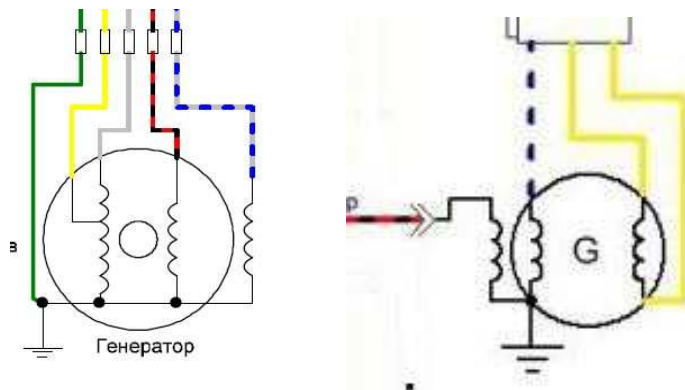


В связи с тем, что всё больше владельцев аппаратов с двигателями типа 139FMB и светом на переменке сталкиваются с шестикатушечными генераторами (замена двигателя или хочется генератор помощнее) назрела необходимость в написании данной статьи.

Прежде всего, разберёмся в чём отличия. На рисунке — схема обычного двухкатушечного генератора и схема шестикатушечного генератора.



Что мы видим? Есть два момента, чем этот генератор отличается от шестикатушечного:

1. Силовая обмотка (жёлтый провод) соединена с массой.
2. Наличие регулирующей обмотки (белый провод).

Отсюда понятно, что если подключить новый генератор к старому регулятору, регулятор начинает чудить, и естественно не работает.

Отсюда вывод — менять регулятор напряжения однозначно. Или вы купите регулятор от Актива, или спаяете сами по ветке [«Реле - регуляторы напряжения для аппаратов с однофазным генератором»](#) - дело ваше.

Подключение регулятора простое. Красный — к аккумулятору, зелёный — на массу, остальные — на генератор. Номинал предохранителя увеличьте до 16 А, так как теперь весь ток будет идти через аккумулятор.

Генератор подключили, теперь пора переводить потребители на постоянный ток. Ищем в жгуте проводов, идущем на правую ручку (выключатель света) жёлтый провод. Вытаскиваем контакт с жёлтым проводом со стороны основного жгута, изолируем, и вставляем новый контакт с новым проводом. Новый провод присоединяем к чёрному проводу после замка зажигания.

Теперь схема включения потребителей у нас такая — генератор — аккумулятор — красный провод — замок зажигания — чёрный провод — жёлтый провод правого переключателя — потребители. Но в приборку всё равно должен заходить жёлтый провод напрямую от генератора. Причина — тахометр на Альфах запитан напрямую от генератора, от переменки. Возможны проблемы с работой тахометра, в указанной ветке есть 6 вариантов включения тахометра. Один из них вам подойдёт. Владельцам аппаратов с трёхпроводным тахометром (тот, который берёт импульсы с коммутатора) и аппаратов без тахометра можно не заморачиваться.

Всё. Теперь повернул ключ — вся схема запитана. Но у меня было одно сомнение. Я не знал, как поведёт себя замок зажигания, если пропускать через

него весь ток (до 5 А). Статистики не было, а возиться с подгоревшими контактами не хотелось. Дабы обезопаситься, я управление фарой сделал через автомобильные реле. Мороки немного, а ток через замок зажигания практически не увеличился. Спустя два года я не услышал, чтобы у кого-то после переделки подгорели контакты на замке зажигания. Так что, думаю, можно и без реле.

И ещё. Теперь уже посадить аккумулятор не просто, а очень просто. Желательно поставить какой-нибудь индикатор напряжения, дабы не оказаться в чистом поле с посаженным аккумулятором и без света.

Два сезона эксплуатации подтвердило, что схема на постоянке удобнее. Аккумулятор перестал выкипать, напряжение в норме, переводить лампы на светодиоды — не проблема. На переменке светодиоды горели. На привале ночью на дороге теперь можно включить габариты.

Теперь для тех, кто хочет оставить двухкатушечный генератор, но перевести на постоянку. Для этого опять же, нужен новый регулятор и доработать генератор следующим образом:

- в месте спая обмоток отпаиваем жёлтый провод, спай изолируем.
- отпаиваем от массы второй вывод силовой обмотки, припаиваем к нему жёлтый, изолируем.
- дальше подключаем к регулятору. У нас получилось не два жёлтых, а белый и жёлтый. Для регулятора порядок подключения значения не имеет.

Wicker