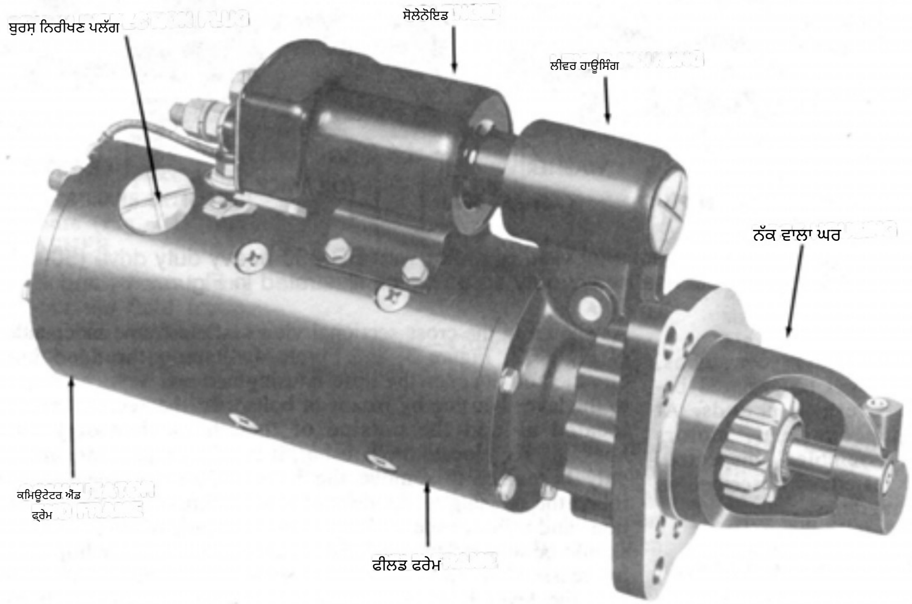
Machine Translated by Google

ਬੁਲੇਟਿਨ ਨੂੰ ਬਦਲਦਾ ਹੈ
ਮਿਤੀ 3-1-69, 11-1-73
ਹਵਾਲਾ: ɪʙ-115, ɪʙ-116 ɪᴍ-186,
ɪᴍ-187, ɪᴍ-188
ɪs-180, ɪs-186, ɪs-187, ɪs-188

ਡੈਲਕੋ ਰੇਮੀ

ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰਾਂ

30-ᴍᴛ, 35-ᴍᴛ, 40-ᴍᴛ, 50-ᴍᴛ ਸੀਰੀਜ਼



ਚਿੱਤਰ 1-ਆਮ 50-ᴍᴛ ਸੀਰੀਜ਼ ਹੈਵੀ ਡਿਊਟੀ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ।

ਇਸ ਬੁਲੇਟਿਨ ਵਿੱਚ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭਾਰੀ ਡਿਊਟੀ ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸ਼ਿਫਟ ਲੀਵਰ ਅਤੇ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਪਲੰਜਰ ਹਨ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਗੰਦਗੀ, ਆਈਸਿੰਗ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਤੇ ਸਪਲੈਸ਼ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੰਦ ਹਨ। ਨੱਕ ਦੀ ਰਿਹਾਇਸ਼ ਨੂੰ ਮਾਊਂਟਿੰਗ ਫਲੈਂਜ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਸਥਿਤੀਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਘੁੰਮਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਹੈ ਜੋ ਇਹਨਾਂ ਮੋਟਰਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਊਂਟਿੰਗ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨਾਂ ਲਈ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ।

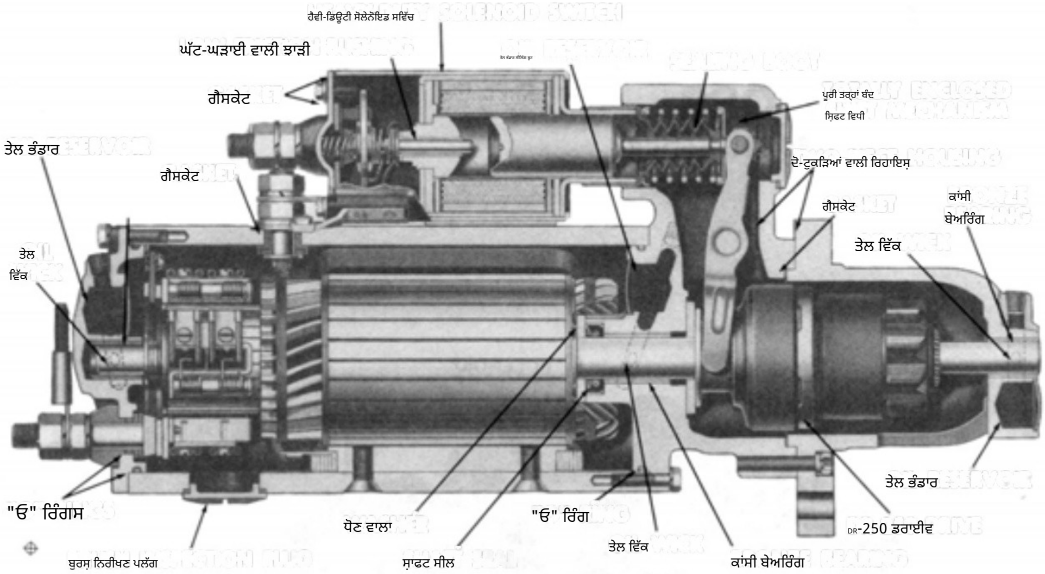
ਕਾਂਸੀ ਦੀਆਂ ਝਾੜੀਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਤੇਲ ਨਾਲ ਸੰਤ੍ਰਿਪਤ ਬੱਤੀ ਦੁਆਰਾ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਲੁਬਰੀਕੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਝਾੜੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਨਿਕਲਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਆਰਮੇਚਰ ਸ਼ਾਫਟ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਦੇ ਬਾਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਪਹੁੰਚਯੋਗ ਪਾਈਪ ਪਲੱਗ ਨੂੰ ਹਟਾ ਕੇ ਹਰੇਕ ਬੱਤੀ ਵਿੱਚ ਤੇਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇੱਕ ਵਿਕਲਪਿਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਹਨ। ਕਾਂਸੀ ਦੇ ਬੇਅਰਿੰਗਾਂ ਲਈ ਤੇਲ ਭੰਡਾਰ ਜੋ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਤੇਲ ਸਪਲਾਈ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨਾਲ ਲੁਬਰੀਕੇਸ਼ਨ ਪੀਰੀਅਡਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਸਮਾਂ ਵਧਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਹੋਰ ਵਿਕਲਪਿਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ "ₒ" ਰਿੰਗ ਹੈ ਜੋ ਪੂਰੀ ਮੋਟਰ ਅਸੈਂਬਲੀ ਵਿੱਚ ਗੰਦਗੀ ਅਤੇ ਨਮੀਂ ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਜੋੜੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਤੇਲ ਭੰਡਾਰ ਅਤੇ "ₒ" ਰਿੰਗ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਧਿਆਨ-ਮੁਕਤ ਕਾਰਜ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇਗੀ।

ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਮਾਡਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਫਟ ਅਤੇ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਸੀਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਮਾਡਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਪਲੰਜਰ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਰਬੜ ਬੂਟ ਜਾਂ ਲਿੰਕੇਜ ਸੀਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸੀਲ ਅਤੇ ਬੂਟ, ਜਦੋਂ ਇਕੱਠੇ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਮੋਟਰ ਦੇ ਮੁੱਖ ਫਰੇਮ ਅਤੇ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਤੇਲ ਦੇ ਦਾਖਲੇ ਨੂੰ ਰੋਕਦੇ ਹਨ, ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਗਿੱਲੇ ਕਲੱਚ 'ਤੇ ਵਰਤਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।

ਚਾਰ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਕਲਚ, ਇੱਕ ਹੈਵੀ ਡਿਊਟੀ ਸਪ੍ਰੈਗ, ਇੱਕ ਪੋਜ਼ੀਟੋਰਕ ਡਰਾਈਵ, ਇੱਕ ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਡਿਊਟੀ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਪਲਾਈਨਡ ਡਰਾਈਵ, ਨੂੰ ਬੰਦ ਹੈਵੀ ਡਿਊਟੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰਾਂ ਨਾਲ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਦੀ ਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਾਂ ਕਿਸਮਾਂ ਨੂੰ ਰਿੰਗ ਗੇਅਰ ਨਾਲ ਜਾਲ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਈ ਆਉਣ ਤੱਕ ਪਿਨੀਅਨ ਰੁੱਝਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਹੈਵੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਸਰਕਟ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਡਿਊਟੀ ਸਪ੍ਰੈਗ ਕਲਚ ਜਾਂ ਪੋਜ਼ੀਟੋਰਕ ਡਰਾਈਵ ਨਾਲ ਬੱਟ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪਿਨੀਅਨ ਅਤੇ ਗੇਅਰ ਦੰਦਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਊਰਜਾਵਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਸਪਲਾਈਨ ਡਰਾਈਵ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੈਸ ਟਰਬਾਈਨ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਟਰਬਾਈਨ ਗੇਅਰ ਦੇ ਰੁਕਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸਨੂੰ ਟਰਬਾਈਨ ਸਪਲਾਈਨ ਗੀਅਰ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

