

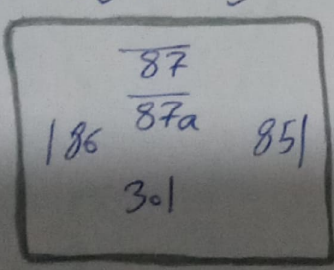
کاربرد رله در مدار: یک جایی که یک مصرف‌کننده این رله یک مدار کنترل می‌خواهد روشن و خاموش کند مثلاً یونیت فن یک کیت الکتریک و لایت‌های آبی که کار می‌کند این بخورد فن در آن کیت این کیت قابلیت نواره کفید فن داخل خود را داشته چون مثل آن جایی با ۸۰ مثل ۹۸ لایت بخاطر همین می‌باید رله استفاده می‌کنند. ادون کیت ما می‌داند رله در فعال می‌کنند چون رله برای خود یک برق ضعیف بسازد، وقتی که رله فعال شد مثل کفید فعال می‌شود و برق فن رو می‌رساند و مثل یک واسطه عمل می‌کند.

به موقع جایی هست کفید که جایی تعبیه کردم مثلاً کفید این ساخته هست و مصرف‌کننده در کیت جلو هست فاصله آن‌ها از هم خیلی زیاد هست برای اینکه می‌توانیم کیت آبی بسازیم یا پلاستیکی که آن کفید آبی بسازیم از رله استفاده می‌کنند. ادون کفید رله در فعال می‌کنند و رله برق ادون مصرف‌کننده را می‌دهد.

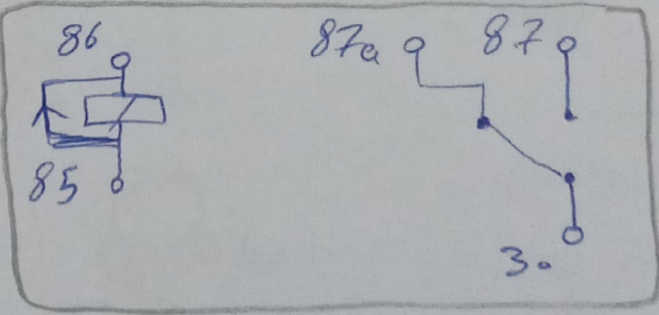
زمانی که ما می‌توانیم به عنوان تغییر کار از رله استفاده می‌کنیم. مثل تقویت استارت با استفاده از رله از برقی که از سوئیچ می‌آید به عنوان تحریک رله استفاده می‌کنیم و بعد رله که فعال می‌شود به پمپ سیم از پلاستیکی می‌دهد مصرف‌کننده تا کار کند.

ساختار رله

ما در رله یک کفید داریم و یک بوسیله دو ضعیف. حالا اگر بخواهیم یک کفید یک ضعیف هم داریم این بوسیله کارش این هست که وقتی برق به دو سر می‌رسد آنرا با هم وصل می‌کند و بعد که آنرا به پلاستیکی وصل می‌کنیم خودی. 30 و 87A در حالت عادی بهم وصل هستند (no) ولی وقتی که بوسیله عمل کرد آنرا بسته می‌کند 30 از پایه 87A جدا می‌شود و به پایه 87 وصل می‌شود.

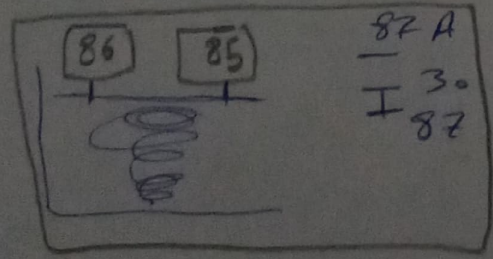


85, 86  
دو سر بوسیله



nc ← 87a, 30

no ← 30, 87



1 → 85

2 → 86

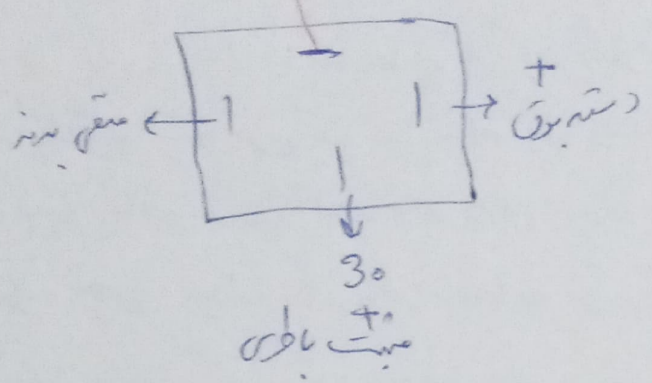
3 → 30

4 → 87a

5 → 87

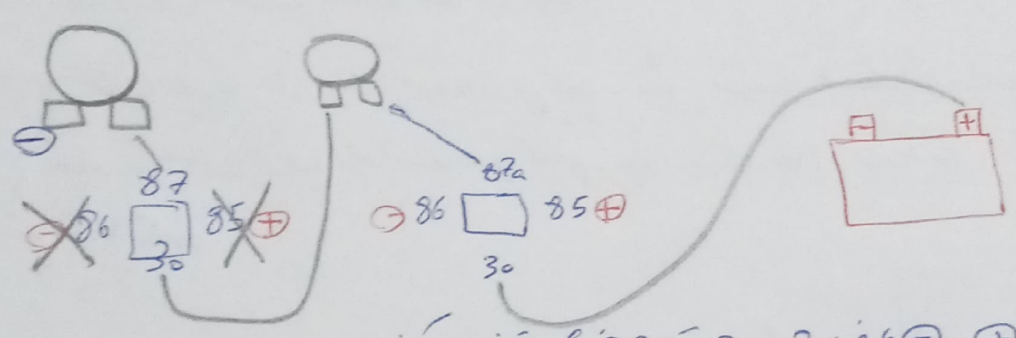
سپس یک مصرف کننده با استفاده از آن

باقی → - + بقی



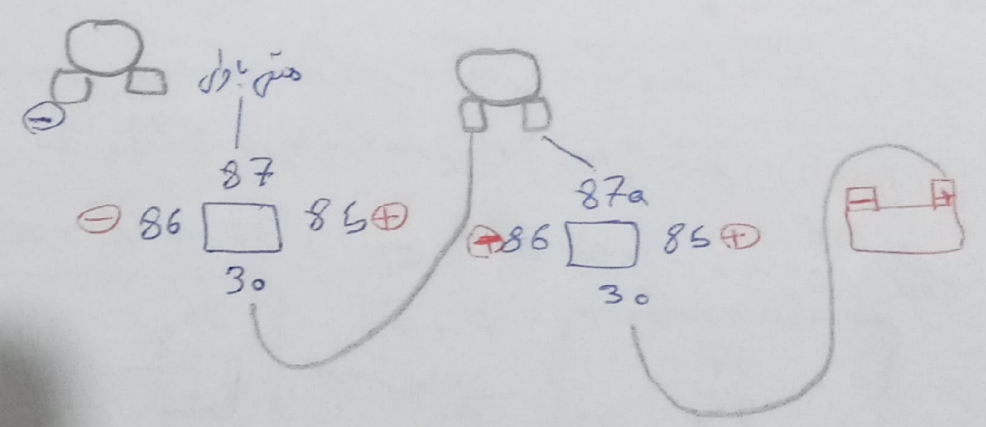
راه اندازی مدار فن پمپ بارها

در حالت دورگد این دو تا فن بصورت سری وصل میشوند یعنی برق + میاد داخل موتور  
در مینه میره داخل موتور 2 و باید دیکه اسل مغز هست و این مینه دور کند اما در تندر هر دو  
باید + و - مینمونه گیرند یعنی موازی میشوند و با در تندر هر یک خند.

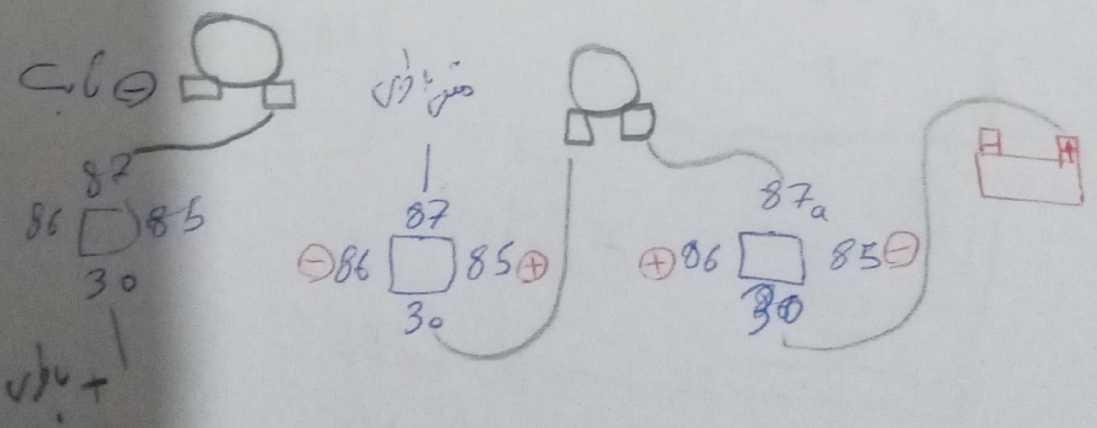


\* اگر جای + و - عوض شود، جهت برضی تغییر میکند.

فن ها در هر آرام بصورت سری  
و با استفاده از یک مغز فعال با کور.



دور تندر باید مغز  
بصورت موازی



دور تندر بصورت موازی هر دو تا باید  
کلیت هر دو ایضا وسط در CPU صورت

به مولد در مکان خود روست و جنبه عمومی دارد.

۱- چراغ های بزرگ ← نور بالا و نور کم  
 ۳am      ۵am

هر مصرف کننده برای کار کرده یک سبب و متن نیاز دارد.

۲- چراغ ترف → ۲ یا ۳ عدد - چراغ ترف سوم یا سبب ترف

۳- چراغ منده یا چراغ بلاک

۴- چراغ سقفی (۱- دائم روشن ۲- خاموش ۳- Auto اتصال به کلید ها در دریا)

۵- چراغ در کول (موتور اول روشن کردن چراغ ها)

۶- چراغ نقشه خوانه (سوه لاشه پخش جهت دار)

۷- چراغ صندوق

۸- چراغ دنده عقب (سفید رنگ)

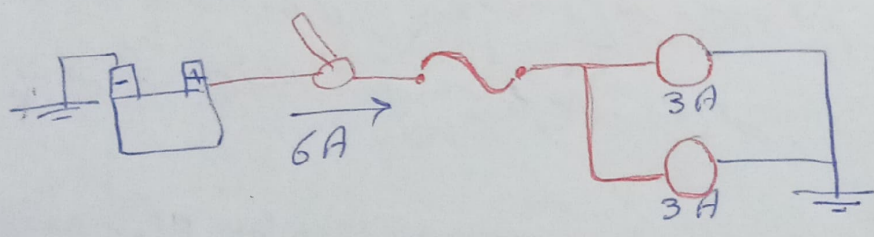
۹- چراغ ها که ارضا (فلاش هم هست)

۱۰- چراغ ترمز

۱۱- چراغ دیلاوت

نقشه خوان چراغ جلو 4.5

بلاستره خال منینه بدیل چراغ بالا

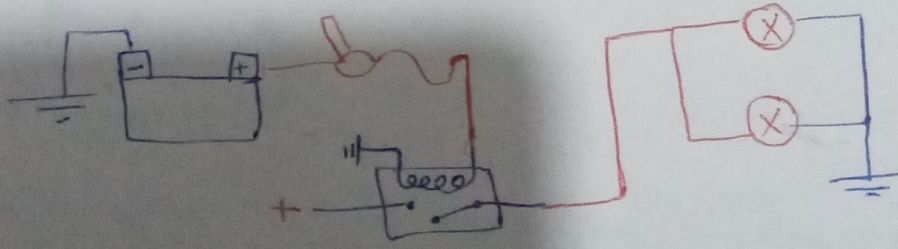


تخمینه که از دست لوازمی است

به یک منبع به سبب آن

دک سبب به سمت کاسه چراغ

سوکت منگ ۳ پایه



Head Lamp 405  
 GLX Xu7  
 لامپ جلو      چراغ خودرو      سبب      سوکت

نفر یرف → BA

در نقشه های ایران فوژو کدسیم نوشته شده در سایه ها رنگ ها مشخص شده است .  
ما معمولا ۲ تا جعبه فوژو داریم - ۱ جعبه فوژو آبی با کد - جعبه فوژو سبز در برابر  
جعبه فوژو کالکد ایا در برتو

۲- جعبه فوژو اصلی

بعضی از مدار ها بدنه سبز است و بعضی بدنه سبز است .

