

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

Система электрооборудования постоянного тока, с номинальным напряжением 24 В, выполнена по однопроводной схеме: с корпусом («массой») соединены минусовые выводы источников тока.

Информационные устройства переднее, заднее, боковое информационно-транспортное электронное табло, бегущая строка в салоне (по желанию Заказчика). Руководство по эксплуатации прилагается.

Электрооборудование троллейбуса состоит из электропроводов, объединенных в жгуты, которые соединяют потребителей электроэнергии с источниками электроснабжения. Надежность работы системы обеспечивается комплексом датчиков, указателей, плавких, термобиметаллических предохранителей, выключателей и переключателей тока.

На троллейбусе применена система электрооборудования постоянного тока с номинальным напряжением 24 В и рабочим напряжением 28 В, исполненная по однопроводной схеме: с корпусом (массой) соединены минусовые выходы питания.

В систему электрооборудования входят: система электрообеспечения, система внешнего освещения и сигнализации, система управления пассажирскими дверьми система аварийного выключателя, внутреннее освещение, приборы контроля и сигнализации, радиооборудование.

Аккумуляторные батареи

Аккумуляторы расположены за дверцей мотоотсека справа, в технологической нише на выдвинутой каретке.



Рисунок 6.1– Расположение аккумуляторных батарей

При ремонте (проверке) электрооборудования следует соблюдать правила техники безопасности.

При сварочных работах и ремонте электрооборудования, аккумуляторные батареи нужно отключать.

Разъединение: Сначала отсоедините клемму с отрицательной полярностью, затем – с положительной.

Соединение: Сначала соедините клемму с положительной полярностью, затем – с отрицательной.

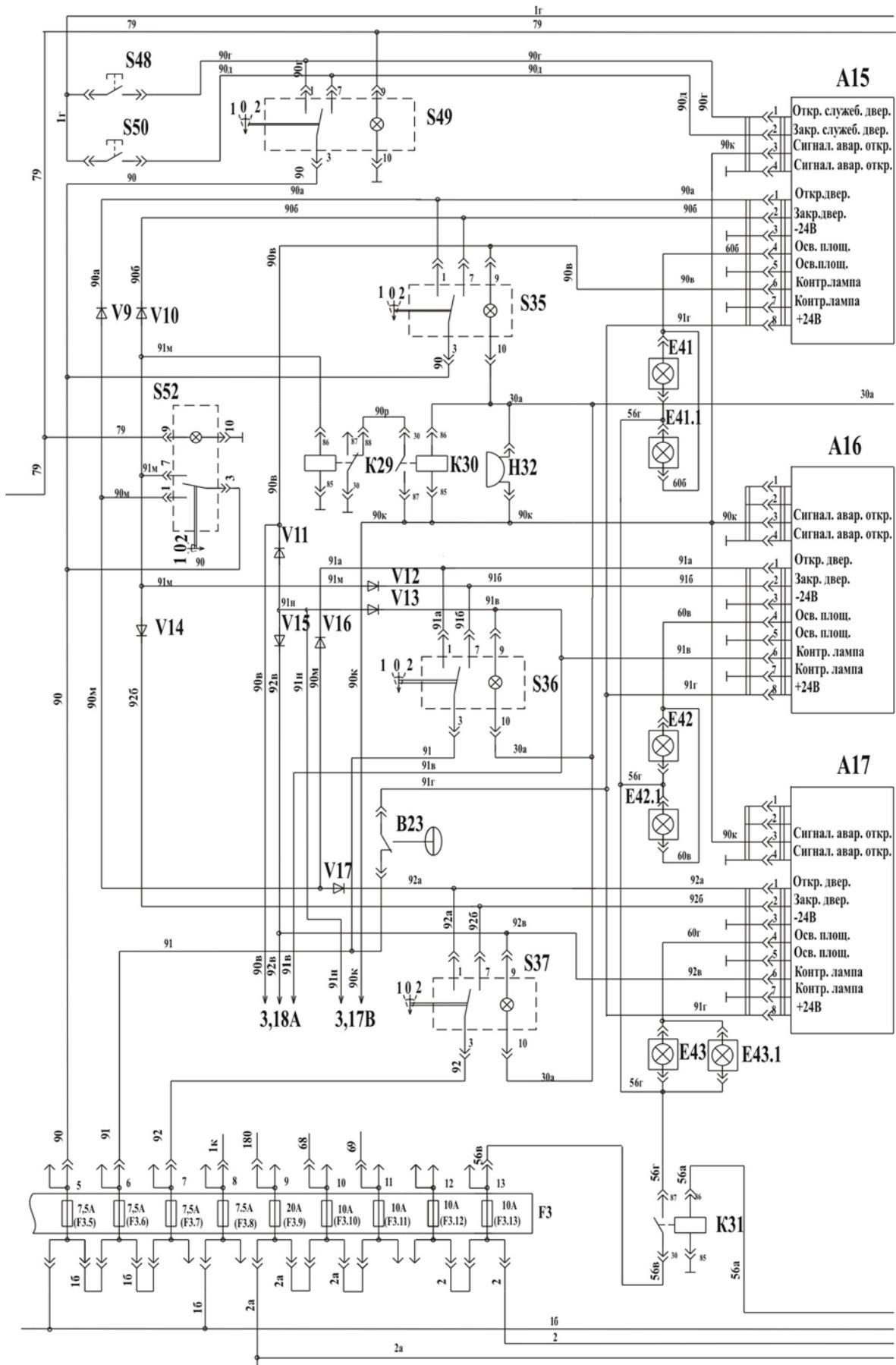
Буксировку троллейбуса начинать только с подключенными аккумуляторами.