Machine Translated by Google



ਚਿੱਤਰ 2-DR-250 ਹੈਵੀ ਡਿਊਟੀ ਡਰਾਈਵ (50-MT) ਵਾਲੀ ਮੋਟਰ ਦਾ ਕਰਾਸ-ਸੈਕਸ਼ਨਲ ਦ੍ਰਿਸ਼। (ਕੁਝ ਮਾਡਲ ਚਿੱਤਰ 14 ਅਤੇ 15 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹੈਵੀ ਡਿਊਟੀ ਸਪ੍ਰੈਗ ਕਲਚ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ।)

ਰੱਖ-ਰਖਾਅ

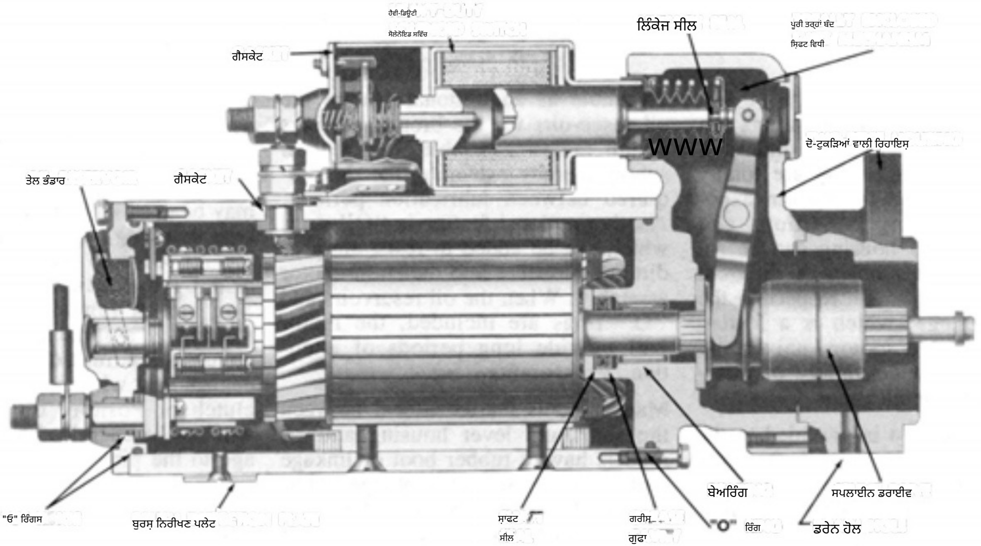
ਆਮ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਇੰਜਣ ਓਵਰਹਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਇੰਜਣ ਓਵਰਹਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਮੋਟਰਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਸਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਪੈਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਐਡਜਸਟੇਬਲ ਨੱਕ ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੋਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ

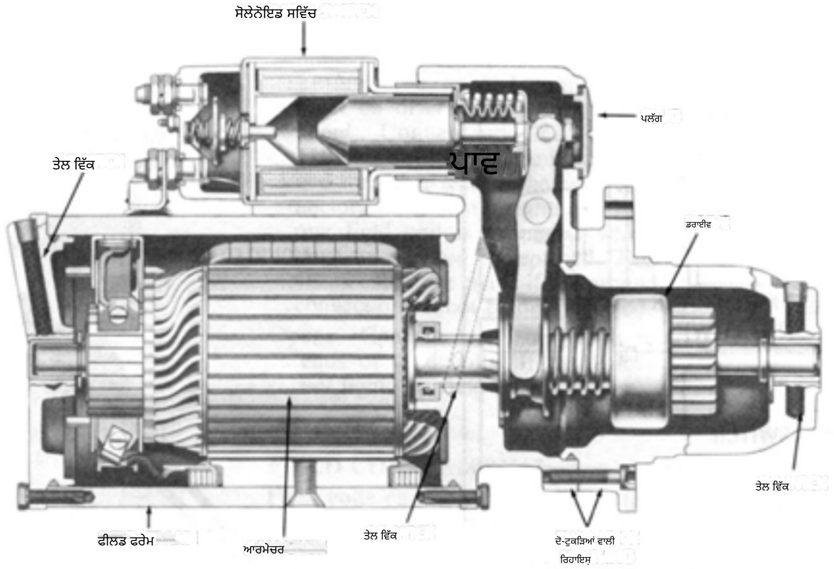
ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਲਈ ਦੋ ਤਰੀਕੇ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚਿੱਤਰ 2, ਚਿੱਤਰ 3, ਅਤੇ ਚਿੱਤਰ 4 ਦੇ ਕਰਾਸ-ਸੈਕਸ਼ਨਲ ਦ੍ਰਿਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇੱਕ ਤਰੀਕਾ ਹਾਊਸਿੰਗ ਦੇ ਬਾਹਰ ਸਥਿਤ ਬੋਲਟਾਂ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਨੋਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਨਾਲ ਜੋੜਦਾ ਹੈ। ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਲਈ, ਸਿਰਫ ਬੋਲਟਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ, ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੂੰ ਲੋੜੀਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਘੁੰਮਾਉਣਾ, ਅਤੇ ਬੋਲਟਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਦੁਬਾਰਾ ਅਸੈਂਬਲੀ ਦੌਰਾਨ ਬੋਲਟਾਂ ਨੂੰ 13-17 ਪੌਂਡ ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਟਾਰਕ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਅਸੈਂਬਲੀ ਵਿੱਚ, ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਅਤੇ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਐਂਡ ਫਰੇਮ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਵਿੱਚ ਥਰਿੱਡਡ ਹੋਲ ਪਾ ਕੇ ਬੋਲਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਤੰਤਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਨੂੰ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਦੂਜੇ ਢੰਗ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਇੰਟਰਮੀਏਟ ਡਿਊਟੀ ਕਲੱਚ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਅਤੇ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਐਂਡ ਫਰੇਮ ਨੂੰ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਐਂਡ ਫਰੇਮ ਤੋਂ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਵਿੱਚ ਥ੍ਰੈੱਡਡ ਹੋਲਾਂ ਤੱਕ ਫੈਲੇ ਥਰੂ-ਬੋਲਟ ਦੁਆਰਾ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਨੋਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਤੋਂ ਥ੍ਰੈੱਡਡ ਹੋਲਾਂ ਤੱਕ ਫੈਲੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਅਟੈਚਿੰਗ ਬੋਲਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।



ਚਿੱਤਰ 3-ਮੋਟਰ ਦਾ ਕਰਾਸ-ਸੈਕਸ਼ਨਲ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਸਪਲਾਈਨ ਡਰਾਈਵ (50-MT) ਦੇ ਨਾਲ।



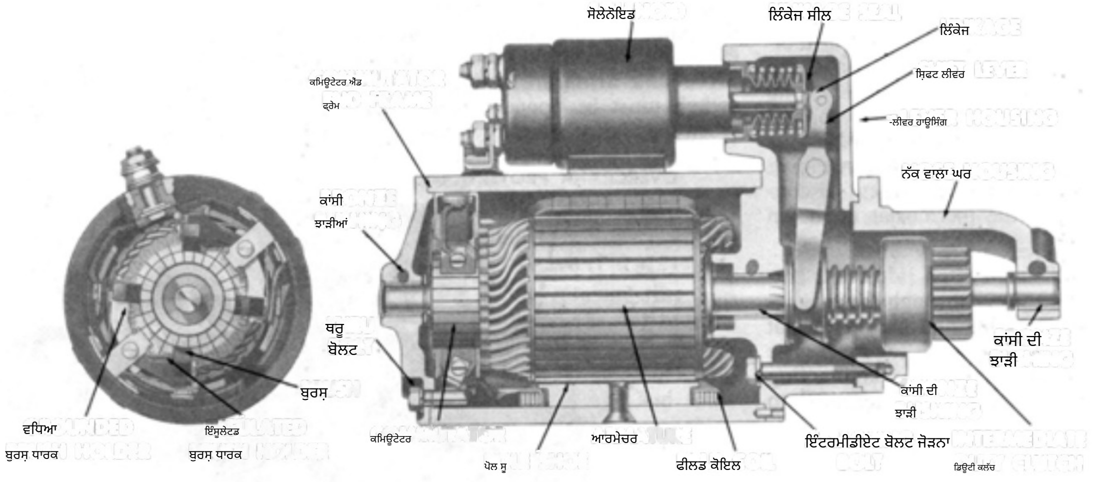
ਚਿੱਤਰ 4-ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਡਿਊਟੀ ਕਲਚ ਵਾਲੀ ਮੋਟਰ ਦਾ ਕਰਾਸ-ਸੈਕਸ਼ਨਲ ਦ੍ਰਿਸ਼। (35-MT) ਚਿੱਤਰ 5 ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰੇ ਅਟੈਚਿੰਗ ਬੋਲਟ ਨਿਰਮਾਣ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ।

ਨੋਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ (ਚਿੱਤਰ 5)। ਇਸ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਨਾਲ, ਨੋਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਅਟੈਚਿੰਗ ਬੋਲਟਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਇਸਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ ਕਨੈਕਟਰ ਅਤੇ ਸੋਲਨੋਇਡ ਅਸੈਂਬਲੀ ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਵਾਲੇ ਪੇਚਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਓ ਅਤੇ ਫਿਰ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਐਂਡ ਫਰੇਮ ਤੋਂ ਥਰੂ-ਬੋਲਟ ਹਟਾਓ।

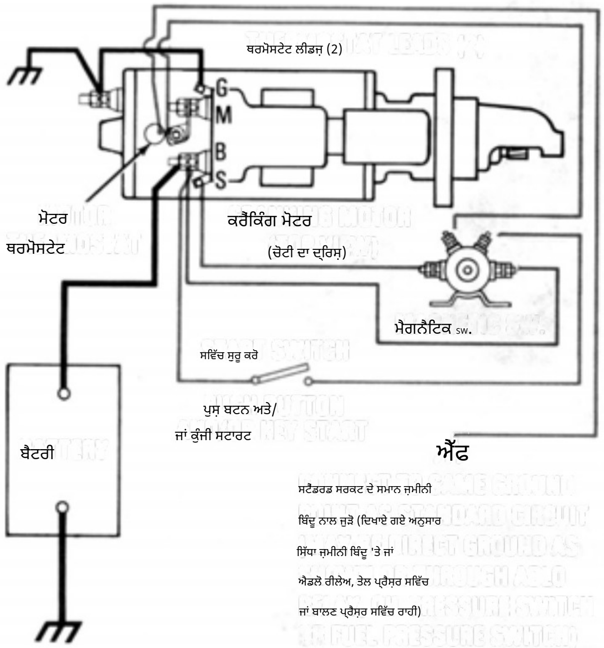
ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਨੂੰ ਰੀ-ਓਪਰੇਸ਼ਨ ਮੇਨਿੰਗ ਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਆਰਮਰ ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਤੋਂ ਦੂਰ ਖਿੱਚੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਿਨੀਅਨ ਸਟਾਪ ਕਲਚ ਪਿਨੀਅਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਟਿਕਦਾ। ਇਹ ਨੋਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ ਅਟੈਚਿੰਗ ਬੋਲਟਾਂ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰ ਦੇਵੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬਾਕਸ ਜਾਂ ਓਪਨ ਐਂਡ ਰੈਂਚ ਨਾਲ ਹਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਨੋਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਰੀ-ਅਸੈਂਬਲੀ ਦੌਰਾਨ, ਨੋਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ ਅਟੈਚਿੰਗ ਬੋਲਟਾਂ ਨੂੰ 11-15 ਪੌਂਡ ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਟਾਰਕ ਕਰੋ।

ਵੱਖ-ਵੱਖ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਸਰਕਟ ਹਨ। ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਸਰਕਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕੁੰਜੀ ਸਟਾਰਟ ਸਵਿੱਚ ਜਾਂ ਪੁਸ਼ ਸਵਿੱਚ, ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ, ਇੱਕ ਰੀਲੇਅ, ਚੁੰਬਕੀ ਸਵਿੱਚ, ਸੋਲੇਨੋਇਡ, ਤੇਲ ਦਬਾਅ ਸਵਿੱਚ, ਬਾਲਣ ਦਬਾਅ ਸਵਿੱਚ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਕਰਣ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ "ALDO" ਰੀਲੇਅ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

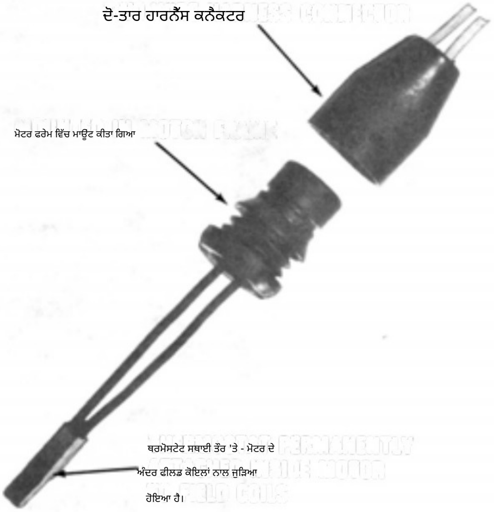


ਚਿੱਤਰ 5-ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਡਿਊਟੀ ਕਲਚ ਵਾਲੀ ਮੋਟਰ ਦਾ ਕਰਾਸ-ਸੈਕਸ਼ਨਲ ਦ੍ਰਿਸ਼। ਚਿੱਤਰ 4 ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰੇ ਅਟੈਚਿੰਗ ਬੋਲਟ ਨਿਰਮਾਣ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ।

Machine Translated by Google



ਚਿੱਤਰ 6-ਮੁੱਢਲਾ ਵਾਇਰਿੰਗ ਸਰਕਟ।



ਚਿੱਤਰ 7-ਆਮ ਥਰਮੋਸਟੈਟ।

ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਸਰਕਟ ਲਈ ਵਾਹਨ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਵਾਇਰਿੰਗ ਡਾਇਗ੍ਰਾਮ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਿਊਟ।

ਚਿੱਤਰ 6 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਆਮ ਸਰਕਟ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਮੋਟਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬਿਲਟ-ਇਨ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਹੈ ਜੋ ਬਹੁਤ ਜਿਆਦਾ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਓਵਰ-ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਬਚਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਫੀਲਡ ਕੋਇਲਾਂ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਫਰੇਮ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕੀਤੇ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਹਿੱਸੇ ਚਿੱਤਰ 7 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਨਾਲ ਹੀ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਤੋਂ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਕੀਤੀ ਹਾਰਨੇਸ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਚਿੱਤਰ 8 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਸਟਾਰਟ ਸਵਿੱਚ ਬੰਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੈਟਰੀ ਕਰੰਟ ਮੈਗਨੈਟਿਕ ਸਵਿੱਚ ਵਿੰਡਿੰਗ ਅਤੇ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਰਾਹੀਂ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਵਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚਿੱਤਰ 6 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਚੁੰਬਕੀ ਸਵਿੱਚ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਮੋਟਰ ਸੋਲਨੋਇਡ "S" ਟਰਮੀਨਲ ਨੂੰ ਬੈਟਰੀ ਨਾਲ ਜੋੜਦਾ ਹੈ।

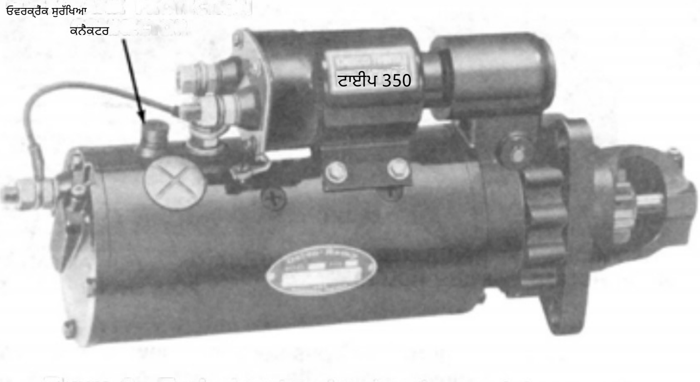
ਸੋਲਨੋਇਡ ਵਿੰਡਿੰਗਾਂ ਨੂੰ ਊਰਜਾ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪਲੰਜਰ ਅਤੇ ਸ਼ਿਫਟ ਲੀਵਰ ਦੀ ਗਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪਿਨਿਅਨ ਇੰਜਣ ਫਲਾਈਵ੍ਹੀਲ ਰਿੰਗ ਗੇਅਰ ਅਤੇ ਸੋਲਨੋਇਡ ਮੁੱਖ ਸੰਪਰਕਾਂ ਨੂੰ ਪੰਨਾ 4 ਨਾਲ ਜੋੜਦਾ ਹੈ।

ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਇੰਜਣ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਿਨਿਅਨ ਓਵਰਰਨ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਤੀ ਤੋਂ ਬਚਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਖੁੱਲ੍ਹਦਾ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਸਪਰਿੰਗ ਪਿਨਿਅਨ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਓਵਰਰਨ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵ ਅਤੇ ਆਰਮੇਚਰ ਵਿੰਡਿੰਗਜ਼ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ, ਇੰਜਣ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ 'ਤੇ ਤੁਰੰਤ ਸਵਿੱਚ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸਾਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਮੋਟਰਾਂ ਲਈ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਪੀਰੀਅਡ ਕਦੇ ਵੀ 30 ਸਕਿੰਟਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਬਿਨਾਂ ਰੁਕੇ ਤਾਂ ਜੋ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਠੰਡਾ ਹੋਣ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਜੇਕਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਖੁੱਲ੍ਹ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਲਈ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਚੱਕਰ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਦੇ ਠੰਡਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ 1-6 ਮਿੰਟ, ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਫਿਰ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