عیب های جابجایی جابجایی

۱- سوکت ۶ پایه مثل ۱۰ چراغ ۲ متر - ۲ متر - ۲ متر ( + در باجه و نور سبز ) ۲ تا تاژک

۲- جعبه فوژو کالکد ایا ( سیم سوکت و ربطه )

۳- جعبه فوژو اصلی باید بیج ها در سیم دست جعبه فوژو سوکت ها قرار دارند

اشتراک

+ اول با سیم از متره برسد - بکه از چراغ ها از کار افتاده بکه خاموش در این سیم و سیم میرم روی

همان چراغ - یا چراغ است شکل دایره یا سوکت است ( آذوب ، لای ، سوکت چراغ )

+ چراغ ها که جلو روشن می شوند ( مدار کار می کنند ) لیل با سیم فوژو ها را بررسی کنید .

در مدار ها بررسی کنید فوژو ها بررسی کرده میرید کد چراغ را چک کنید

چه فوژو ها را بررسی نکنیم در حالت سوخ باز بررسی کنیم ( یا ۲ تا تاژک بر روی دایره یا ۲ تا تاژک در لای )

اما اگر یک پد بر روی لایت و یک سیم بر روی سیمت در سل جعبه

مربوط به مدار است که

لایه مدار کار می کند بر روی مدار

قطع سیم بیغنه داخل فوژو - آبی کد

درباره پلاستیک فوژو - لای و سوختن پایه فوژو

ها که میخواهیم فهمیم مدار ها چراغ جلو چند آبی در صورت مکنه ؟

مولتی متر را باید بصورت سبز در مدار قرار دهیم ، فوژو رو در سیم آوریم ( در حال که چراغ جلو را در

مولتی متر را در ۲ متر آن میگذاریم

ولتاژ ← فوژو

آمبر ← سیم

تایم آمبر لای

است. چراغ و جالا با استفاده مدتی متر آنوقت لایحه کنیم. بر یک اثر (۵) وارد می

اینجا حرکت مثبت هست. (بیشتر از یک یا یک میگیریم و با عیب یا عیب های صمیم

درستی عیب یا از نسبت دست چراغ

ازین سوره چراغ هر چند ۹

سوکت چراغ ها سوکت جعبه فنوز ما کده ای - جعبه فنوز لهر (۳) چراغ در است

مهم استرانی برای بی با بی است اینده جعبه ای و از کجا شروع کنیم؟

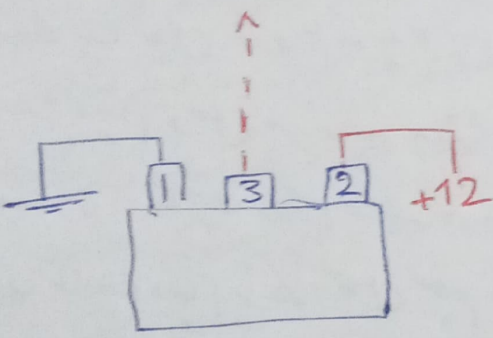
دسته چراغ ها لایحه اصل ها زیاد خالی بیزند و با تعویض کردن درست لایحه -

جعبه فنوز ما کده ای که سوکت ها فا کتر لایحه بود که با بی آن لایحه کنیم (بیشتر چراغ)

نقطه ضوئی چراغ کوچک سمد (چراغ جانبی کنار Side Lamp)

۱- عیب یا از طریق نقطه ضوئی ۲- عیب یا از طریق تجربه

چراغ عنده جزوه با چراغ کوچک روشن لایحه



نقطه لایحه و فلاشر برای

اتوماتیک لایحه: یک نقطه بی و تا عیب هست که با یک برکت مثبت قطع در لایحه به ما لایحه

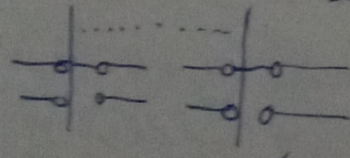
در مدار لایحه و فلاشر ۲ مدار مجتمع داریم. مدار فلاشر و لایحه -

مدار فلاشر: برق بردیج هست

مدار لایحه: نقطه دهالت سوچ باز هست

در بعضی از اوقات از قفل کرنر یک سیم مدار وقتی که سرعت لاس زده جفت لایحه بیزند

تفاوت با براید در سمد و پروم بعضی باز کرده سوچ یک برکت لایحه هم خود



و اتوماتیک بعضی باز کرده سیم چه بیزند چه ترن اتوماتیک لایحه فعال می

دل در رایج اینجوری نیست یک لایحه اتوماتیک لایحه فعال میکند

و یک لایحه برق لا برابر لایحه لایحه

هر چند لایحه دارد

back light

لغته لا هماد و... با...

در کلیه فلاشرهای باتری هم مورد دارد که باقیه همین هم مثل سکه اند و یک لامپ یک لامپ هست که برای فلاشر هست.

بعد از وصل شدن فلاشرها دیگر از فلاشرها، برق اتوماتیک هم بعد از قوتیابی آنها فلاشر دیگر فعال نکند و بیشترها وقتی وصل شدن برق مورد نیاز را همانا که جلو عقب و جایی دیگر است آید و تا همین می کند.

→ فلاشر

راهنما

برق با سوچ میاد و از فلاشر اول میگذره و برق اتوماتیک لا تا همین می کند و اتوماتیک هم برق سیمای فلاشر لا میزنند و در حالت آماده باش هستند و چون کلیه فلاشرها از نوع ام اتقان نیفتاد.

و همین طور یک سلفه از آن میاد روی دسته راهنما و آماده هست بر کلیه راهنما که چپ و راست راهنما چپ فعال و در خارج راهنما هم آید به لغت اتوماتیک است.

راهنما

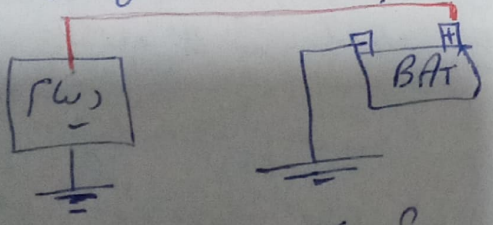
راهنما راست راهنما چپ

این قضیه برای راهنما که سمت راست نیز صادق می باشد.

### حکایت سیم کشی

۱- دینام تولید کننده جریه استریک - دور خودی رو از دور میل تک میگیره و در اثر آن برق هست تو یک یک کابل ۶ به بالا سیم بزرگ مثبت دینام و کلمه به قطب مثبت باطری و از طرف هم بدنه دینام وصل میشه به بدنه موتور و از طرف هم بدنه ماشین وصل میشه به قطب منفی باطری و همین که ماشین روشن میشه در واقع سیم منبع تغذیه را بر این مادرند.

برق تولید دینام تو یک کابل ضخیم میره به قطب مثبت باطری و باطری را شارژ می کند.



اگر دینام کم شارژ بشه برق ماشین ضعیف میشه و باطری ضعیف میشه و کلیه مشکلات برق در ماشین معلوم میاد.

شخص سلامت دینام به سیم ولتاژ DC در حالت موتور روشن (که همان ولتاژ تولید دینام هست) که این ولتاژ ۱۳.۲ تا ۱۴.۹ باشد.

گردد ولتاژ باطری کمتر از حد مجاز بعد بران اطمینان از صحت سیم با کابل ضخیم ولتاژ را از سر خود دینام میگیریم، برابر با ۱۰ و ۱۱ بزرگ دینام را آن سیم را به سیم زمین اگر دیدیم که سیم دینام خوب است و هم باطری کم است که میده یعنی سیم کشی ایراد دارد، سیم کشی آنک و ولتاژ در

زغال اختلاف ۰.۵ ولت هست، دینام بیشتر

back light

تلفظ فلاشر و فلاشر با این

در کلید فلاشر چهار تا پلاستیک هم مورد دارد که باقیه همین هم وصل شده اند و یک لامپ یک لامپ هست که برای فلاشر هست.

بعد از وصل شدن پلاستیک ها یکی از پلاستیک ها ، برق اتوماتیک را در بعد از قوی شدن پلاستیک ها بیشتر دیگر فعال را کند و پلاستیک ها وقتی وصل شدن برق مورد نیاز را همانا که جلو عقب و جابجایی دست آید و تا همین منتهی می کند.

→ فلاشر

### راهها

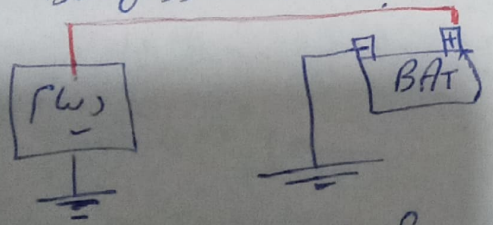
برق با سوچ میاد و از پلاستیک اول میگذره و برق اتوماتیک را تا همین منتهی می کند و اتوماتیک هم برق تا پلاستیک ها میزنند و در حالت آماده باش هستند و چون کلید فلاشر را نزنند این اتفاق نیفتاد.

و همین طور یک سلفه از آن میاد روی دست و پلاستیک ها و آماده هست بر کلید را فعال می کند و راست راهها یک فعال است و چراغ را فعال می کند تا لامپ به لفافه پشت آینه فعال است.

این قضیه برای پلاستیک ها است که مستقیم میزنند و راست راهها است

### حکایت سیم کشی

۱- دینام تولید کننده جریان الکتریکی - دور خودی رو از دور میل میبندد و در زمانیکه برق هست موتور یک کابل منتهی به بالا مع بزرگ هست دینام و کابله منتهی به عقب سبب باطری و از طرف هم بند دینام وصل منتهی به بند موافق از طرف هم بند ماشین وصل منتهی به قطب منفی باطری هنگامی که ماشین روشن شده در واقع سبب منبع تغذیه را بران میادارند.



برق تولید دینام توسط کابل ضخیم منتهی به عقب سبب باطری و باطری را شارژ می کند. اگر دینام کم شارژ باشد برق ماشین ضعیف می شود باطری ضعیف منتهی به مشکلات برق در ماشین میوه میاد.

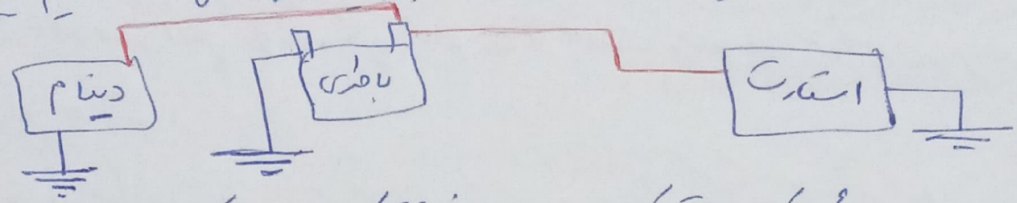
شخص سلامت دینام است و ولتاژ DC در حالت موافق روشن (که همان ولتاژ تولید دینام است) که این ولتاژ ۱۳.۴ تا ۱۴.۹ باشد.