Не допускайте вблизи аккумуляторов работ с открытым огнем, не курите и не допускайте образования искры. Около аккумуляторов не должно находиться никаких металлических предметов.

Привод дверей (электрическая часть)

Система управления дверьми комбинированная, с электрическими и пневматическими приводами. Электрическое управление дверьми производится из кабины водителя кнопками 24, 25, 26, 27, 28 установленными на щитке приборов, и контролируется контрольными лампами. Двери оснащены органами управления для аварийного открывания дверей как из салона, так и снаружи. Кроме того, управление передней дверью может осуществляться кнопками, расположенными спереди троллейбуса за технологической дверкой. Согласно схемы электрооборудования троллейбуса, осуществляется контроль аварийного открывания дверей. При аварийном открывании дверей включается звуковой сигнал и загорается контрольный индикатор на щитке приборов. Для разблокирования этой системы необходимо кран аварийного открывания дверей вернуть в исходное положение и нажать кнопку закрывания дверей.

Электрическая схема подключения дверных механизмов приведена ниже.



A15...A17 – привод дверей;

B23 - выключатель пневматический (давление в контурах дверей);

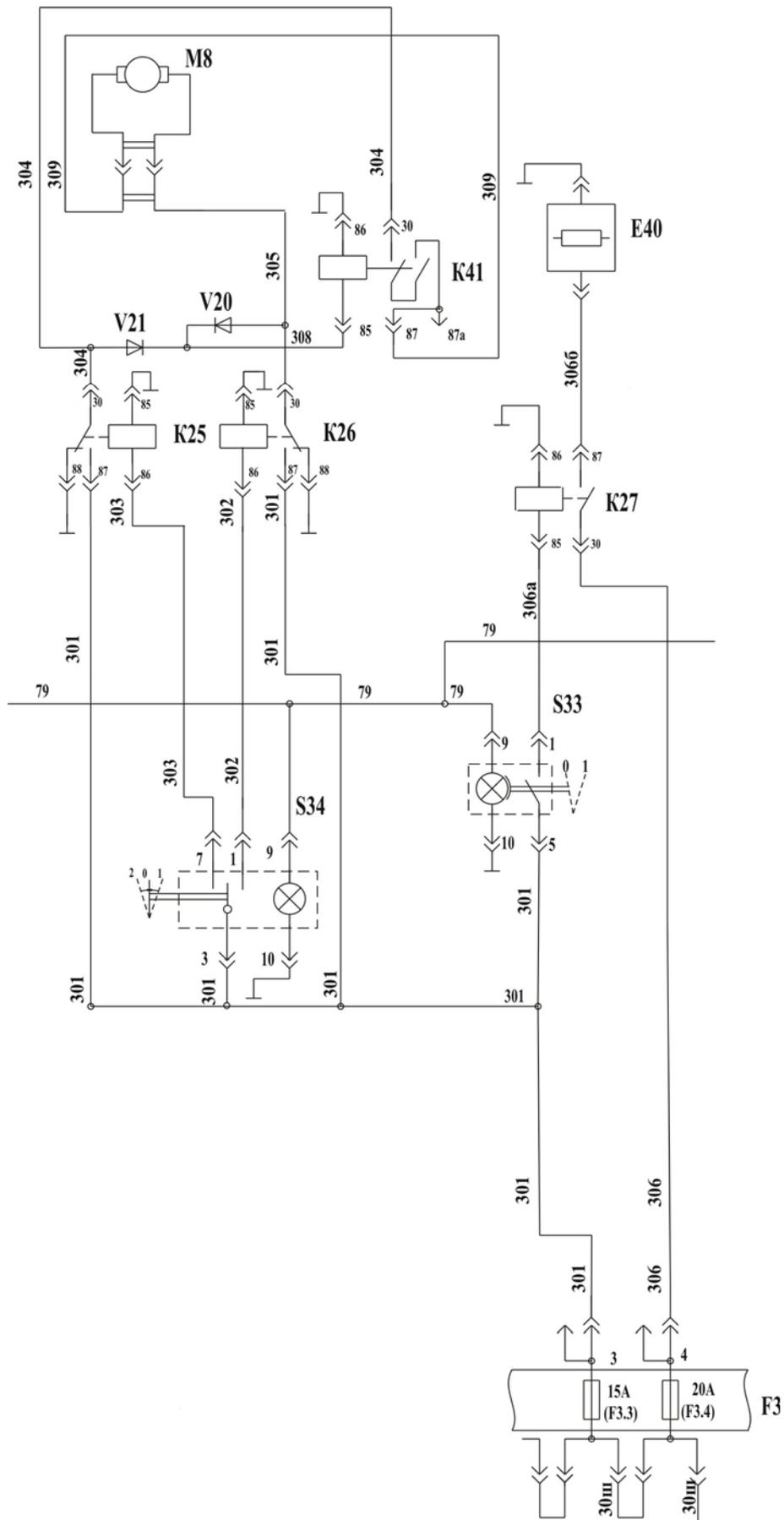
E41, E41.1 – плафон (освещение проёма передних дверей);
E42, E42.1 – плафон (освещение проёма средних дверей);
E43, E43.1 – плафон (освещение проёма задних дверей);
F3 – блок плавких предохранителей 41.3722-9;
H32 – зуммер 831.3747-01 (сигнализация аварийного открывания дверей);