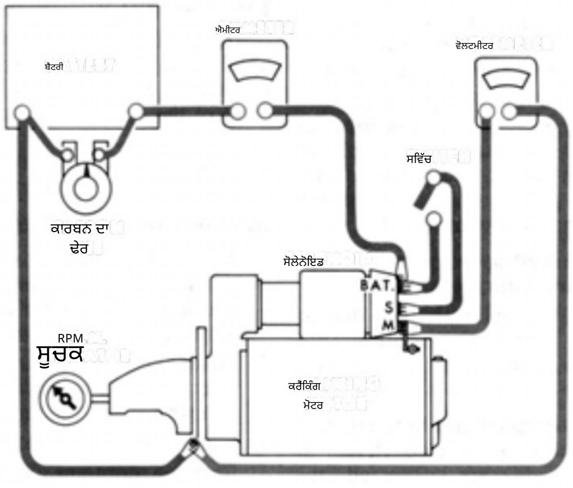
ਮੋਟਰ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇੱਕ ਸਰਕਟ ਚਿੱਤਰ 6 ਦੇ ਸਮਾਨ ਹੋਵੇਗਾ, ਸਿਵਾਏ ਇਸਦੇ ਕਿ ਚੁੰਬਕੀ ਸਵਿੱਚ ਵਿੰਡਿੰਗ ਟਰਮੀਨਲ ਨੂੰ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਵਿੱਚੋਂ ਲੰਘੇ ਬਿਨਾਂ, ਚਿੱਤਰ 6 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਬਿੰਦੂ ਤੇ ਸਿੱਧਾ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।



ਚਿੱਤਰ 8-ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਕਨੈਕਟਰ ਦਿਖਾਉਂਦੀ ਆਮ ਮੋਟਰ।

ਹੈ।

Machine Translated by Google



ਚਿੱਤਰ 9-ਨੋ-ਲੋਡ ਟੈਸਟ ਸਰਕਟ।

ਸਮੱਸਿਆ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ
ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਸਰਕਟ ਮੁਰੰਮਤ ਲਈ

ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਸਰਕਟ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਯੂਨਿਟ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਂਚਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ:

ਬੈਟਰੀ: ਬੈਟਰੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ, ਸਰਵਿਸ ਬੁਲੇਟਿਨ 1B-115 ਜਾਂ 1B-116 ਵਿੱਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਟੈਸਟਿੰਗ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਬੈਟਰੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚਾਰਜ ਹੈ।

ਵਾਇਰਿੰਗ: ਡੈਮ ਏਜ ਲਈ ਵਾਇਰਿੰਗ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ, ਸੋਲੇਨੋਇਡ, ਮੈਗਨੈਟਿਕ ਸਵਿੱਚ, ਇਗਨੀਸ਼ਨ ਸਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕੰਟਰੋਲ ਸਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਬੈਟਰੀ ਦੇ ਸਾਰੇ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਨੈਕਸ਼ਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਸਾਰੇ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਕੱਸੋ। ਮੈਗਨੈਟਿਕ ਸਵਿੱਚ, ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਅਤੇ

ਕੰਟਰੋਲ ਸਵਿੱਚ: ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਸਾਰੇ ਸਵਿੱਚਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਾਇਰਿੰਗ ਡਾਇਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੋ ਕਿ ਕਿਹੜੇ ਸਰਕਟਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਸਵਿੱਚਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਕੇ ਊਰਜਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਸਰਕਟ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਵੋਲਟਮੀਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।

ਥਰਮੋਸਟੈਟ, ਜਾਂ ਓਵਰਕ੍ਰੈਂਕ ਪ੍ਰੋਟੈਕ- ਸੁਤੰਤਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਘੁੰਮਦਾ ਹੈ, ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰ:

ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ, ਵਾਇਰਿੰਗ ਹਾਰਨੈਸ ਕਨੈਕਟਰ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰੋ ਅਤੇ ਮੋਟਰ 'ਤੇ ਦੋ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਟਰਮੀਨਲਾਂ ਨਾਲ ਇੱਕ ਓਮਮੀਟਰ ਜੋੜੋ। (ਚਿੱਤਰ 8)। ਓਮਮੀਟਰ ਨੂੰ ਜ਼ੀਰੋ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਓਪਨ ਸਰਕਟ ਹੈ। ਗਰਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਾ ਕਰੋ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਕੁਝ ਤਾਪਮਾਨ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਓਪਨ-ਸਰਕਟ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
ਟਿਊਰ।

ਮੋਟਰ: ਜੇਕਰ ਬੈਟਰੀ, ਵਾਇਰਿੰਗ ਅਤੇ ਸਵਿੱਚ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹਨ, ਅਤੇ ਇੰਜਣ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਹਟਾਓ ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਦੱਸੇ ਗਏ ਟੈਸਟ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।

ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਟੈਸਟ ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਦੋ ਮਿੰਟ ਠੰਡਾ ਹੋਣ ਦੇਣ ਲਈ ਰੁਕੇ ਬਿਨਾਂ ਇੱਕ ਵਾਰ ਵਿੱਚ 30 ਸਕਿੰਟਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਚਲਾਓ। ਕੁਝ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ, 30 ਸਕਿੰਟ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਕਾਰਨ ਓਵਰਹੀਟਿੰਗ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ (ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ) ਨੂੰ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਏਗੀ।

ਇੰਜਣ ਤੋਂ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਹਟਾਏ ਜਾਣ 'ਤੇ, ਇੱਕ ਸਕ੍ਰਿਊਡ੍ਰਾਈਵਰ ਨਾਲ ਪਿਨਿਅਨ ਨੂੰ ਦਬਾ ਕੇ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਘੁੰਮਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਲਈ ਜਾਂਚਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੰਗ ਬੇਅਰਿੰਗ, ਇੱਕ ਝੁਕਿਆ ਹੋਇਆ ਆਰਮੇਚਰ ਸ਼ਾਫਟ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਢਿੱਲਾ ਪੋਲ ਸ਼ੂ ਪੇਚ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਸੁਤੰਤਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਘੁੰਮਾਏਗਾ। ਜੇਕਰ ਆਰਮੇਚਰ ਸੁਤੰਤਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਘੁੰਮਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਵੱਖ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇਕਰ ਆਰਮੇਚਰ

ਡਿਸਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨੋ-ਲੋਡ ਟੈਸਟ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ।

ਨੋ-ਲੋਡ ਟੈਸਟ (ਚਿੱਤਰ 9)

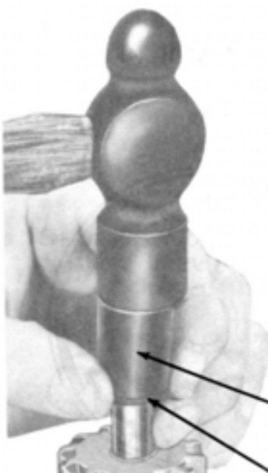
ਮੋਟਰ ਟਰਮੀਨਲ ਤੋਂ ਮੋਟਰ ਫਰੇਮ ਨਾਲ ਇੱਕ ਵੋਲਟਮੀਟਰ ਜੋੜੋ, ਅਤੇ ਹਥਿਆਰਾਂ ਦੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਮਾਪਣ ਲਈ ਇੱਕ rpm ਸੂਚਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਮੋਟਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਐਮੀਟਰ ਨੂੰ ਲੜੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੋਲਟੇਜ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਬੈਟਰੀ ਨਾਲ ਜੋੜੋ, ਅਤੇ ਇੱਕ

ਚਿੱਤਰ 10 ਤੋਂ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸਵਿੱਚ ਕਰੋ - ਸੋਲਨੋਇਡ ਬੈਟਰੀ ਟਰਮੀਨਲ ਤੋਂ ਸੋਲ ਤੱਕ ਰਿਟੇਨਰ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ-

