

## **ПРИМЕНЕНИЕ ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКОГО ПРИВОДА В РАБОЧЕЙ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЕ ТРОЛЛЕЙБУСА**

*Рыбалтовский Виктор Викторович*

*Научный руководитель – канд. техн. наук, доц. Рахлей А.И.*

В настоящее время в троллейбусах применяется пневматический привод тормозов.

Недостатки данного привода:

1. Большое количество пневмоаппаратов;
2. Наличие управляющих трубопроводов;
3. При большой длине управляющих трубопроводов сложности обеспечения требуемого быстродействия;
4. Сложность обеспечения синхронного срабатывания тормозных механизмов мостов;
5. Большая металлоемкость и материалоемкость.

Установка электропневматического привода (ЭПП) в тормозной системе дает возможность:

1. Сократить количество пневмоаппаратов ;
2. Обеспечить высокое быстродействие и синхронность срабатывания тормозных механизмов мостов;
3. Повысить плавность торможения, так как ЭПП обеспечивает следящее действие на большем промежутке рабочего хода тормозной педали, чем пневмопривод, что позволяет более плавно изменять замедление подвижного состава при служебных торможениях.
4. Снизить расход сжатого воздуха, из-за отсутствия управляющих трубопроводов;
5. Расширить функциональные возможности тормозной системы, за счет использования элементов ЭПП в системе противобуксования, в антиблокировочной системе и в системе обеспечения курсовой устойчивости, при установке пневмомодуляторов непосредственно на колеса.