گردد ولتاژ باطری کمتر از حد مجاز بعد بران اضمینا که از سمت سیم باطری ضخیم ولتاژ را از سر خود دینام میزنند ، برابر با مع بزرگ دینام را آن سیم برابر با مع بزرگ دینام اگر دیدیم که سیم دینام خود هست باطری حکم است که منتهی به سیم کشی ایراد دارد ، سیم کشی آنست و ولتاژ در

فرمال اختلاف ۵ ولت است ، دینام بیشتر

قطب  $\oplus$  بطری و ج بزرگ دینام باید ~~مکثرت~~ ولتاژ بین ولتاژ باشد از صند بگذر یعنی عالیست  
یعنی هیچ افت ولتاژی در آن نیست.

۲- استارت: بزرگترین مصرف کننده برن خودروهست. حجمه یک کابل ضخیم از مثبت بطری  
وصل میشه به جی اتوماتیک استارت چون استارت ۷۰A جهه صحت رکنه قطعه سیم باید از ۱۵  
بیشتر باشه.



زمانی که ما استارت میزنیم و از سوئیچ یک  $\oplus$  حرکتی میاد روی سوییچ میم ، اتوماتیک استارت عمل میکنه  
و ادره برق قوی لا وصل میکنه به موتور استارت و موتور استارت به اندازیه میته . دقیقاً مثل  
که عمل میکنه وقتی حرکتی میته برق قوی رو وصل میکنه به موتور استارت (اتوماتیک استارت)  
افت ولتاژ هیچ روی اتوماتیک استارت و قطب مثبت بطری حد اکثریم ولت نیست.

نیت استارت: روی تمام استارت ها چه ایرانی چه خارجی ۲ تا سیم بزرگ هست که یکی از آنها حامل  
موتوری هست که از قطب مثبت بطری لیمده ، اهل کابل ضخیم ، با سیم هم باید کابل وصل میته  
میره داخل موتور استارت ، حالا ما میسیم با یک سیم فنری ۲ سیم لا بهم وصل میکنیم یعنی به جوری  
برق موتور استارت لا بگیره میکنیم در این حالت موتور استارت فقط باید بچرخه نه اینکه استارت  
بچرخه و روشن شه چون نه چون اتوماتیک عمل نکرده خود رو استارت نمیزنه درگیر میته (دو سیمه)  
اگر بخرید یعنی موتور استارت ما مشکل داره یا زغال ها کلاه نزنند یا اگر بخری هفت هجده  
نیت موتور استارت

بعد از نیت موتور استارت نیت به نیت اتوماتیک استارت میرسه به تقو می کنیم که خود رو قوی دنده  
بناسه ، این تقو می آسیم به سوییچ مییم به مثبت مییم یک سیم فنری لا سیم بزرگ وصل میکنیم به کابل آهن  
و لیمه با سیم به سیم از قطب مثبت بطری به یک سیم بر میسیم . ما با این کار استارت لا بگیره کردیم یعنی  
برق مییم لا داریم ، اتوماتیک استارت ، اتوماتیک عمل میکنه هم موتور فعال میته هم دو سیمه درگیر میته  
و حامل استارت عمل میکنه . اگر در این حالت استارت عمل کرد یعنی استارت من هم مشکل نداره.

### حیات سیم کشی

کل بدنه ماشین متصل به قطب منفی بطری هست . ما یک اتصال بدنه موتور هم داریم - حالا لاستیک  
سیم کشی میته مثبت طولی ما مشغی رو در بدنه داریم .



برق مثبت لولین جایی که میار، میار توان جعبه فیوز آید بالا - بعد از رساندن آن ما نوع برق داریم - برق با سوئیچ آ - برق بدون سوئیچ - چون برخی از مدارها ما باید سوئیچ باز باشد تا کار کنند و برخی از مدارها باید بدون سوئیچ کار کنند مثل مدار قفل مرکزی چراغ ها که جلو

۱- جعبه فیوز آید بالا ۲- برق با سوئیچ - بعد از باز بودن سوئیچ تقسیم میشوند و وارد جعبه فیوز لولین می شود.

برق بدون سوئیچ - جعبه فیوز لولین که از فیوزها در می آید و وارد مدار در جعبه می آید.

اگر سیمت جعبه فیوز لولین را نگاه کنید سیم ها که حکفت و منجم هست که در درون هست و لولین سیم ها که بزرگ هستند صرفه هستند.

حالا در حالت سوئیچ بسته هر سیمی که لامپ است ما لامپ روشن بکنیم بعد برق بدون سوئیچ

حالا سوئیچ را باز می کنیم.

سوئیچ چهار وضعیت دارد ۱- off ۲- Acc ۳- Ign ۴- استارت (حالت فیزیکی ندارد)

برق های ورودی بدون باز کردن سوئیچ برق دارند. بعد در حالت Acc سیم های Acc کفش لولین و سیم بعدی وضعیت Ign هست و سیم های که روشن شوند هم در <sup>Acc</sup> میروند و هم Ign و نکته اینکه در حالت استارت قطع می شود.

دسته سیم ها

دسته سیم من توسط اینتر کانکتورها وصل می آید به دسته سیم لولین - دسته سیم لولین یک سیم است که داخل کاپوت هست و به قسمت آن زیر داشبورد هست یعنی قسمت داخل کاپوت در وصل می آید به سیمت زیر داشبورد - دسته سیم موتور برق بخیرها، سوزها، بوق و... و در آخر به دسته سیم لولین وصل می آید.

دسته سیم زیر داشبورد هست که برق فن بخیرها و تمام تجهیزات داشبورد به لولین وصل می آید و حالا خودرو میار وصل می آید به دسته سیم لولین - در خودروها متفاوت هست.

هر کدام از درب ها هم یک دسته سیم دارند که در حال جلو وصل می شوند به دسته سیم لولین یا داشبورد و در در کف وصل می شود به دسته سیم کف اتاق به سیمت وصل می آید به دسته سیم لولین سیمه عقب خودرو سیمت خودرو وصل می آید به کف اتاق چراغ تفریلاک به دسته سیم لولین (دسته سیم عقب دسته سیم کف)

صرف اتصال در برق خودرو ۱- شکر ۲- بیدار کننده ۳- ۱- محکم بوده ۲- سالم ۳- تمیز باشد  
 بررسی محکم بوده، سالم بوده و غیره بهت است باطری - آن اتصال محکم باشد اتصال داخلی  
 را کند و دلیل مقاومت عمل میکند.

هر وقت درای برق خودرو کار میکنید بهت متغی باطری را جدا کنید.

خار سوکت اینترکنتر به فلز است

خار رله دوپل به بصورت کشوی است.

سوز اکثره هم به صیبه صورت است.

سوکت های ایسیو به خارها را کلکش را به

داسوره ای ها به چرخش هست یعنی اینترکانکتور است در دسته سیم داخل میسه.

فرق کانکتور و اینترکانکتور به هر جا دسته سیم به یک قطعه داخل میسه (کانکتور)

به هر جا آن دسته سیم بهم داخل میسن (اینترکانکتور)

سوز سوکت به خار

خار بک شکر براسا کاربرد دسته بندی میسوند

براسا مدل دسته بندی لا شوند

سدریم درکن دار دایره ای - لا شغل

مدل درکنج دار که نری دماغی هست مثل سدریم کولری هست.

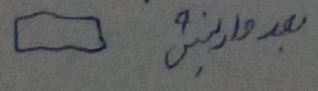
هین درکنج دارها مدل سوزنی هم دارند برای جای که میخواهیم بویسیم لا درفل ترمنال جا بزینم

سدریم های یو بی

برای روکش درها از ابزار ایند جیذکاره پرس سدریم

برای برخی ها از اینتر پرس سدریم استفاده میکنیم.

از وایر ستر هم می توان استفاده کرد.



بتره هست یا استفاده از نواد چسب از وار نیس استفاده میکنیم

دسته سیم مولد  $4+4$  مربوط به سگمزد

درخت سیم کشتی خودرو از چند دسته سیم تشکیل شده.

بیشترین تنش به من اراشعاب دارد و با سیم بید خود سیم پشته که سیم قلع شده است  
یا سیاه رنگ باشد در صورت نیاز اصلاح شود.

خرطوم ها سایز بزرگ دارند مثل ۲۵

### انتر کانکتورها

در بعضی مواقع سیم کشتی قلع هم در بیشتر مواقع این انتر کانکتورها هستند که  
قلع شده اند و باید به آنها توجه کرد.

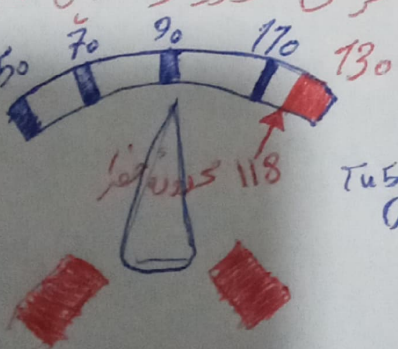
انتر کانکتورها متعمم رانند اول هستند ولی عیبی که هست اینست که انتر کانکتورها زیاد هستند  
از کجا بدین کدام باید مربوط به سیم کشتی است که سیم سبز قلع شده. ← به مکتب لقمه

### مدار شاتر های آب

وظیفه : درگاه مایع خفگی کننده یا موتور رو به افولاع بسته برسانند. درگاه موتور اگر  
از یک حدی بالاتر برود سوختن و اینتر سیر سیلندر شروع میشه.

در چه زمانی برکت داریم؟ - اولاً کار نمیکنه که درگاه سیم تراز مقدار و لغزشش رو میدره  
مثلاً میشه همیشه درگاه حفظ وسطه ایستاد از آن اونورتر رفته - اولین کار ما اینست که  
دگاه سیم و درگاه آب را از Eca بخوانیم.

کودک ۸۰ تا ۹۵ درجه سانتی گراد میگیان درگاه نرنال موقوفه و همیشگی OK هست.



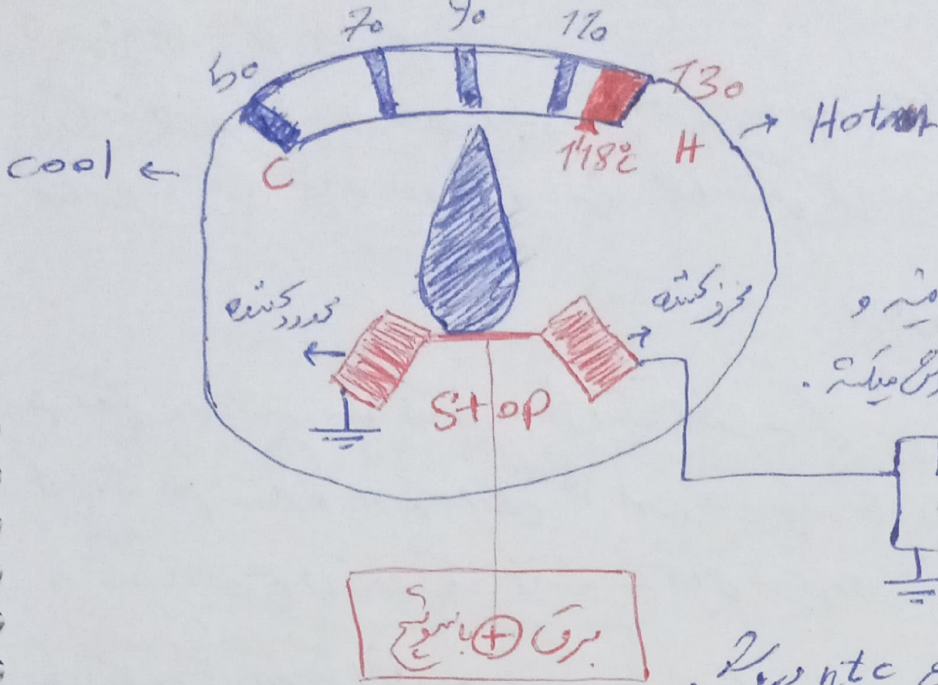
وقتی که درگاه از حدی بیشتر شود چراغ هشدار روشن میشه.  
بسته به موتور ماشین درگاه در ماشین پر ایراد یا موقوفه میگیره  
نه! سریع و اینتر عینتیه چون مقاومت توره نسبت به  
سوختن و اینتر بیشتر هست.