ਨੋਇਡ ਸਵਿੱਚ ਟਰਮੀਨਲ। ਸਵਿੱਚ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ ਅਤੇ rpm, ਕਰੰਟ, ਅਤੇ ਵੋਲਟੇਜ ਰੀਡਿੰਗ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਸਰਵਿਸ ਬੁਲੇਟਿਨ 1M-186, 1M-187, ਜਾਂ 1M-188 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਕਰੋ। ਇਹਨਾਂ ਬੁਲੇਟਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਹੀ ਵੋਲਟੇਜ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਸਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਇਹ ਪਛਾਣ ਕੇ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਵੋਲਟੇਜ ਥੋੜ੍ਹਾ ਵੱਧ ਹੈ ਤਾਂ rpm ਅਨੁਪਾਤਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਧ ਹੋਵੇਗਾ, ਕਰੰਟ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇਕਰ ਸਹੀ ਵੋਲਟੇਜ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੈਟਰੀ ਦੇ ਪਾਰ ਜੁੜੇ ਇੱਕ ਕਾਰਬਨ ਪਾਈਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵੋਲਟੇਜ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮੁੱਲ ਤੱਕ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ 12-ਵੋਲਟ ਬੈਟਰੀ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਾਰਬਨ ਪਾਈਲ ਨੂੰ 12-ਵੋਲਟ ਬੈਟਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਨਾਲ ਜੋੜੋ। ਜੇਕਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੰਟ ਡਰਾਅ ਵਿੱਚ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਹੋਲਡ-ਇਨ ਵਿੰਡਿੰਗ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੰਟ ਡਰਾਅ ਨੂੰ ਐਮਮੀਟਰ ਰੀਡਿੰਗ ਤੋਂ ਘਟਾਓ। ਸਵਿੱਚ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਹੀ ਡਿਸਕਨੈਕਸ਼ਨ ਕਰੋ। ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰੋ:

ਟੈਸਟਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ

1. ਰੇਟਿਡ ਕਰੰਟ ਡਰਾਅ ਅਤੇ ਨੋ-ਲੋਡ ਸਪੀਡ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਦੀ ਆਮ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ।
2. ਘੱਟ ਮੁਕਤ ਗਤੀ ਅਤੇ ਉੱਚ ਕਰੰਟ ਡਰਾਅ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ:
   a. ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਰਗੜ-ਕੱਟ, ਗੰਦੇ, ਜਾਂ ਘਿਸੇ ਹੋਏ ਬੇਅਰਿੰਗ, ਮੁੜੇ ਹੋਏ ਆਰਮੇਚਰ ਸ਼ਾਫਟ ਜਾਂ ਢਿੱਲੇ ਪੋਲ ਜੁੱਤੇ ਜੋ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।



ਸਨੈਪ ਰਿੰਗ।

Machine Translated by Google

b. ਛੋਟਾ ਆਰਮੇਚਰ। ਇਸਨੂੰ ਡਿਸਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਗਰੋਲਰ 'ਤੇ ਹੋਰ ਜਾਂਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

c. ਜ਼ਮੀਨੀ ਆਰਮੇਚਰ ਜਾਂ ਖੇਤ। ਵੱਖ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੋਰ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

3. ਉੱਚ ਕਰੰਟ ਡਰਾਅ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ:

a. ਟਰਮੀਨਲ ਜਾਂ ਖੇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧੀ ਜ਼ਮੀਨ।

b. "ਜੰਮੇ ਹੋਏ" ਬੇਅਰਿੰਗ (ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਹੱਥ ਨਾਲ ਘੁਮਾ ਕੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ)।

4. ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਮੌਜੂਦਾ ਡਰਾਅ ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ:

a. ਓਪਨ ਫੀਲਡ ਸਰਕਟ। ਇਸਨੂੰ ਡਿਸਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅੰਦਰੂਨੀ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਟੈਸਟ ਲੈਂਪ ਨਾਲ ਟਰੇਸਿੰਗ ਸਰਕਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਕੇ ਜਾਂਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

b. ਆਰਮੇਚਰ ਕੋਇਲ ਖੋਲ੍ਹੋ। ਡਿਸਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਕੀ ਬਾਰ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੜੇ ਹੋਏ ਹਨ। c. ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਬੁਰਸ਼ ਸਪ੍ਰਿੰਗ, ਘਿਸੇ ਹੋਏ ਬੁਰਸ਼, ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਬਾਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਉੱਚ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਾਰਨ ਜੋ ਬੁਰਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਵਿਚਕਾਰ ਚੰਗੇ ਸੰਪਰਕ ਨੂੰ ਰੋਕਦੇ ਹਨ।

5. ਘੱਟ ਨੋ-ਲੋਡ ਸਪੀਡ ਅਤੇ ਘੱਟ ਕਰੰਟ- 1. ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਡਰਾਅ ਦੀ ਸਾਪੇਖਿਕ ਸਥਿਤੀ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ:

a. ਮਾੜੇ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ, ਨੁਕਸਦਾਰ ਲੀਡਾਂ, ਗੰਦੇ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਅਤੇ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਉੱਚ ਅੰਦਰੂਨੀ ਵਿਰੋਧ।

6. ਉੱਚ ਮੁਕਤ ਗਤੀ ਅਤੇ ਉੱਚ ਕਰੰਟ ਡਰਾਅ ਛੋਟੇ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਛੋਟੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦਾ ਸ਼ੱਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਫੀਲਡ ਕੋਇਲ ਅਸੈਂਬਲੀ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਬਿਹਤਰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

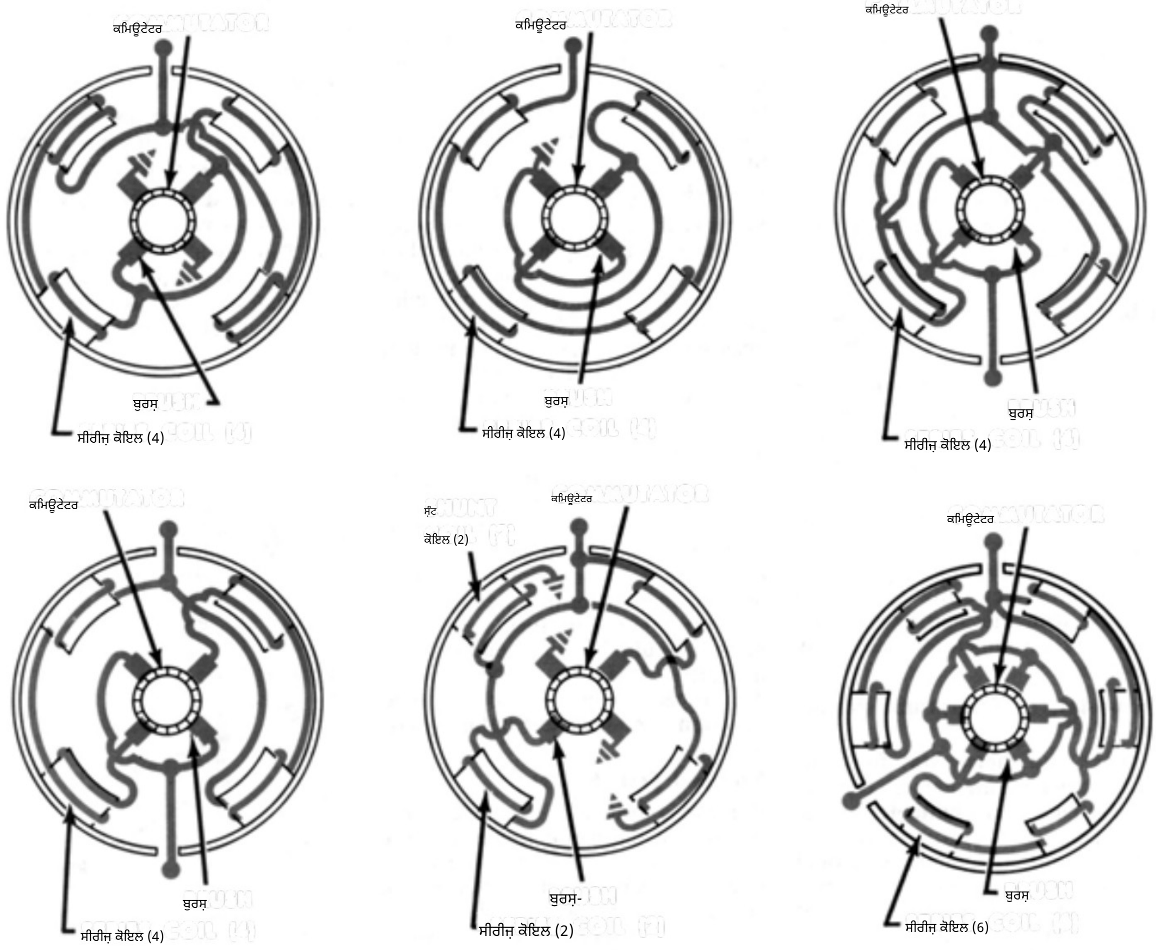
ਅਸੈਂਬਲੀ

ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਹੀ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਖਰਾਬ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਜਾਂ ਬਦਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ। ਸਾਵਧਾਨੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅਸੈਂਬਲ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਗਲਾਸ ਪਹਿਨੇ ਜਾਣ। ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਡਿਊਟੀ ਕਲਚ ਮੋਟਰ

ਸੋਲਨੋਇਡ, ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ, ਅਤੇ ਨੋਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ ਤਾਂ ਜੋ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਦੁਬਾਰਾ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਫੀਲਡ

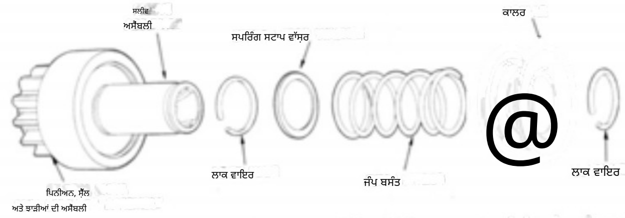
2. ਕੋਇਲ ਕਨੈਕਟਰ ਨੂੰ ਸੋਲਨੋਇਡ ਮੋਟਰ ਟਰਮੀਨਲ ਤੋਂ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਸੋਲਨੋਇਡ ਮਾਊਂਟਿੰਗ ਪੇਚਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਓ। ਥਰੂ-ਬੋਲਟ ਜਾਂ ਕੈਪ

3. ਪੇਚਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਓ। 4. ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਐਂਡ ਫਰੇਮ ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਤੋਂ ਅਤੇ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਤੋਂ ਹਟਾਓ।

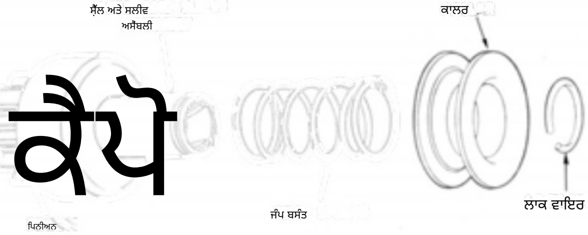


ਚਿੱਤਰ 11-ਆਮ ਮੋਟਰ ਸਰਕਟ।

Machine Translated by Google



ਚਿੱਤਰ 12-ਸੁਰੂਆਤੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਡਿਊਟੀ ਸਪ੍ਰਿੰਗ ਕਲਚ ਡਰਾਈਵ ਅਸੈਂਬਲੀ ਦਾ ਡਿਸਸੈਂਬਲ ਕੀਤਾ ਦ੍ਰਿਸ਼।



ਚਿੱਤਰ 13-ਲੇਟ ਟਾਈਪ ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਡਿਊਟੀ ਸਪ੍ਰੈਗ ਕਲਚ ਡਰਾਈਵ ਅਸੈਂਬਲੀ ਦਾ ਡਿਸਸੈਂਬਲ ਕੀਤਾ ਦ੍ਰਿਸ਼।

2. ਸੋਲਨੋਇਡ ਮੋਟਰ ਟਰਮੀਨਲ ਤੋਂ ਫੀਲਡ ਕੋਇਲ ਕਨੈਕਟਰ ਅਤੇ ਸੋਲਨੋਇਡ ਗਰਾਊਂਡ ਟਰਮੀਨਲ ਤੋਂ ਲੀਡ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਕਰੋ।

3. ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਮੋਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਬੁਰਸ਼ ਨਿਰੀਖਣ ਪਲੇਟਾਂ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਪਲੇਟਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਓ ਅਤੇ ਫਿਰ ਬੁਰਸ਼ ਲੀਡ ਪੇਚਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿਓ। ਇਹ ਫੀਲਡ ਲੀਡਾਂ ਨੂੰ ਬੁਰਸ਼ ਹੋਲਡਰਾਂ ਤੋਂ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਕਰ ਦੇਵੇਗਾ।

4. ਅਟੈਚਿੰਗ ਬੋਲਟ ਹਟਾਓ ਅਤੇ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਐਂਡ ਫਰੇਮ ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰੋ।

5. ਜੁੜੇ ਬੋਲਟ ਹਟਾ ਕੇ ਨੋਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ ਅਤੇ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰੋ।

6. ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਤੋਂ ਆਰਮੇਚਰ ਅਤੇ ਕਲਚ ਅਸੈਂਬਲੀ ਹਟਾਓ।

7. ਸੋਲਨੋਇਡ ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਤੋਂ ਖਿੱਚ ਕੇ ਵੱਖ ਕਰੋ।

5. ਨੋਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਵਾਲੇ ਬੋਲਟ ਹਟਾਓ ਅਤੇ ਨੋਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰੋ।

6. ਇੱਕ ਮਿਆਰੀ ਅੱਧੇ-ਇੰਚ ਪਾਈਪ ਕਪਲਿੰਗ ਜਾਂ ਢੁਕਵੇਂ ਆਕਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਧਾਤ ਦਾ ਸਿਲੰਡਰ (ਜੇ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਢੁਕਵੇਂ ਆਕਾਰ ਦਾ ਪੁਰਾਣਾ ਪਿਨੀਅਨ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ) ਸ਼ਾਫਟ 'ਤੇ ਸਲਾਈਡ ਕਰੋ ਤਾਂ ਜੋ ਕਪਲਿੰਗ ਦਾ ਸਿਰਾ ਜਾਂ ਸਿਲੰਡਰ ਦੇ ਬੱਟ ਰਿਟੇਨਰ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਣ। ਕਪਲਿੰਗ ਦੇ ਸਿਰੇ ਨੂੰ ਹਥੌੜੇ ਨਾਲ ਟੈਪ ਕਰੋ, ਰਿਟੇਨਰ ਨੂੰ ਆਰਮੇਚਰ ਅਤੇ ਆਫ ਸਨੈਪ ਰਿੰਗ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਓ (ਚਿੱਤਰ 10)।

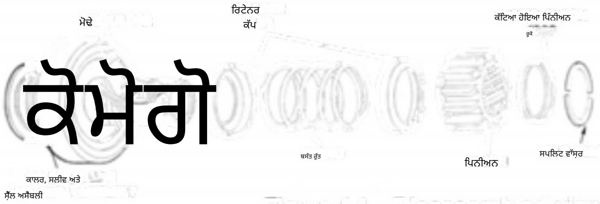
7. ਪਲੇਅਰ ਜਾਂ ਹੋਰ ਢੁਕਵੇਂ ਔਜ਼ਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਸ਼ਾਫਟ ਵਿੱਚ ਗਰੂਵ ਤੋਂ ਸਨੈਪ ਰਿੰਗ ਹਟਾਓ। ਜੇਕਰ ਹਟਾਉਣ ਦੌਰਾਨ ਸਨੈਪ ਰਿੰਗ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਗੜ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਜੋੜਦੇ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

8. ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਤੋਂ ਆਰਮੇਚਰ ਅਤੇ ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਹਟਾਓ।

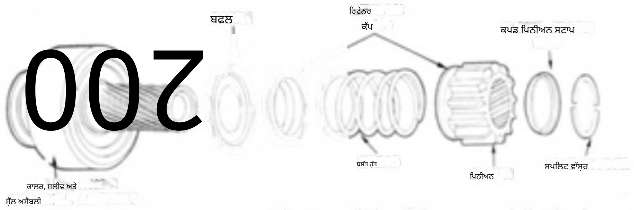
9. ਸੋਲਨੋਇਡ ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰੋ।

ਹੈਵੀ ਡਿਊਟੀ ਕਲਚ, ਪੋਜ਼ੀਟੋਰਕ ਡਰਾਈਵ, ਅਤੇ ਸਪਲਾਈਨ ਡਰਾਈਵ ਮੋਟਰਾਂ

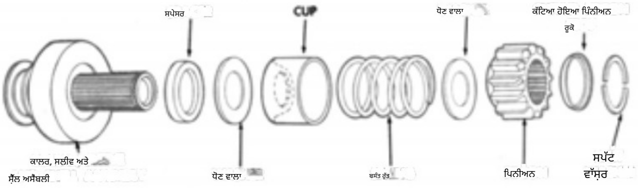
1. ਸੋਲਨੋਇਡ, ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ, ਅਤੇ ਨੋਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ ਦੀ ਸਾਪੇਖਿਕ ਸਥਿਤੀ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਤਾਂ ਜੋ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਦੁਬਾਰਾ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।



ਚਿੱਤਰ 14-ਸੁਰੂਆਤੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਹੈਵੀ ਡਿਊਟੀ ਸਪ੍ਰੈਗ ਕਲਚ ਡਰਾਈਵ ਅਸੈਂਬਲੀ ਦਾ ਡਿਸਸੈਂਬਲ ਕੀਤਾ ਦ੍ਰਿਸ਼।

