诊断技术实现

# 第五章 总结与展望

## 5.1 本文工作总结

支持向量机有着一套坚实的理论基础，作为一种新的基于统计学习理论的机器学习方法在理论方面有很突出的优势。但遗憾的是它的应用研究现在还比较滞后，目前大部分研究报道还都是仿真和对比实验，因此可以判断支持向量机的应用研究是一个大有作为的方向，是一个值得大力研究的领域，对它的研究将对机器学习等学科领域产生重要影响。

论文围绕支持向量机在柴油机故障诊断应用中的问题进行研究，现将本文研究的主要内容与成果总结如下：

1)通过对国内外柴油机故障诊断技术现状和研究方向的综述，指出使用支持向量机做柴油机故障诊断的优势，并举例了一个用SVM进行柴油机燃油系统故障诊断的实例。

2)以柴油机中产生故障最频繁的柴油机燃油系统为研究对象，使用支持向量机的多类分类器对故障样本进行了分类试验，并对常规的SVM中的惩罚参数C和核函数参数gamma如何选择做了编程优化。

3)用VB语言编写了柴油机故障诊断管理系统，方便用户在实际应用时做到友好的人机交互，管理诊断数据及结果.

## 5.2 进一步研究的展望

在论文课题研究中，随着课题的开展和深入，作者深切感觉到还有很多问题需要深入研究。但由于本人时间、精力、能力有限，本文只是做了使用支持向量机进行柴油机故障诊断的前期研究，仍然有很多需要进一步研究和探讨的问题。需要在以下几个方面进行深入研究：

1)本文研究的重点是故障发生后故障类型的诊断，但在实际中如何避免故障发生和轻微故障发生后如何避免故障变大是国际社会对故障诊断这一课题研究的重点方向，预测成为故障诊断领域研究的新方向，因硬件条件和时间等因素限制，本文未涉及故障预测部分，这将是后期继续研究工作的重点

2)柴油机故障数据库的建立。支持向量机可以通过一定数量的柴油机故障实际数据整理出反故障与特征量之间的关系来进行真正意义上的故障诊断，因此柴油机故障数据库的建立十分有意义，这将极大的推动柴油机故障诊断技术在实际中的运用。

3)目前支持向量机主要是采用离线训练在线识别的方法进行学习，如何使它能够在线学习和辨识是下一步研究的问题。国内外支持向量机的应用研究现在主要还处于仿真及实验室阶段，应不断拓宽其应用领域，加深其应用深度，在柴油机故障诊断方面深入研究可以诊断出多种柴油机系统故障的基于SVM的柴油机系统故障诊断软件，推动SVM在柴油机故障诊断领域的发展。

# 参考文献

[1] 船舶柴油机故障诊断现状及发展趋势 张百慈

[2] [柴油机故障诊断技术的现状及展望](http://xueshu.baidu.com/s?wd=paperuri%3A%28cdc9e005eefd703ef83e05242ddee1eb%29&filter=sc_long_sign&tn=SE_xueshusource_2kduw22v&sc_vurl=http%3A%2F%2Fwww.cqvip.com%2Fqk%2F92166x%2F200106%2F5648852.html&ie=utf-8&sc_us=16702118861102702068) 曹龙汉

[3] 船舶柴油机故障诊断技术研究 王海松

[4] 船舶柴油机运行工况诊断仿真研究 黄加亮 蔡振雄

# 致谢

在本论文即将完成之际，谨此向我的导师XXX老师致以衷心的感谢和崇高的敬意!本论文的工作是在XXX老师的悉心指导下完成的。他以敏锐的洞察力、渊博的知识、严谨的治学态度、精益求精的工作作风和对科学的献身精神给我留下了刻骨铭心的印象，这些使我受益匪浅，并将成为我终身献身科学和献身事业的动力。

在攻读硕士的这X年里，导师不仅为我创造了优越的科研和学习环境，使我得以在船舶领域中自由翱翔，同时在思想上、人生态度和意志品质方面给予了谆谆教诲，这些教益必将激励着我在今后的人生道路上奋勇向前。

真诚感谢师兄师姐师妹以及同届同学给予的帮助，他们不仅在学术上给我指引，而且在生活上予以帮助，从他们身上我学到很多知识。

衷心的感谢我的父母和其他亲朋好友对我的关心、支持和理解，没有他们对我的关心、鼓励和支持，我无法完成现在的硕士学业。

最后，感谢曾经教育和帮助过我的所有老师。衷心地感谢为评阅本论文而付出宝贵时间和辛勤劳动的专家和教授们!

忘不了学院所有的老师，忘不了班里的同学，谢谢你们在这人生最后的校园生活里的陪伴。接着，我们都将踏上人生崭新的旅程，愿我们都越来越好!