

**Bezdotykowy trakcyjny czujnik
obecności tramwaju i trolejbusu
TLC 4**

**TLC 4
HR-8474**

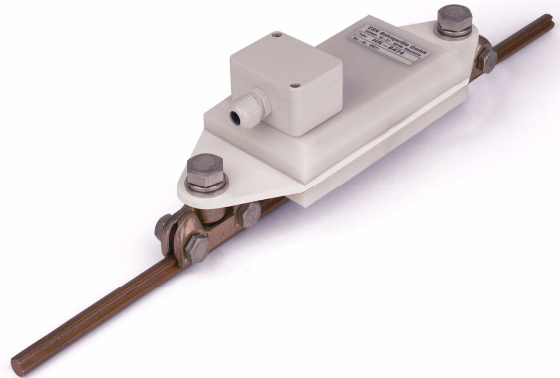


ZAKŁAD SIECI I ZASILANIA Sp. z o.o.

ul. Tyska 8-10, 52-014 Wrocław
tel./fax +48/71/342-76-44
tel. :+48/71/342-74-51;
e-mail: biuro@zsiz.pl
www.zsiz.pl

Zasada działania :

Bezdotykowy trakcyjny czujnik obecności tramwaju lub trolejbusu został skonstruowany do zastosowania we wszystkich przypadkach, w których dotychczas stosowano sanki stykowe na sieci trakcyjnej ; tzn. do wszystkich zadań, w których odbierak prądu powinien wywołać sygnał. Prosty i szybki montaż bezstykowego trakcyjnego czujnika obecności tramwaju (trolejbusu) TLC 4 i galwanicznie oddzielone sygnały wyjściowe od sieci trakcyjnej, powodują możliwość szerszego zastosowania tego urządzenia w komunikacji miejskiej. Z powodzeniem można go zastosować w układach sygnalizacji ulicznej, w układach blokad, w układach zwrotnic elektrycznych itp. Bezdotykowy trakcyjny czujnik obecności tramwaju (trolejbusu) TLC 4 jest nowoczesnym urządzeniem elektronicznym, którego największą zaletą jest brak mechanicznego kontaktu odbieraka prądu z urządzeniem.



W porównaniu do klasycznych sanek stykowych na sieci trakcyjnej, bezstykowy zestyk obecności tramwaju (trolejbusu) eliminuje zjawiska drgań sieci trakcyjnej, uszkodzeń odbieraków prądu jak również zjawisko iskrzenia w czasie przejazdu tramwaju (trolejbusu) pod czujnikiem.

Nowoczesne rozwiązania technologiczne zastosowane w bezdotykowym czujniku obecności tramwaju (trolejbusu) zwiększyły pewność prawidłowego wykrycia poruszającego się tramwaju (trolejbusu), niezależnie od jego kierunku i przy dużych prędkościach. Bezdotykowy czujnik trakcyjny pewnie wykrywa obecność poruszającego się tramwaju (trolejbusu) w zakresie prędkości od 0 do 120 km/h.

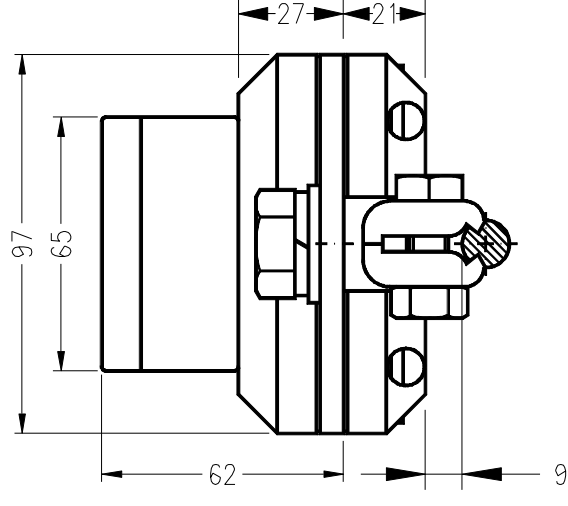
Dla użytkownika największą zaletą bezdotykowego czujnika jest jego pełna separacja galwaniczna w stosunku do sieci trakcyjnej. Eliminuje to możliwość porażenia prądem pracowników konserwujących sieć trakcyjną.