خودرو ها مثلاً X47 اگر عینت سال کار کرد پاره افتاد خنل زیاد هست.

۸۰-۹۰ ← فن دور کند

۹۶ ← فن دور تند و پس بجز این عیبها بر میدرد.

ولتور عقربه ما آن بوسیله داره .



بوسیله عقربه کشته  
بوسیله محض کشته

سیم سیم وقتی سیم برق میرا آفریخته و  
باج های که داخل موتور هست به سمت خود می کشه .

قطع وصل میکنه → فشار دما  
سنور دما آب  
سنور (مقاومت متغیر) است

به نوعی ترسیور هست و معمولاً از نوع ntc در پله  
یعنی با افزایش دما مقاومت آن کاهش می یابد و بالعکس .

استر انترس ← میرود به سر سوکت فشاری آب بر روی سر سنسور - سوکت را خارج کنید که معمولاً  
تک فیشر هست چنانچه سوکت به فشار بود (یعنی در واقع ۲ سنسور هست) ۲ پایه مثل یک فنو  
یک پایه با بدنه میله یک سنور دما که اول سر سنسور به سنز آب هست .  
ECU به

حالا دست خودت هستی در دهم تا بشیم که چه اتفاقی می افتد . اگر حرکت کردید و رسید یعنی  
اینکه سیم کنت یا صفت کیلومتر کاملاً سالمه - موقوف عقربه هم سالمه  
مشکل یا از سوکت هست یا خود سنور خراب شده - نت اهم میزنم اگر خود عامل بود دریم سوئیچ  
سوکت -

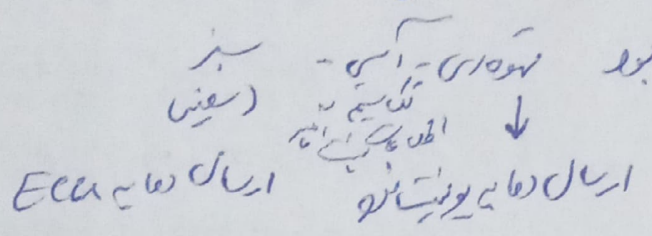
۷ با دادن متفر عقربه غم خیزید - ۲ حالت داره یا موقوف عقربه صفت یا اینکه سیم کنت اتصال  
دارد از سوکت تا پشت کیلومتر یک جا قطع شده . در این حالت صفت کیلومتر رو با زدن  
متفر که از سر سنور دادم رو به کمک زقنه مرینم کردن باید متفر را از سوکت به صفت کیلومتر برداریم  
اگر متفر را این دره شیم یعنی سیم کنت سالم هست و موقوف عقربه مشکل داره یا خود برد مشکل داره .  
روش دیگر استفاده از پینر مولتی متر هست .

و بجای اینکه بیایم دست سیم بشافیم یک سیم از روی کنتیم خنجر لافته ! راه حل !

حال بیشتر از حد معمول بالا نشه میدهد : احتمالاً متفر خراب شده و اول خودت مقاومت بالادسته  
در نتیجه دما رو بالاتر نشان میدهد یا اینکه اتصال بدنه ضعیف هست .

همچنین دما بالاتر باشد مقاومت بالادسته حال اگر بدنه ضعیف باشد و دما بالا نشه  
و ما اتصال بدنه را تقویت می کنیم .

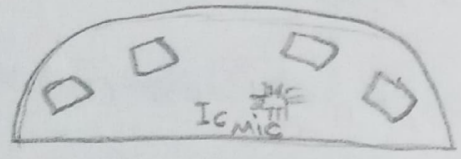
در اکثر خودروها سنسور دمای آب در موتور قرار دارد. ترانسیستور حساسیت بیشتری نسبت به دمای موتور دارد.



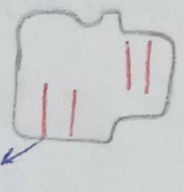
در سنسور دمای آب - آن با یک سیم به سنسور دمای موتور در موتور قرار دارد. این سیم به سنسور دمای آب در موتور قرار دارد. این سیم به سنسور دمای آب در موتور قرار دارد.

یک کاره که در این سنسور انجام می‌دهیم این است که یک سیم به سنسور دمای آب در موتور قرار دارد. این سیم به سنسور دمای آب در موتور قرار دارد.

باز کردن جلو آمپر 405 - به منظور خارج کردن سیم از موتور که در سنسور قرار دارد.



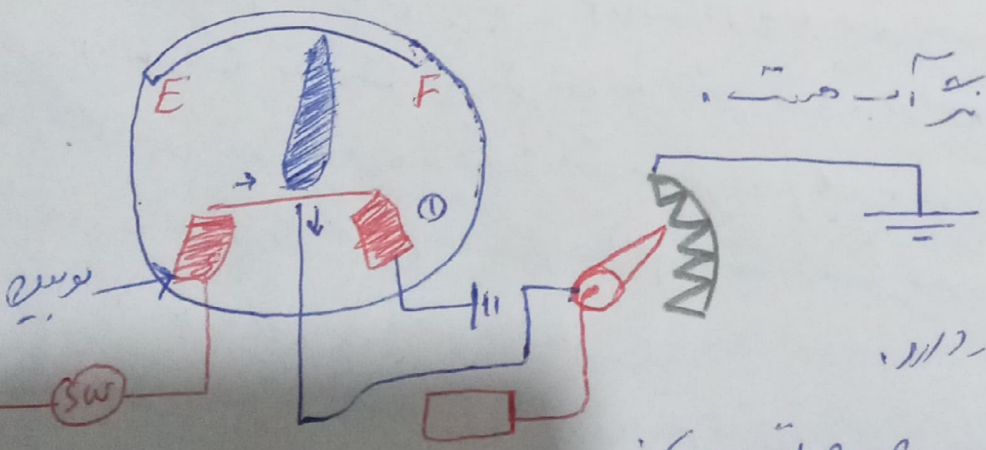
این سیم که توسط سیم به سنسور دمای آب در موتور قرار دارد. این سیم به سنسور دمای آب در موتور قرار دارد.



نکته: اهم - سیم را به سیم به سنسور دمای آب در موتور قرار دارد. این سیم به سنسور دمای آب در موتور قرار دارد.

مدار سنسور سطح بنزین

واقعاً مثل سنسور دمای آب است.



وقتی سطح بنزین به مقاومت متغیری که در داخل باک قرار دارد.

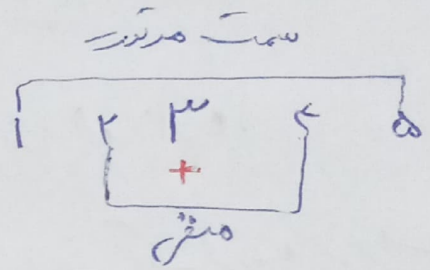
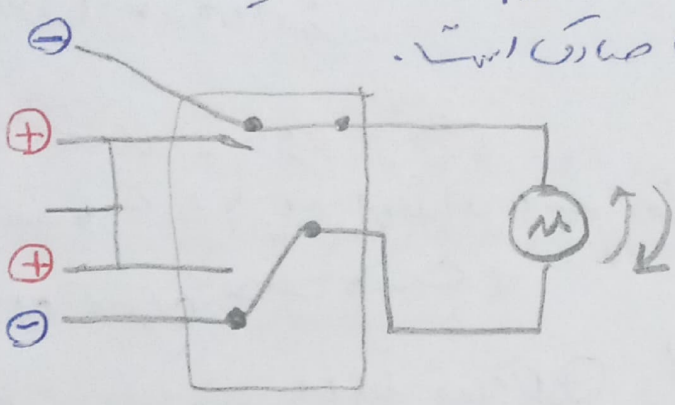
جریان در در راهت بیشتر به سیم به سنسور دمای آب در موتور قرار دارد.

حالتی که سطح باک پایین است در این صورت جریانی که در سنسور دمای آب در موتور قرار دارد. این سیم به سنسور دمای آب در موتور قرار دارد.

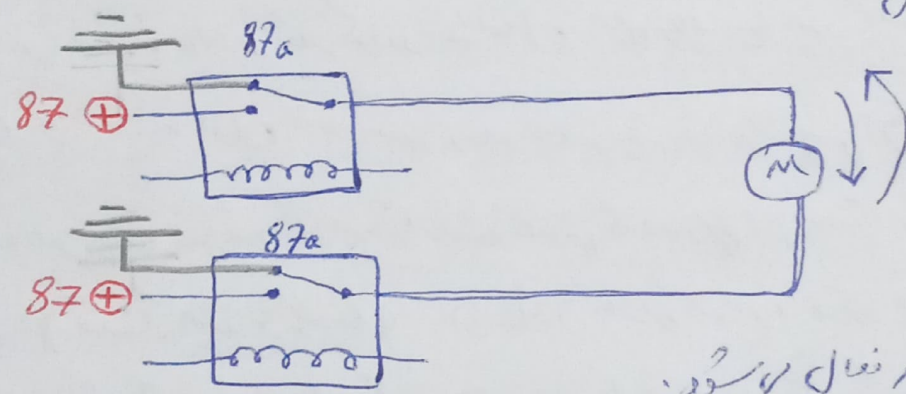
حالا فرض کنیم یک موتور با این صورت جا رویم به سمت بالا حرکت نکند و منزل  
 مقادیر متغیر کم و شود و در نتیجه در هنگام تقسیم ولت در آن طرف جریانی بیشتر در این مدار جاری  
 نشود و مقدار کم به سر می رسد ① قرار دارد  
 عیبی با هم مثل مدار دما هست.

مدار سینه بالابر

ما هر وقت نخواهیم یک موتور DC در دور یا فعال کنیم به مداره مشابه این کار می کنیم.  
 در فصل حرکتی، سازه و سینه بالابر همین است.



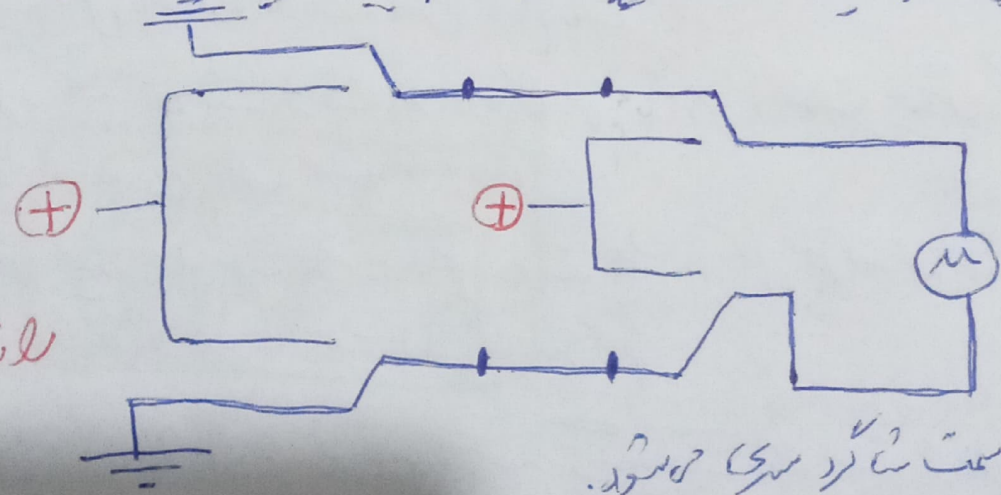
کلید ۵ پایه



هنگامی که ما هر وقت  
 یک سبب از یک سینه ها  
 باید آهسته است.