K29, K30 – реле 901.3747.010 (системы аварийной сигнализации положения дверей);
K31 – реле 901.3747.010 (включение плафонов освещения дверных проёмов);
S35 – переключатель (управление передними пассажирскими дверьми);
S36 – переключатель (управление средними дверьми);
S37 – переключатель (управление задними дверьми);
S48 – выключатель открывание служебных дверей ВК34;
S49 – выключатель открывание и закрывание служебных дверей;
S50 – выключатель закрывание служебных дверей ВК34;
S52 – выключатель закрывание и открывание всех дверей;
V9...V17 – диод полупроводниковый (система управления дверьми).

Рисунок 6.2 - Электрическая схема привода дверей

Электрический подъемник оконного стекла водителя - подъём/опускание оконного стекла водителя производится клавишей (см. «Органы управления») с помощью электропривода.

Обогрев бокового стекла водителя - выключатель обогрева бокового стекла водителя расположен на левой панели щитка приборов.

Электрическая схема подъёма/опускания бокового стекла водителя, и обогрев приведены на рисунке 6.3.



*E40 – термоэлемент обогрева бокового стекла;
 F3 – блок плавких предохранителей 41.3722-9;*

*K25, K26 – реле 901.3747.010 (система опускание/подъема бокового стекла);
K27 - реле 901.3747.010 (обогрев бокового стекла);
K41 – реле 738.3747-20 (системы подъема/опускание бокового стекла);
M8 – электродвигатель подъёма бокового стекла;
S33 – выключатель обогрева бокового стекла;
S34 – переключатель опускание/подъема бокового стекла;
V20, V21 – диод полупроводниковый.*