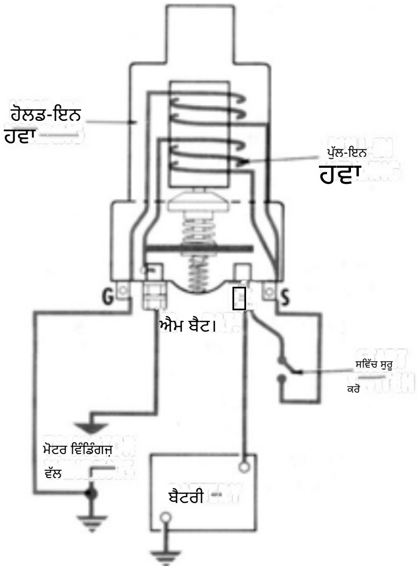


ਚਿੱਤਰ 15-ਲੇਟ ਟਾਈਪ ਹੈਵੀ ਡਿਊਟੀ ਸਪ੍ਰੈਗ ਕਲਚ ਡਰਾਈਵ ਅਸੈਂਬਲੀ ਦਾ ਡਿਸਸੈਂਬਲ ਕੀਤਾ ਦ੍ਰਿਸ਼।



ਚਿੱਤਰ 16-DR-250 ਡਰਾਈਵ ਦਾ ਡਿਸਸੈਂਬਲਡ ਦ੍ਰਿਸ਼।

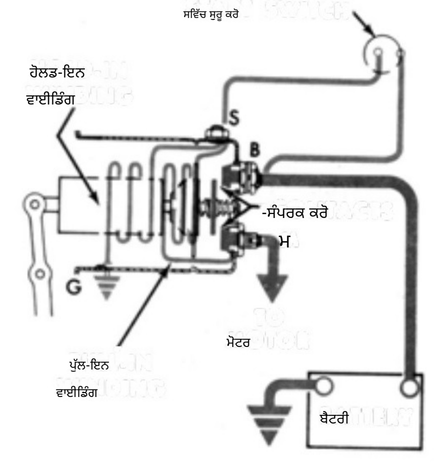
Machine Translated by Google



ਚਿੱਤਰ 17-ਮੂਲ ਸੋਲਨੋਇਡ ਸਰਕਟ। (ਚਿੱਤਰ 1, 2, ਅਤੇ 3 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਪ੍ਰਕਾਰ)

ਸਫਾਈ

ਡਰਾਈਵ, ਆਰਮੇਚਰ ਅਤੇ ਫੀਲਡਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡੀਗਰੀਸਿੰਗ ਟੈਂਕ ਵਿੱਚ, ਜਾਂ ਗਰੀਸ ਘੁਲਣ ਵਾਲੇ ਘੋਲਕਾਂ ਨਾਲ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਡਰਾਈਵ ਵਿੱਚ ਲੁਬਰੀਕੈਂਟ ਨੂੰ ਭੰਗ ਕਰ ਦੇਣਗੇ ਅਤੇ ਆਰਮੇਚਰ ਅਤੇ ਫੀਲਡ ਕੋਇਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣਗੇ। ਡਰਾਈਵ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਸਾਰੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਮਿਨਰਲ ਸਪਿਰਿਟ ਅਤੇ ਬੁਰਸ਼ ਨਾਲ ਸਾਫ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਡਰਾਈਵ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਾਲ ਪੂੰਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਾਫ਼ ਕੱਪੜਾ।



ਚਿੱਤਰ 18 ਮੂਲ ਸੋਲਨੋਇਡ ਸਰਕਟ। (ਚਿੱਤਰ 4 ਅਤੇ 5 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਪ੍ਰਕਾਰ)

ਜੇਕਰ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਗੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਨੰਬਰ 00 ਸੈਂਡਪੇਪਰ ਨਾਲ ਸਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਕਦੇ ਵੀ ਐਮਰੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ।

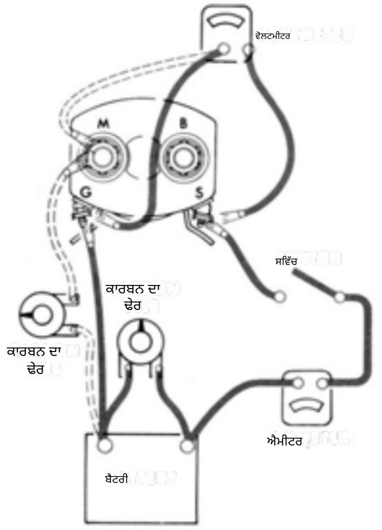
ਬੁਰਸ਼ ਅਤੇ ਹੋਲਡਰ

ਬੁਰਸ਼ਾਂ ਦੇ ਘਿਸਣ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਜੇਕਰ ਨਵੇਂ ਬੁਰਸ਼ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘਿਸਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਬੁਰਸ਼ ਧਾਰਕ ਸਾਫ਼ ਹਨ ਅਤੇ ਬੁਰਸ਼ ਧਾਰਕਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਬੱਝ ਰਹੇ ਹਨ। ਸਹੀ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਦੇਣ ਲਈ ਪੂਰੀ ਬੁਰਸ਼ ਸਤ੍ਹਾ ਕਮਿਊਟੇਟਰ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਹੱਥ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਬੁਰਸ਼ ਸਪ੍ਰਿੰਗਸ ਬੁਰਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਵਿਚਕਾਰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਸੰਪਰਕ ਦੇ ਰਹੇ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਸਪ੍ਰਿੰਗਸ ਵਿਗੜ ਗਏ ਹਨ ਜਾਂ ਰੰਗ ਬਦਲ ਗਏ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਆਰਮੇਚਰ ਸਰਵਿਸਿੰਗ

ਜੇਕਰ ਆਰਮੇਚਰ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਖਰਾਬ, ਗੰਦਾ, ਗੋਲਾਕਾਰ, ਜਾਂ ਉੱਚ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਵਾਲਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਖਰਾਦ ਵਿੱਚ ਪਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਫਿਰ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਨੂੰ 1/32 ਇੰਚ ਚੌੜਾ ਅਤੇ 1/32 ਇੰਚ ਡੂੰਘਾ ਅੰਡਰਕਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ 2. ਗੰਦਗੀ ਜਾਂ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਧੂੜ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਸ਼ਾਨ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਸਲਾਟਾਂ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਅੰਤਮ ਪੜਾਅ ਵਜੋਂ, ਅੰਡਰਕਟਿੰਗ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਬਚੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਰਰ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਨੂੰ ਨੰਬਰ 00 ਸੈਂਡਪੇਪਰ ਨਾਲ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਰੇਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨੋਟ: ਡੈਲਕੋ ਰੇਮੀ ਸਰਵਿਸ ਬੁਲੇਟਿਨ IM-186, IM-187, ਅਤੇ IM-188 ਵਿੱਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਟੈਸਟ ਸਪੈਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ 2412, 2415, 3501, 3564, 3574 ਅਤੇ 3599 ਵਾਲੀਆਂ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰਾਂ 'ਤੇ ਅੰਡਰਕੱਟ ਓਪਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਸਪੈਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਮੋਟਰਾਂ 'ਤੇ ਕਮਿਊਟੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਡਰਕੱਟ ਨਾ ਕਰੋ। ਆਰਮੇਚਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਖੁੱਲ੍ਹਣ, ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ ਅਤੇ ਗਰਾਊਂਡ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:

1. ਖੁੱਲ੍ਹਣਾ ਖੁੱਲ੍ਹਣਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੰਬੇ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਪੀਰੀਅਡਾਂ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਖੁੱਲ੍ਹਣ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੰਭਾਵਨਾ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਰਾਈਜ਼ਰ ਬਾਰਾਂ 'ਤੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਢਿੱਲੇ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਬਿੰਦੂਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਜਿੱਥੇ ਕੰਡਕਟਰ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਬਾਰਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਮਾੜੇ ਕਨੈਕਸ਼ਨ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਬਾਰਾਂ ਦੇ ਆਰਸਿੰਗ ਅਤੇ ਜਲਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਬਾਰ ਬਹੁਤ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੜੇ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਅਕਸਰ ਰਾਈਜ਼ਰ ਬਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲੀਡਾਂ ਨੂੰ ਰੀਸੋਲਡਰਿੰਗ ਜਾਂ ਵੈਲਡਿੰਗ (ਰੋਸਿਨ ਫਲਕਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ) ਕਰਕੇ, ਅਤੇ ਸੜੀ ਹੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਨੂੰ ਖਰਾਦ ਵਿੱਚ ਘਟਾ ਕੇ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।



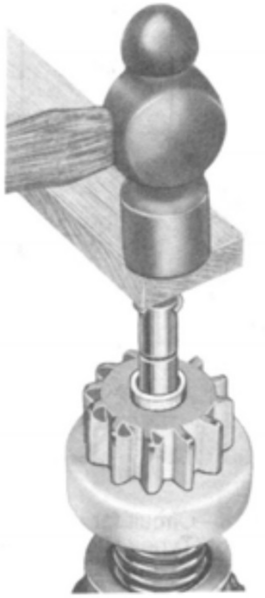
ਚਿੱਤਰ 19- ਸੋਲਨੋਇਡ ਹੋਲਡ-ਇਨ ਅਤੇ ਪੁੱਲ-ਇਨ ਵਿੰਡਿੰਗਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ। (ਨੋਟ: ਟਰਮੀਨਲ ਸਥਾਨ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।)

ਫਿਰ ਇੰਸੂਲੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅੰਡਰਕੱਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ।

ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ - ਆਰਮੇਚਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ ਇੱਕ ਗ੍ਰੋਲਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੁਆਰਾ ਸਥਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਗ੍ਰੋਲਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਟੀਲ ਸਟ੍ਰਿਪ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੈਕਸੌ ਬਲੇਡ ਨਾਲ ਘੁੰਮਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਲੇਡ ਆਰਮੇਚਰ ਕੋਰ ਦੇ ਉਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਵਾਈਬ੍ਰੇਟ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ ਸਥਿਤ ਹੈ। ਬਾਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸ਼ਾਰਟਸ ਕਈ ਵਾਰ ਬਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬੁਰਸ਼ ਧੂੜ ਜਾਂ ਤਾਂਬੇ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਾਰਟਸ ਨੂੰ ਸਲਾਟਾਂ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰਕੇ ਖਤਮ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