(در موتور) در خورد با ۲ کلید فعال می شود.

موتور می گردد ما هم باید با کلید سبب در فعال به سمت راسته به استنای است  
 بسته که با کلید بسته فعال است. هر دو موتور هم باید با کلید حرکتی حرکت کند  
 هم کلید سمت راسته



لایحه

سازگار

کلید سمت راسته با کلید سمت راسته می گردد می شود.

هر دو کلید باید در مدار باشد.

در کارها... یعنی اینها... بیشتر ندارند... مثل جراحی یا بوق اینها نهایت  
را دارند بعضی سوختی مستقیم برق مصرف گشته در نزه و مجامع را برق در تأمین کنند.

در حال مصرف کننده‌ها داریم که مابقی کار می‌کنند... بالا و پایین می‌شود، او هاستیک کار  
می‌کند این‌ها دیکه پوست دارند.

چون اگر گفته شده باشد که اگر لایه ببرد و شاگرد می‌شود لایه ببرد آرف موتور می‌شود  
موتور از کار می‌افتد.

**استراتژی غیب یا بی شکر یا بی**

کلید ما ۵ یا ۶ یا ۹ می‌تواند باشد (احتمالی) تا بتوانیم موتور را با آن کلید گسترده کنیم  
این بهترین حالت هست

۲ تا در دین منگی ۱ تا در دین ۲ تا هم خود می‌دارد.

اگر حواشی با لایه بر کار نبردند به احتمال خیلی زیاد یا می‌تواند آب کرده یا در خرابی است.  
پس ما همیشه اول جمع می‌نویس و بعد جمع را می‌صاف می‌کنیم.

۱) شیشه یا لایه است که از دست راسته کار نمی‌کند و در از دست شاگرد کار می‌کند.  
غیب (تست می‌نویس و در حال) از شاگرد کار می‌کنند موتور را هم. ~~مشترک~~ و هم

۲) در دست راسته لایه را باز می‌کنیم چون به احتمال خیلی زیاد کلید است لایه مثل کلید  
حالا در دست چپ می‌کنیم دست سیم‌کشی مثل داشته باشد و در چپ بعد دست مثلا می‌کنیم  
مترها وصل باشد و دست کس قطع باشد.

۳) فرض کنید یک شیشه از دست داشته کار می‌کند و از دست خودش کار می‌کند:  
ما هر دویم و (دری) همان سمت را باز می‌کنیم.

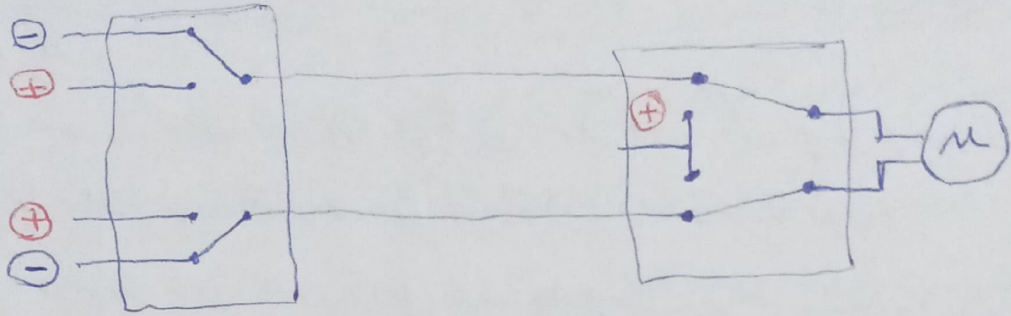
۴) فرض کنید هم از دست داشته و هم از دست چپ در عمل می‌کند:  
باز هم باید (دری) همان سمت را باز می‌کنیم.

تکلیف حالت که در دست داشته باید باز به زما هست که دست داشته عمل کند.

از علا کارنگار برای تست موتور در کابین این کار را انجام دهیم :

سوکت موتور را در کابین در می بینیم که آبی برقی و سبز تا سوکت های مدار باشد اگر در سوکت  
یعنی موتور خراب است که این سوکت سالم و باید سیم کشی و کلید بررسی کنیم  
تست سلامت موتور

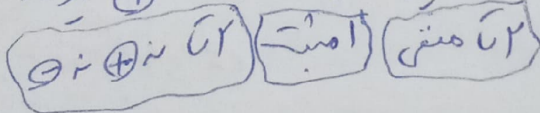
در حالتی که جعبه موتور در کابین



در بعضی ها یونیت وجود دارد - و وقتی کلید را میزنیم کلید به یونیت اطلاع میدهد و یونیت  
طبق برنامه ریزی که قبلاً عمل میکند.

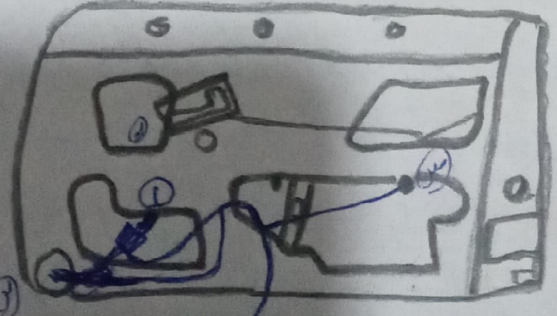
عیب یابی مدار موتور بالا

باید تست شارژر است سوکت شارژر - طبق گفته ۲ تا سوکت از سوکت موتور است  
در این سوکت تست کنیم + و - را پیدا کنیم و باید این که نه + میدهد نه - عمل های  
هست که مبره سر موتور سینه بالا



به عیب دستگیر سوکت موتور به هم آید و با سیمون است یعنی دستگیر سالم است.

اگر سوکت شارژر است شارژر چک کنیم سوکت شارژر است مدار مثل این است  
اگر این سوکت از دست شارژر زده نبرد سوکت دره باید هر آناس منق باشد (کلید لانه)



- ۱) اگر سوکت که نه عیب همدان منق هر زنده است موتور سینه بالا
- ۲) دستگیر که از سوکت در دست اگر لوده نبرد
- ۳) سیم های که بران قفل و باز در است

وقتی کلید را میزنیم منق باید قطع شود و یونیت که اگر منق شد که  
قطع شود و خاموشی است بدلیل لغت و لانه است

کلید سینه بالا



تقویت سینه بالا بر

هم ترین مفید را این هست که لغت و لغت رو برای ما حیرت انگیزه. یعنی سینه که ما مصرف کننده  
 لومره ۱۲ دات روح ما می دهد و میوه میرسد من سینه که سینه صرف کشته ۱۲+ رادوسه باشیم.  
 تقویت سینه حالا بازاری سوکت دره کم میاد + از سوکت سینه رو را از بدن من کنه و عمل مع کله  
 انجام می دهد و ما باید + و - را از جای بیاییم که لغت و لغت نوشته باشد.

+ از سر باطنی که گرم و از آن استفاده کنیم و با سینه ۱۲+ که من آریم فنوز سر لوسه با سینه که  
 اتصال پس نیاد.

خطوره بنهم که صفت و از کلام لغت و کلام + که از باطنی آریم رو با سینه در ب سینه من کنیم  
 سینه چند وقت را شان به ده که سینه ۷ یعنی سوکت لغت و لغت سینه دره.

- که از باطنی آریم رو با + که در داخل در ب داریم سینه من ۱۲+ و عمل منند.  
 سینه لغت و لغت ها سینه صرف هست و سینه که مصرف کشته سینه به است اتفاق رو لغت.

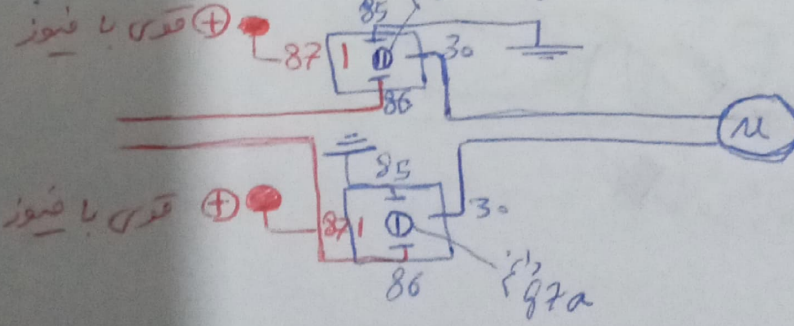
حالا ما متقی رو به سینه در ب سینه نرم و آن سر پاب رو به + نرم و سینه ۱۲+ حالا ما آن را از سر باطنی بریم  
 و سینه ما سینه با سینه که مولتی تر حین جوجه عددی میاد سینه و لغت سینه میکنه.

حالا متقی که تقویت سینه - + که از سر باطنی آریم رو به + سوکت به هم حالا در حین کار و لغت که گرم.

تقویت سینه بالا بر به روشی دیگر

تقویت سینه ها که بازاری به سوکت نرم و مارگر دره کم سینه سوکت سینه بالا بر و موقود سینه و سینه کار  
 که سینه هست ما انجام بریم این که + و - قوی بریم.

در حالت عادی سینه موقود سینه بالا بر متقی هست حالت عقل هست و هر بار که از آن سینه + بریم.  
 آثاره ۵ یا ۱۰ / این آثاره سینه میره موقود سینه که به است لغت میاد فرار من کنه و حالا سینه  
 سینه که برای موقود آمد و در سینه رو سینه و آنجا لا حرکت کند و حالتی حرکت بریم که در حالت سینه  
 از حواطف متقی بره و آنکه سینه سینه رو + بفرسته هم سینه موقود.



این را در موقود من کار کنه  
 از این سینه  
 سینه کار کنه

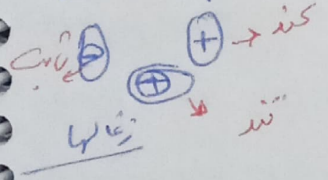
• مدار برف یک کره •

۱) حالت دلدرد: حالت لحظه‌ای: آرام نشدن داریم  $\downarrow$  تا زمانی که بادست نبردیم تمام برف تا کره با دور کند کارها کند وقتی که آزار کنیم متوقف می‌شود.

- ۲) حالت ناعیری: برف یک کره بصورت ناعیری با دور کند کارها کند  $\leftarrow$  متوقف شده کارها کند  $\uparrow$
- ۳) دور کند: بصورت هم‌دور با سرعت کند کارها کند  $\leftarrow$
- ۴) دور کند: بصورت دور کند کارها کند  $\uparrow$  همراه می‌شود به سمت خود نکره  $\uparrow$
- ۵) دور کند: بصورت دور کند کارها کند  $\uparrow$
- ۶) دور کند: بصورت دور کند کارها کند  $\uparrow$

در هر وضعیت برف یک کره و خاموش کنیم مدار و فولد با سیر و همونجا نمی‌ایستد.

موقود برف یک کره از خانه هست یعنی چه؟ یعنی ۲ دور هست یعنی خودی دور آرام داشتند دلدرد. از دورهای خاصی که دوری هم هست برق لا تأمین کنند موقود با دور کند می‌روند.