Рисунок 6.4 – Электрическая схема опускания/подъема и обогрева бокового стекла

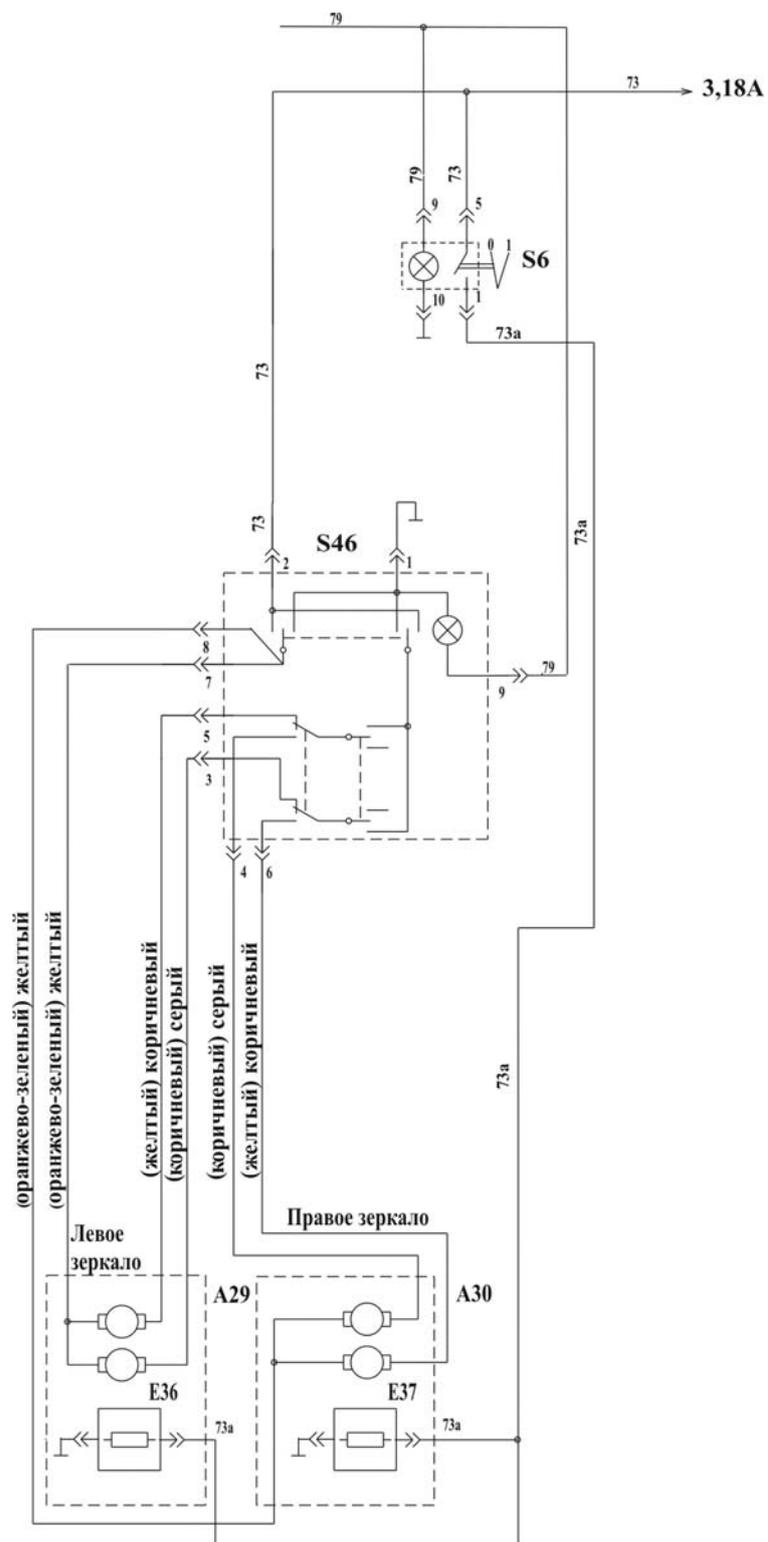
Регулировка положения зеркал заднего вида (если установлен рычаг регулировки положения внешних зеркал на щитке приборов).

Регулировка положением зеркал осуществляется с помощью электропривода.

Обогрев зеркал заднего вида

Для предотвращения замерзания зеркал в холодное время года они оборудованы системой подогрева.

Электропривод регулировки положений и обогрев зеркал заднего вида приведён на рисунке 6.5.



*A29 – привод поворота левого зеркала заднего вида;
A30 - привод поворота правого зеркала заднего вида;
E36, E37 – термозлемент зеркала заднего вида;
S6 – выключатель обогрева зеркал заднего вида;
S46 – переключатель положение зеркал заднего вида.*

Рисунок 6.5 – Электропривод регулировки положения зеркал заднего вида и обогрев зеркал заднего вида