TLC 4 (HR-8474)

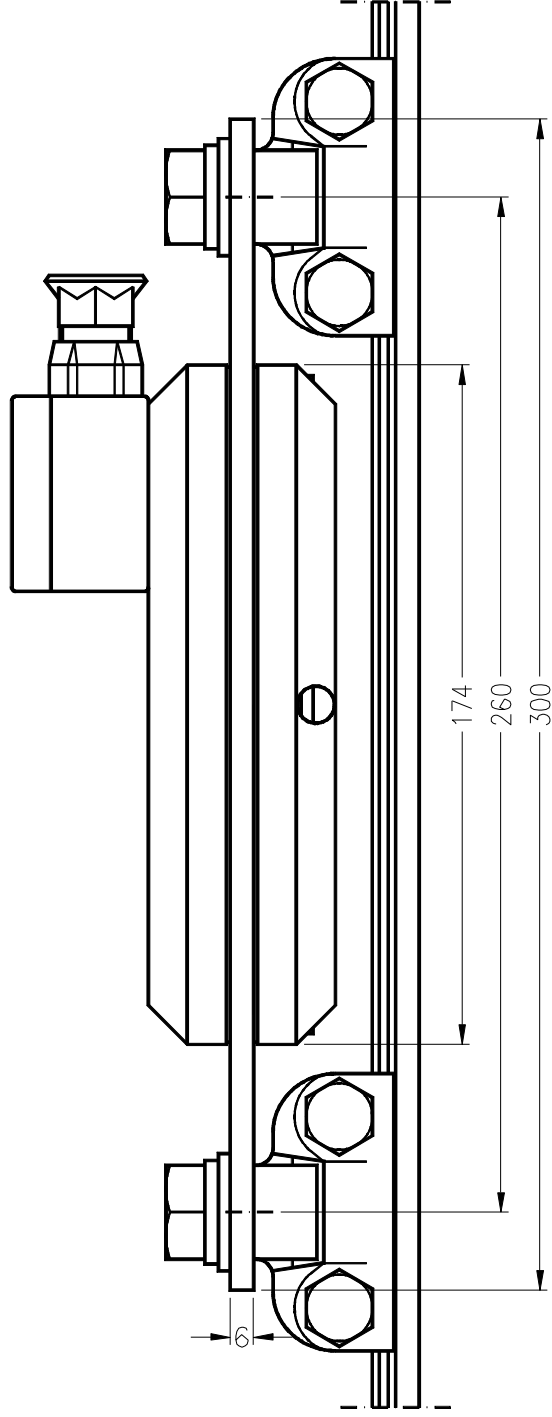
Dane techniczne :

Materiał , z którego wykonano obudowę:	Polyamid 6,6
Nośnik:	GFK
Mocowanie :	za pomocą zacisków przewodu jezdnego zgodnie z DIN 43142/44 na przewodzie jezdnym
Ciężar urządzenia bez zacisków :	ok. 0,8 kg
Ciężar z zaciskami na przewód jezdny :	ok. 1,4 kg
Zaciski przewodu jezdnego:	dla eksploatacji trolejbusów3.....
Przewody doprowadzające:	4 skręcone ze sobą żyły Kabel sygnalizacyjny typu YKSLYekw-P 0,6/1kV 2x2x0,75 lub równoważny
Długość:	max. 3000 m
Rezystancja :	max. 50 Ω
Wartość progowa:	pałąk odbieraka prądu przynajmniej 40 mm szerokości, niezależnie od grubości powłoki węgla
Rezerwa odstępów załączania:	przynajmniej 15 mm od przewodów jezdnych
Prędkość pojazdu max.:	do 120 km/h
Temp. pracy :	- 25 $^{\circ}\text{C}$ do + 70 $^{\circ}\text{C}$
Rodzaj zabezpieczenia:	IP 67 (całkowicie zalany)
Izolacja:	zależna od rodzaju izolacji przewodu sygnałowego (sterowniczego) nie mniej niż 1 kV
Izolacja samego czujnika:	3 kV DC
Napięcie zasilające :	następuję poprzez przynależny separator (napięcie) DC 20-24 V
Przełączniki wyjściowe:	2 przełączne styki 250VAC
Prąd zestyku:	I = 20 mA
Obciążenie wtórne:	< 300 Ω
Czas trwania sygnału:	zależny od szerokości pałąka i prędkości jazdy – impuls 1 s
Obciążenie uderzeniowe:	max. 30g

TLC 4 (HR-8474)



Widok czujnika zainstalowanego na przewodzie jezdny (widok poprzeczny)



Widok czujnika zainstalowanego na przewodzie jezdny (widok podłużny)

Układ połączeń czujnika TLC 4 – centralka HR-8480