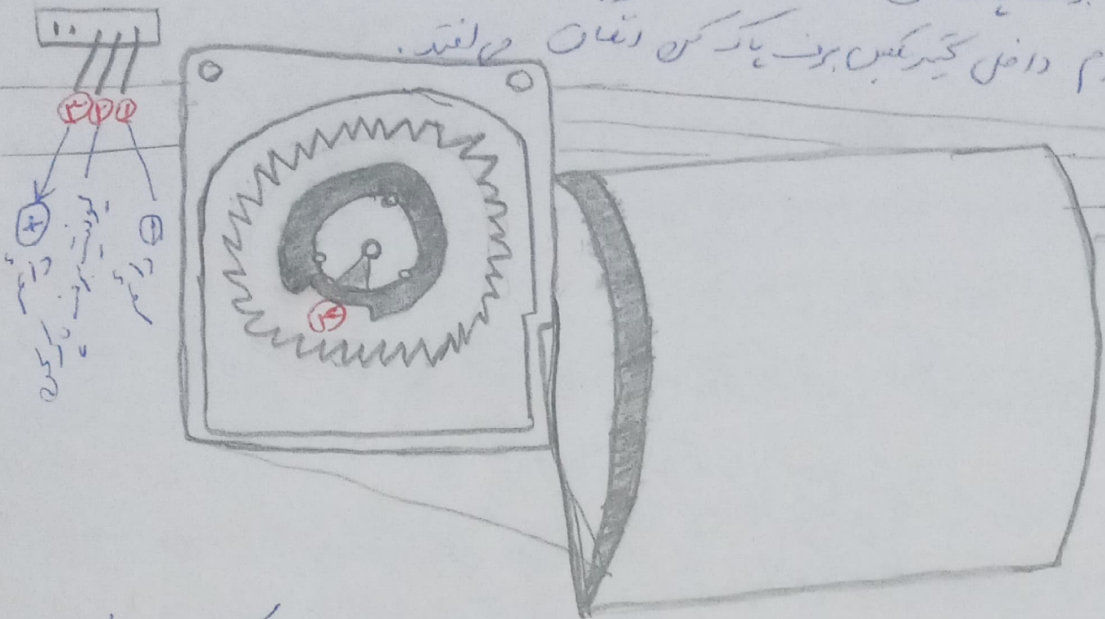
اگر منفی و (+) وسط برق به (زادیم دارند) موقود با دور کند می‌روند.

پس دور کند و تند موقود برف یک کره از فریتو زغالها اتفاق می‌افتد - من زغالها سلکتور مقاومت دلدرد و مقاومت با دور کند می‌شود.

صفت لحظه‌ای هم توسط زغال دور کند فعال می‌شود - دور کند و تند موقود از کلید میلا روی زغالها لها لعل صفت هاشم لحظه‌ای، ناعیری، همراه می‌شود و برکت برف یک کره، برقی اینجا سیلا روی زغال دور کند اما در مدار اتفاقاتی می‌افتد.

روی برد ۲ تا سلف دلدرد که زیر آنها ۲ تا خازن دلدرد که به عنوان لعل اندازه عمل می‌کند. به برق (+) میاد برای دور کند - به برق (+) میاد برای دور کند که میاد و صفت به زغالها خازن لا با لعلها موازی کردند که نقش لعل اندازه دلدرد.

مکانیزم برکت یا بارک برف پاک کن  
 مدار هر صفت که برف پاک کن و خاموشی تا کمی تیغه باید باشد تا به واسطه  
 توسط این مکانیزم داخل گیرکس برف پاک کن قرار می‌گیرد.



این جا ۳ تا تیغه پلاستیکی داریم و روی سطح دنده بزرگ یک صفحه برنجی داریم که تیغه وسط روی دایره وسط قرار می‌گیرد که کامل زیرش برنج هست.

این پلاستیکی روی دایره کناری قرار می‌گیرد که زیرش برنج هست که به عنبر یک قسمت کوچک که زیرش پلاستیک شده و اینجا دقیقاً جایی هست که تیغه‌ها برف پاک کن با این قرار می‌گیرند.  
 این پلاستیک هم روی دایره پلاستیکی قرار می‌گیرد که فقط یک قسمت هست که برنجی می‌باشد.

فادامی که این تیغه روی صفحه هست این تیغه ۴ برقی است و می‌باید به پایه ۵ که به پینت وصل می‌باشد یا همان تیغه وسط تا زمانی که به لول قسمت ۴ پلاستیک می‌رسد در آن قرار می‌گیرد و تیغه کناری که مثبت دائم بود بر روی پلاستیک و ارتباط است با پایه ۵ قطع می‌شود و تیغه اولی که معنی دائم هست ۱ می‌آید روی لول زمانی که کوچک و معنی می‌باید به تیغه وسط.

(نقشه خوانی مدار برف پاک کن بزرگ)

باجری - جعبه فنور کاندای - سوچ - جعبه فنور - دسته برف پاک کن - پینت برف پاک کن  
 موتور برف پاک کن که کلید بارک هم داخل است با صفت ۵ خاموشی شده.

**جدول لغزهای نقشه**

موتور سید شور

برق مثبت بعد از رسیدن از جعبه فنور کاندای سوچ و جعبه فنور به اسفاه نقشه می‌رسد و یک اسفاه میره روی کلید برف پاک کن و یک اسفاه هم میره روی سوچ موتور برف پاک کن که پینت برکت پاک کن هست. یک برق هم از جعبه فنور یک اسفاه میره برای پینت برف پاک کن



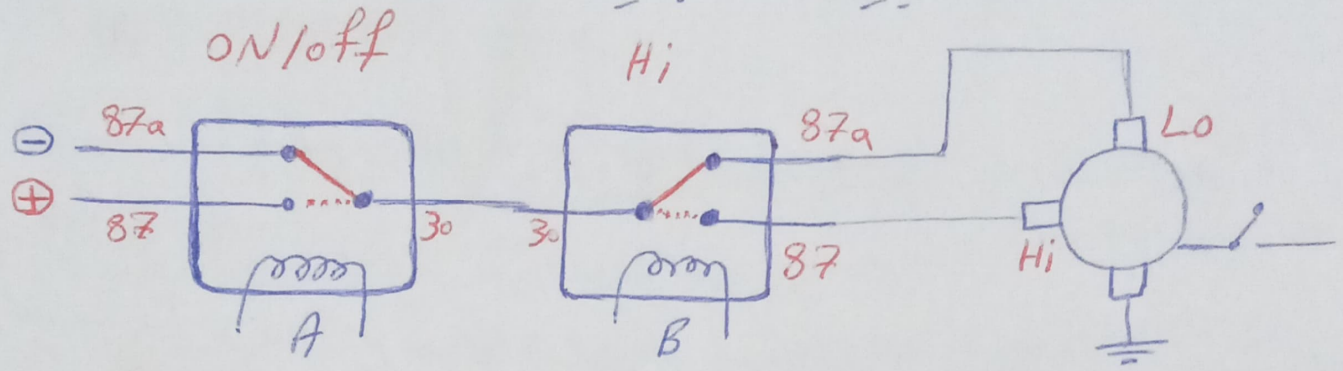
**\* مدار کنترل برق یک کون باریه**

در بعضی از خودروها خصوصاً حالتی بکس که مدیریت اوضاع دست یونیت ها حسیت و هم نور سیم کشیم یونیت بیشتر کاربرد و تقویر در مدار دارند از این سیم استفاده می شود. یعنی توی ۲ رله ۲ سیم به حالت دور کند و تند سیم به اندازی می شود.

موتور برق یک: ۳ زغال - ۲ دور

در حالت زغال (نور n) سیم از سیم 87a میاد به سیم 30 زغال در کند (Lo) و سیم 30 آفوت موتور سیم در حالت قفل قرار میگیره. اختلاف پتانسیل ۲ سیم موتور صفر حسیت.

① →



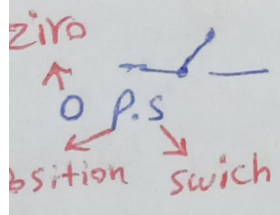
زغال

② رله A فعال می شود. سیمت وارد رله هم می شه و از 87a عبور می کنه و رله ۲ دور کند می رود.

این رله ها رو کی تحریک می کنه؟ یونیت

تحریک رله ها هم توی یونیت فعال می شه یعنی یونیت رله ها به کس 85, 86 یا یونیت فعال می کنه

③ رله A و B فعال می شود. سیمت وارد رله هم می شه و از سیم 87 روی زغال دور کند می رود



اون کس که سیمت موتور هم سیمت نقطه صفر لایم داریم، سیم کش موقعیت صفر به یونیت اطلاع می ده که تیغه برق یک کون در موقعیت صفر قرار داره یا نه در کون بیاد برق رله ها لایم موقع قطع کنه تا رله ها بیاد و در حال قرار بگیره.

**\* عیب یابی بملی موتور برق یک کون**

سوکت موتور برق یک کون ← ۲ سیم از سوکت رشته سمت موتور و ۳ تا سیم اومده روی کس که بکس که بکس از اوضاع از سیمت مجدد رشته توی موتور

تب عامه داریم که موتور برق یک کون ۲ تا زغال مثبت داره یک سیم جنبه هم داریم که این ۲ سیم که رشته بود توی موتور همان ۲ تا + زغال هست و اون سیم مشترک که لازمه سیمت بود در فلز موتور که سیم مشترک هست و + ها یکی مال دور کند و دیگری مال دور کند.

سیم موقعیت صفر که به سیمت اومده که از سیم استفاده می شه و مجدد وارد موتور می شه بران زغال سیمت.

باینکه صفت صفت مبیح و مودور مدون را مبیح له اندازی مبیح به برقی ① به زغال ② و ③ زغال ④  
 سیم های آماره را از سر تا پیرایه آریسم و یکم لوله به سینی مبیح ⑤ مگر از سیم و دیگر لوله مبیح ⑥ از سیم تا  
 مگره لوله سیم مودور به دور نهند له اندازی شد.  
 حاکه مرتز لوله جدا را کنیم و به لولون یکم ④ سفید برده سیم و سینی که دور کند کار می کند.

**سویج موفقیت صفر** به این صورت کار میکنیم ۳ تا جاروبک داریم یکی مفر صفت و یکی که گریس در  
 موفقیت صفر صفت این مفر بصورت کفله وصل میشه به یکی از دو تا سیم و دیگر یک کون لوله که  
 برت پاک کن در موفقیت صفر استاد.

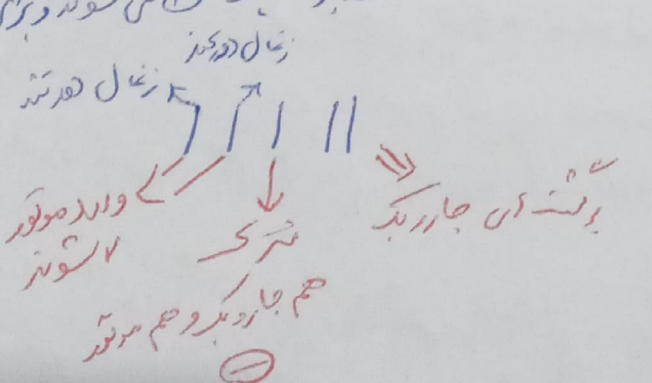
اول تا سیم دیده بهم داغاً وصل هسته فقط وقتی که یقین در موفقیت صفر برآید از هم جدا می شوند.  
**نت مودور** لوله سیم له اندازی می کنیم و با کامپ نت دورت اول وصله لوله یکم که سیم تا سیم  
 که به مبدل پارس تا ۱- پیره یانه و ارتباط آن دو سیم لوله مبیح با پیره یکم که سیم تا سیم در حقیقت  
 چرخیده گیرگین باید لوله سیم ما بهم وصل باشه و فقط در موفقیت صفر از هم جدا می شوند.

حالا به سیم آریسم اول اعداد درشت شد و پاره تر شد و سرریز را به لولون یکم سیم زدیم  
 و صانع شروع به چنگ زدن کرد این سنج موفقیت صفر استاد مدار هر که مودور کار میکنه  
 زغال که به موفقیت صفر میره یک پالس ① فرستد برلن یونیت تا یونیت مودور بهنگه در  
 موفقیت صفر قرار دارد.

در این ها که نشانه تا جاروبک دارند باید تا سیم بهم وصل باشن و فقط در موفقیت صفر شایع باشن.

**به مودور برت پاک کنه دیده در سیکله**

۵ تا سیم لوده روی سوکت این برت پاک کن که ۲ تا سیم لوله دارد مودور برت پاک کن می شوند و برای  
 جاروبک ها هستند (موفقیت صفر برت پاک کن)



مفر در مبدل ① هم کلام لوله یکم که سیم هم کلام  
 که در موفقیت صفر مبدل مفر دارد.  
 بعد از انفال آسیم و چنگ می کنیم.

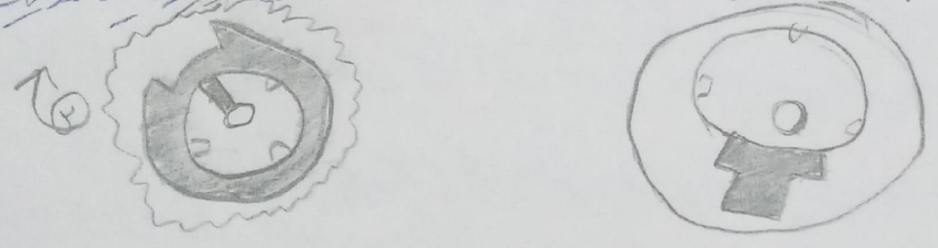
**به مودور دیده (لا چری)** ۵ تا سیم لوده لوله سوکت که آن سیم مبیح مفر لولون مودور گمان می شود لوده  
 روی جاروبک ها لولا موفقیت صفر که مفر که مفر ① مبدل و با مودور مبدل که مبدل بعضی وقتها  
 هست که مودور برت پاک کن از بدنه مفر می کشد  
 بدنه مودور بهم لوله ②

حالت مکرر است اما هیچ میوه روی جارو یک که معمولاً یکی از آنها متغیر است معمولاً نه همیشه در بعضی از موارد با هم  $\oplus$  صفت  $\oplus$  در برآوردند در مثل یونیت - لود (دو تا فقط در موفقیت صفر حال منتهی است) و باین متغیر متغیر است یونیت ولی لود یکی دائم به درسی و حال صفت فقط زمانی که در موفقیت صفر قرار بگیرد قطع می شود.

**تفاوت سوئیچ کمی مرحله صفر**

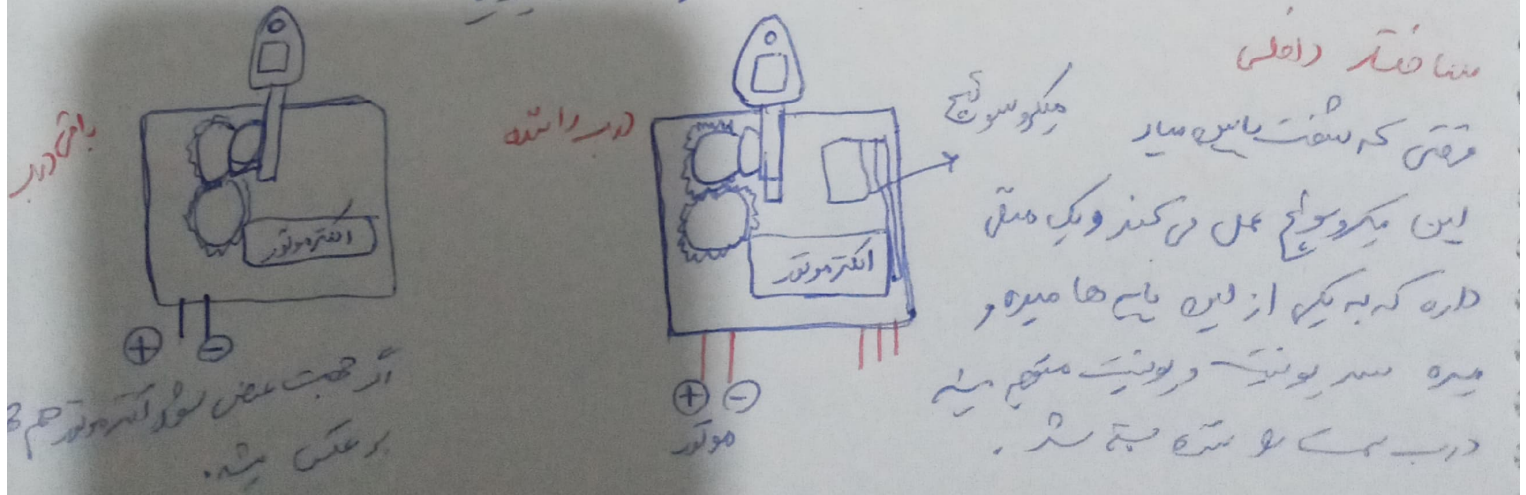
در این عمل سوئیچ مرحله صفر تا جارو یک دارد که  $\oplus$  صفت یکی میوه سر یونیت این است جارو یک دائم روی بدستند اند فقط زمانی که موتور برنگ یک کس میاد روی مو صفت صفر این ها روی قطع بر بخش قرار میگیرند و بهم لا می دهند و بعضی متغیر میوه سر یونیت و یونیت هر آنکه که برنگ یک روی مو صفت صفر قرار دارد.

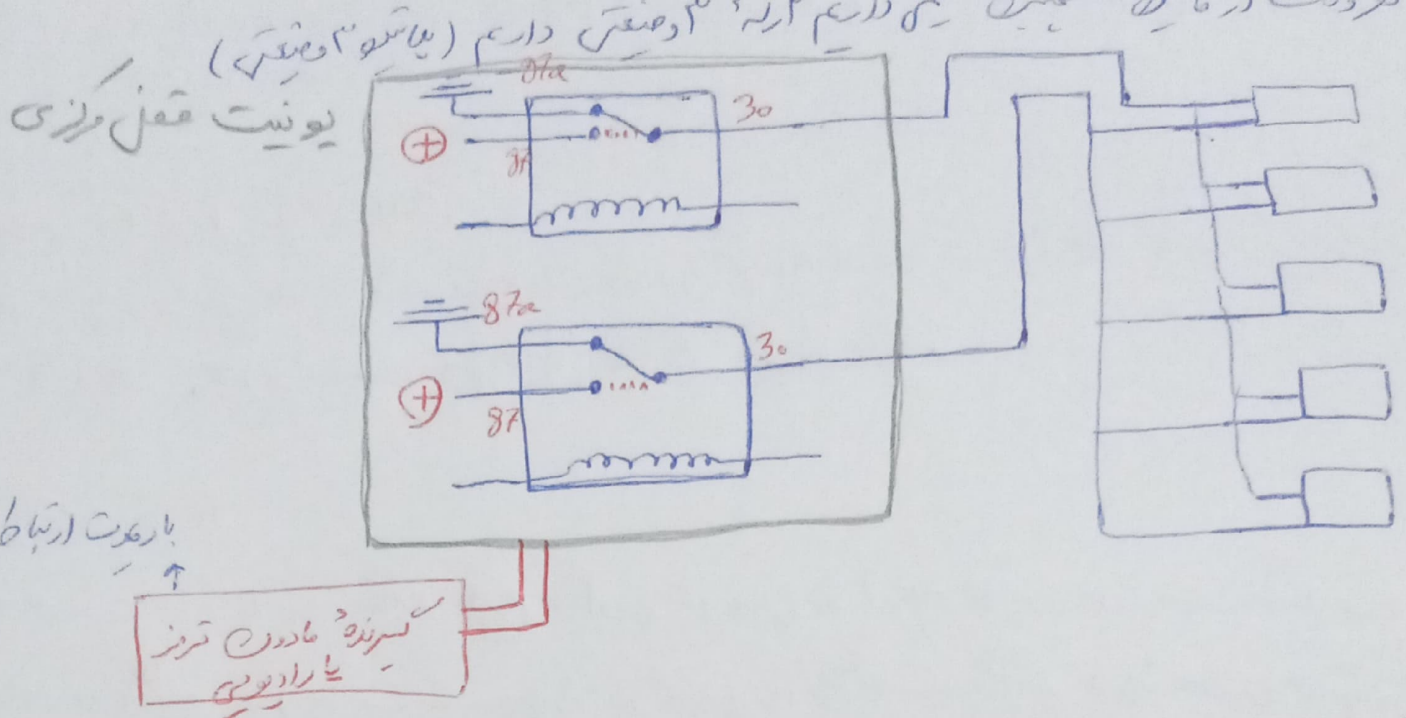
این یکی است تا جارو یک دارد که با هم مت کرم  $\oplus$  بعد و وقتی اسع وسط قرار میگیرند لود یکی در کورس صفت دلفی قرار میگیرند زمانی که فقط در موفقیت صفر صفت و یکی زمان صفت که با هم منتهی  $\ominus$  راه پیدا کند به بلاست و سطح که همان صفت که صفت میزد بر میگرداند در مثل یونیت افسوس دائم به سطح وصله و فقط زمانی که موتور برنگ یک میونیت صفت لزوم جدا می شود.



**مدار قفل مرکزی:** فاکتور یا عیب داریم که در این مکانیزم قفل نصب شده در در با بالا و پایین بخورد قفل در باز لا اجتم میدهد و یکی یونیت قفل مرکزی داریم که از یک طرف ارتباط متغیر با رعایت خود و در بعضی موارد گیرنده رعایت در مثل حال یونیت صفت در بعضی از سوئیچ گیرنده جداگانه و توابع هم کسلی حال منتهی به یونیت و در واقع یونیت رابط میوه گیرنده منتهی و عیب در ب صفا خود گیرنده هم انواع صفت ۱ - فادون فر فر ۲ - رادیویی

**مناقضه داخلی**





نقشه فرمان Bosh Tu5 4.5 SLX

نقشه فرمان MET7 یونیت قفل مرکزی با سیستم هیل و airbag وقتی که تعادف سینه با هم می‌دهد در - جانابا بیونند .

نقشه فرمان Siemens

قفل مرکزی EF7 ← ارتباط با ACU در سرعت ۲۰ km - با دنده بسته شدن همدردی

مصارفین برادانوی برای (۲ در) Siemens

آماره دلاره یکی که شد یکی هر کند - موتور من که متنی را از بدنه لایره - Ecu که دستور چیست و عمل کرده را ها را همدار می کند - رم دبل - باطری

یک برق بدون سوخ از  $40A$  در میله میار و سافه سینه یکی میاره روی رم (در کند دیگر) میار روی رم همدار - این برق تغذیه راها هت .

هر رم ۲ سمت لایره ← مدار تحریک که  $\oplus$  و  $\ominus$  وصل به عمل میکنند و مدار قدرت کم برق  $\oplus$  یا  $\ominus$  لاسر مصت کنند می فرستند .

برق  $\oplus$  تحریک را از پایه ۵ رم وصل تا میله مینه و هتق قودت  $\ominus$  از Ecu در سیت می کنند  $A_{10}$  و  $A_9$

Ecu - Ecu حینه بره رم متق همدار می کند  $\oplus$  آماره هتق و در سیت کم میونه پلاستیک لایه و  $\oplus$  از رم همدار میفرستد در سیت هتق و بعد از عبور از مقاومت بره سرفه هتق و بدنه دلاره  $\oplus$  میاره شروع مینه به گردش باهر کند .

آمر  $A_{10}$  Ecu هتق میفرستد بران رم لایره - را شد عمل می کند و هتق مینه  $\oplus$  از رم میله و در سیت اینتله بیاد از مقاومت سانه کلاره یک راست میوه سرفه هتق .



و حاکم برق فیدبک داریم که میره Ecu و فعال شده باشند و (اطلاع میده A 45 بعد از معادلت من)

منه براید سیم یا جاک والشو  
کاملاً سینه زمین هست و یک فرق دارد و اوند هم لین هست که برق + بران حرکت رله از  
پایه 9 میاد و همین سیمه پایه های Ecu بتر فرق می کنه.

منه خاوره 406

۱۲ موقه من هست راسته و ساگرد داریم. اونی که مقصی رو از بینه می کشید من سمت ساگرد هست  
۱۳ رله دره ۱۱ رله A (رله سمت راسته یا رله دور کننده) ۱۲ رله سمت ساگرد که رله مولد هم می کشید  
۱۳ رله B که رله وسط هست و رله دور تند هم می کشید ولی فقط دور تند سمت ساگرد رو می کشید  
برق + بدون سوئیچ یک سلفه میخیم میره داخل رله A (پوشیده) و یک سلفه ۲ سلفه یک سلفه میره دور  
بوسیه و یک تکت دیته هم میره سمت رله B (پوشیده)

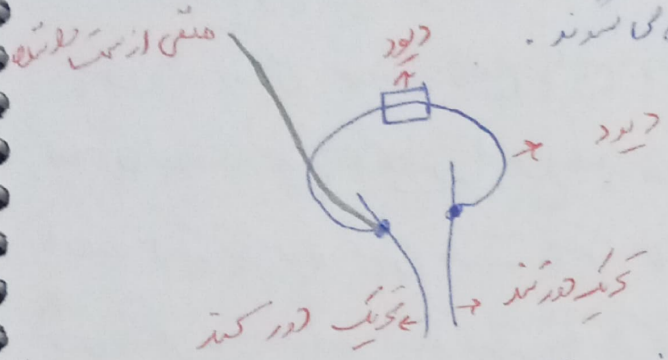
تقدیر رله A که دور کننده هست از برق بدون سوئیچ هست که اگر Ecu حساست دور کننده لا فعال کنه  
مغز نشسته باشه. حال برق با سوئیچ میاد روی تحریک رله های B و C (بوسیه)

دور کننده من - (۶۷ رله) Ecu به مقصی ح رله سمت راسته میده و رله فعال بینه بوسیه تحریک میشه  
و بوسیه رو چسب برق + ادر فرستاده من سمت لا ففنده  
در رله C برق + میاد فقط میگذره چون عمل نکرده بوسیه - میره دور موقه من (موم و اسیل) می کشند.  
منه ما با دور کننده انداز می کشند.

دور کننده من - ۵۰ رله Ecu به مقصی صادر میکنه که ۲ سلفه بینه و یکی میره دور بوسیه رله C مولد و  
یکی میره دور بوسیه رله B  
رله من C عمل می کنه و یک مقصی میره به فن لاسته و عیلا + موم از رله A گرفته یا دور کننده من  
بکار می کنه.  
رله A, B (راسته و ساگرد) عمل می کنه من سمت لاسته با دور کننده کار می کنه.

منه سمت ساگرد حوزی که به مقصی لایمی از بینه دره فقط رله موم که رله وسط هست عمل می کنه و یک سلفه  
و فن دور کننده من.

حالا باید بررسی کنیم که این معنی از کلمات نیست مینه ، یک سیم کش دستگت که براس  
 مثال کنیم منه جا با دور تند اجرا شده یا قطع کرده سیم را سیم که منه خاموشی را شوند ،  
 یک کلید دستی زیر پاسته لاشه قرار داده شده زمان که راسته این کلید و وصل می کند یک معنی  
 به حرکت سیم منه دور تند وصل مینه و توسط وجود اتصال بین منه دور تند و منه دور کند وصل شده  
 در نتیجه وقتی که ما سیم کلید زیر پاسته را می کشیم هم یک معنی برای دور تند دیگر دور کند وصل مینه در  
 نتیجه حرارت با هم مثال را شوند منه جا با دور تند روشن می شوند .



اتصال بین دور کند و دور تند توسط دید (یا) شده و دلیل  
 این هست که زمانی که راسته کلید را می کشیم معنی از سیم  
 دور تند سیم دور کند را پیدا می کند . اما Ecu سیم کش  
 دور کند را معنی می دهد چون دید بین سیم دور کند و تند هست این سیم دور کند را پیدا  
 می کند این سیم کش اشتباه هست چون باعث مینه برق رفتن هم دارد Ecu به دوم  
 منه جا دور کند مثال را شود .

روی صبح گذاشته کلید ← از پایه ⑤ کلید شماره ۳ کاره ، یک مثبت بصورت دست را هم وقتی که  
 Ecu این + را دریافت می کند دستور روشن شده منه جا باید کند و مثال می کند .

در این برق را داریم دل روشن شد که شان دهنده قطع می راز سیم شماره Ecu است .  
 دکان منه جا دور تند را از ۹۷ به ۹۰ کاهش می دهیم تا در نهایت دور کند کار کند ،  
 بادست زود را دیده می بینیم که فنک هست و می بینیم که ترموستات فنک هست ترموستات را ترموستات  
 می کشیم . هم های هواگیری را باز می کنیم و از درب را دریا قرار می دهیم فنک فنک را افزاینده می کشیم تا وقتی که  
 در اصل ج ها مایع پرده صباب خارج شود . بعد از بستن پیچ ها هواگیری درب را دریا قرار می دهیم  
 بعد از بستن ترموستات می بینیم که ~~...~~ با روشن شدن منه جا فنک ترموستات مایع می آید  
 بعد از فنک شروع منه جا خاموشی را شوند ،

**رله ۶ کیلو سوپر L90 مدل 96**

کیلو سوپر کوکورد گیر نمی شود - نقشه را دادم می کشیم و می بینیم که برق کیلو سوپر از رله تأمین مینه معنی  
 از بدنه می کشیم . راه های L90 را دادم می کشیم و بعد از بستن پیچ ها دریا قرار می دهیم و سیم  
 که در صباب بودیم کیلو سوپر سینه نمی شود صباب است لایه عمل اتصال سیم کیلو سوپر وصل می کشیم با

یک سره کردن راه کامیاب است روشی که یعنی اینکه برق  $\oplus$  تا سر کیمبر سور میده ولی پوسیدگی  
نمیکند . کیمبور باید تعویض بشه .

### \* بخش دیوق 405 (نرد 89)

\* قطع کیمبر فزرد و دیوق نرد - فنوز ها را در محل کس خود را کنار هم و کیمبر را بر سر  
هر کیمبر فنوز ها را نسبت به حالت کیمبر یکجا فنوز خالی بود برق باید ارا یک کیمبر و فنوز را  
جا من اندازیم و تا اثری نداشته .

کیمبر را از محل خود خارج کنیم و سوکت ها را که پشت آن هست را جدا کنیم .  
یک برق بزرگ سوئیچ و یک برق سوئیچ باید روی سوکت مگر باشد که در بینم که برق شان وصل هست  
با بعد اینکه برق روی کیمبر هست روشن نمائید نتیجه کیمبر که کیمبر فزرد ایراد دارد و باید تعویض کرد .

\* برای مشکل برق فزرد ابتدا فنوز ها را کاملاً بر سر کیمبر و بعد میرویم در راه ها و یک کیمبر  
نیز برای لاشه با لاسی خروج کیمبر است و آن هم لوله در دیوق بود و باید آن را را جدا کنیم .

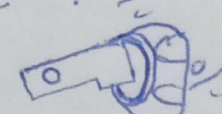
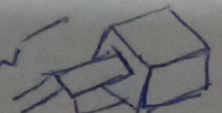
سوکت یوق را از محل خود خارج کنیم و با یوق نرد و با لامپ تست در بینم که برق روی  
سوکت یوق میباشد در اثر فنوز آب رنگ زرد که باید تعویض بشه .

### \* روشن شدن فن 405

هر دو فن در حالت کار دور کند و تند کار نمیکنند . این ایراد می تواند از فنوز فنوز نقره زرد  
عینه فنوز کاسه باشد . جلو پنجره را باز می کنیم بفرایه کیمبر ها با لایه کیمبر که روی فنوز  
عمل می کند و لایه فنوز ها خارج کنند . این حالت بدلیل کوبیده شدن زغال کیمبر  
میاد .

فنوز نقره فنوز کاسه که او را تعویض کنیم .

### \* آمپراک بیان ۶۵

با لامپ آمپراک بیفتان به در این فزرد ما آن سنور داریم ۱- سنور تشخیص که مربوط  
به جلو آمپراک  ۲- سنور که کله بزرگ است که  که مربوط به لامپ است

سه لوله و سوکت تشخیص را خارج کنیم که سوکت ها لفته و به اتصال زیاد همین سه لوله سنور حال فنوز  
که برای مدار آمپراک همان لوله مقاومت است در واقع این مقاومت سه پدیده و مدار ترانزیستور  
هدی ها با لایه مقاومت کمتر منه در نتیجه فنوز جلو آمپراک جلوتر و ما هم نمی توانیم  
کیمبر به پدیده اکثر زرد و آمپراک حالت فنوز با لامپ آمپراک و مدار نام هست و مشکل از

در صورت و اگر در این زمینه به امکان زمانیکه از سیستم هست.

سفرها تا آنجایی که در مدارش قرار دارند از نوع مقاومت ntc هستند که بین بدنه و درز صفحه کیلومتر قرار گرفته.

برای نت آن ← نت مقاومت بین فیچر کنیم و بدنه را بررسی کنیم. 1962

\* باز کردن داسیورد 405

- ۱- ۳ عدد سیم نگهدارنده از سمت داسیورد را باز کنیم با آچار جعبه‌باز کرد.
- ۲- قاب فرکانس را با T20 باز می‌کنیم و سوکت‌های رسته را همانند برف پاک‌کن جدا می‌کنیم. سوکت‌های مقرون سوئیچ را جدا می‌کنیم.
- ۳- سیم‌های ۴ سیم و سیم فرکانس را باز می‌کنیم با بونگ و جعبه‌باز باز کرد و زیر قاب جدا می‌کنیم. قاب‌های پین داسیورد را باز می‌کنیم و سیم‌های آرسنیک را پین‌ها را باز می‌کنیم و سیم‌ها را سوکت‌های پین‌ها را جدا می‌کنیم.
- ۴- سیم‌های پین آنتن را باز می‌کنیم سوکت‌ها را در می‌آوریم. سیم‌های آهنی در پیچ‌ها را جدا می‌کنیم.
- ۵- لایه‌ها را در می‌آوریم و بعد یک سیم و ولت‌سنج را می‌چسبیم.
- ۶- کنترل دما را در در آوری و سرد کننده را از محل خروج خارج می‌کنیم و سیم‌های پین‌ها را جدا می‌کنیم. برای باز کردن لیور دفر با بونگ و سیم بعد از این کار می‌کنیم.
- ۷- قاب داسیورد را در می‌آوریم و سیم‌های پین‌ها را در دفر را باز می‌کنیم.
- ۸- سیم‌های نگهدارنده پین‌ها و انتقال بدنه‌ها را باز می‌کنیم.
- ۹- اینترکانکت‌های رسته سیم‌ها را در آوری و ولت‌سنج را خارج می‌کنیم.
- ۱۰- رسته سیم‌ها را از قاب جعبه‌باز جدا می‌کنیم و سوکت‌ها را همانند بود را جدا می‌کنیم و در نهایت داسیورد را از محل خروج جدا می‌کنیم.

\* بستن داسیورد 405

- ۱- سیم‌های جلوس سوکت ۲- سیم‌های T20 کنترل دما ۳- سیم‌های آرسنیک و سیم داسیورد با سوکت‌های
- ۴- جازده سوکت airbag رسته سیم‌ها ۵- پین فرکانس ۶- رسته سیم‌ها قاب رسته‌ها
- ۷- جازده آنتن و اهم‌ها و سیم‌ها ۸- کنترل دما

دفعه درز

۱- آري گون و ط لودن آري ۲- سرنده و در آري ۳- قاب قران و بار گين

که قاب پيل و در آري و زين و زين و در آري اما فعلاً با کتبه کار نداريم .

۵- داسجود و در آري و سيم ها کنترول در حجم ها در آري پيل بخار و کولر و جدا من کينم .

۶- ۳۰۰۰ اصل تکميل شده داسجود و در آري و در آري که هرگز داسجود مستند (با استفاده از ريشه و صفيحه)

۷- گزينه شده پيل و سبده و بار گين - صبه فنيده و خارج گين .

۸- سيم ها تکميل شده قران و بار گين و داسجود و در آري .