3. ਗਰਾਊਂਡਸ-ਆਰਮੇਚਰ ਵਿੱਚ ਗਰਾਊਂਡਸ ਨੂੰ 110-ਵੋਲਟ ਟੈਸਟ ਲੈਂਪ ਅਤੇ ਟੈਸਟ ਪੁਆਇੰਟਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੁਆਰਾ ਖੋਜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਲੈਂਪ ਉਦੋਂ ਜਗਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਟੈਸਟ ਪੁਆਇੰਟ ਕਮਿਊਟੇਟਰ 'ਤੇ ਕੋਰ ਜਾਂ ਸ਼ਾਫਟ 'ਤੇ ਦੂਜੇ ਪੁਆਇੰਟ ਦੇ ਨਾਲ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਰਮੇਚਰ ਗਰਾਊਂਡ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਗਰਾਊਂਡਸ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਅਕਸਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੰਬੇ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਪੀਰੀਅਡ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਦੇ ਓਵਰਹੀਟਿੰਗ ਜਾਂ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਬਾਰਾਂ ਅਤੇ ਸਟੀਲ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਰਿੰਗ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬੁਰਸ਼ ਧੂੜ ਦੇ ਇਕੱਠੇ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

Machine Translated by Google

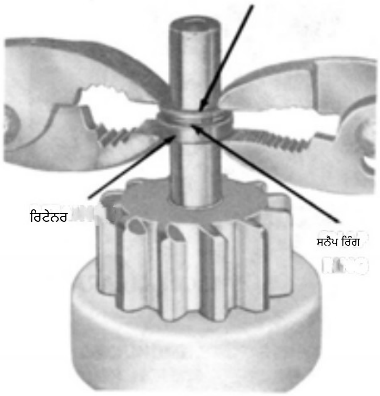


ਚਿੱਤਰ 20-ਸ਼ਾਫਟ ਉੱਤੇ ਸਨੈਪ ਰਿੰਗ ਨੂੰ ਮਜਬੂਰ ਕਰਨਾ।

ਫੀਲਡ ਕੋਇਲ ਦੇ ਚੈੱਕ

ਵਰਤੇ ਗਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਸਰਕਟ ਚਿੱਤਰ ure 11 ਦੇ ਵਾਇਰਿੰਗ ਡਾਇਗ੍ਰਾਮਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਫੀਲਡ ਕੋਇਲਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਟੈਸਟ ਲੈਂਪ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਜ਼ਮੀਨਾਂ ਅਤੇ ਖੁੱਲ੍ਹਣ ਲਈ ਚੈੱਕ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਵਾੱਸ਼ਰ-ਵਰਤੋਂਕਾਰ ਨੂੰ
ਸਨੈਪ ਰਿੰਗ ਉੱਤੇ ਰਿਟੇਨਰ
ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਫਿਰ
ਵਾੱਸ਼ਰ ਨੂੰ ਹਟਾਓ



ਚਿੱਤਰ 21-ਸਨੈਪ ਰਿੰਗ ਉੱਤੇ ਰਿਟੇਨਰ ਨੂੰ ਮਜਬੂਰ ਕਰਨਾ।

ਜ਼ਮੀਨਾਂ-ਜੇਕਰ ਮੋਟਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੋਇਲ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਮੀਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਸ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 110-ਵੋਲਟ ਟੈਸਟ ਲੈਂਪ ਦੀ ਇੱਕ ਲੀਡ ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਨਾਲ ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਲੀਡ ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਕਨੈਕਟਰ ਨਾਲ ਜੋੜੋ। ਜੇਕਰ ਲੈਂਪ ਜਗਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਇੱਕ ਫੀਲਡ ਕੋਇਲ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਜਾਂ ਬਦਲੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਜੇਕਰ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਨੈਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਖੋਲ੍ਹਦਾ ਹੈ ਫੀਲਡ ਕੋਇਲਾਂ ਦੇ ਸਿਰਿਆਂ ਤੱਕ ਟੈਸਟ ਲੈਂਪ ਲੀਡਾਂ ਨੂੰ ਕਨੈਕਟ ਕਰੋ। ਜੇਕਰ ਲੈਂਪ ਜਗਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਫੀਲਡ ਕੋਇਲ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਹਨ।

ਫੀਲਡ ਕੋਇਲ ਹਟਾਉਣਾ

ਫੀਲਡ ਕੋਇਲਾਂ ਨੂੰ ਪੋਲ ਸ਼ੂ ਸਕ੍ਰਿਊਡ੍ਰਾਈਵਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਹਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਦੇ ਵਿਗਾੜ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਇੱਕ ਪੋਲ ਸ਼ੂ ਸਪ੍ਰੈਡਰ ਦੀ ਵੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਫੀਲਡ ਕੋਇਲਾਂ ਨੂੰ ਛੋਟਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਗਰਾਉਂਡਿੰਗ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਫੀਲਡ ਕੋਇਲਾਂ ਦੀ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਸਥਾਪਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਪੋਲ ਸ਼ੂਆਂ ਨੂੰ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਕੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਪੋਲ ਸ਼ੂ ਦੇ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਇੱਕ ਲੰਮਾ ਬੁੱਲ੍ਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਇੱਕ ਛੋਟਾ ਬੁੱਲ੍ਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਲੰਬੇ ਬੁੱਲ੍ਹ ਨੂੰ ਆਰਮੇਚਰ ਰੋਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਪੋਲ ਸ਼ੂ ਦੇ ਪਿਛਲੇ (ਮੋਹਰੀ ਨਹੀਂ) ਕਿਨਾਰੇ ਬਣ ਜਾਵੇ।

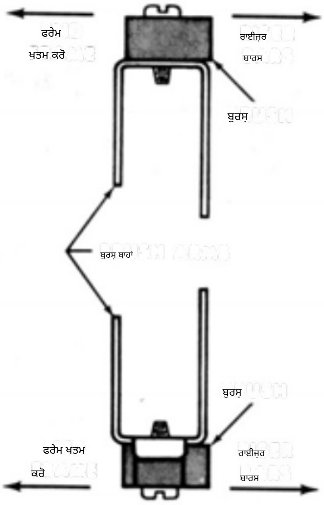
ਕਲੱਚ ਅਸੈਂਬਲੀ

ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਕਲਚਾਂ ਲਈ ਡਾਇਅਸੈਂਬਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

A. ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਡਿਊਟੀ ਸਪ੍ਰੈਗ ਕਲਚ।

ਇੱਕ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਕਲਚ ਅਤੇ ਲੇਟ ਕਿਸਮ ਦਾ ਕਲਚ ਚਿੱਤਰ 12 ਅਤੇ 13 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

1. ਸਲੀਵ ਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਲਾਕ ਵਾਇਰ, ਕਾਲਰ ਅਤੇ ਜੰਪ ਸਪਰਿੰਗ ਨੂੰ ਹਟਾਓ।
2. ਪਹਿਲੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਕਲੱਚ (ਚਿੱਤਰ 12) ਤੋਂ ਸਪਰਿੰਗ ਸਟਾਪ ਵਾੱਸ਼ਰ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਲਾਕ ਵਾਇਰ ਨੂੰ ਹਟਾਓ।
3. ਰਿਟੇਨਰ ਰਿੰਗ ਅਤੇ :. ਸਪਲਾਈਨ ਡਰਾਈਵ ਅਤੇ ਪੋਜ਼ੀਟੋਰਕ ਡਰਾਈਵ ਨੂੰ ਹਟਾਓ। ਵੱਡੇ ਵਾੱਸ਼ਰ। ਸ਼ੈੱਲ ਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਸਲੀਵ ਅਸੈਂਬਲੀ ਜਾਂ ਸਪ੍ਰੈਗਸ ਨੂੰ ਨਾ ਹਟਾਓ।
4. ਸਪ੍ਰੈਗਾਂ ਨੂੰ ਲੁਬਰੀਕੇਟ ਕਰੋ ਅਤੇ ਫੀਲਡ ਵਾੱਸ਼ਰ ਨੂੰ ਨੰਬਰ 5w20 ਤੇਲ ਨਾਲ ਸੰਤ੍ਰਿਪਤ ਕਰੋ। ਭਾਰੀ ਤੇਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ।
5. ਅਸੈਂਬਲੀ ਡਿਸ-ਅਸੈਂਬਲੀ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ।



ਚਿੱਤਰ 22-ਆਫਸੈੱਟ ਹੋਲ ਵਾਲਾ ਬੁਰਸ਼ ਬੁਰਸ਼ ਦੀ ਬਾਂਹ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ।

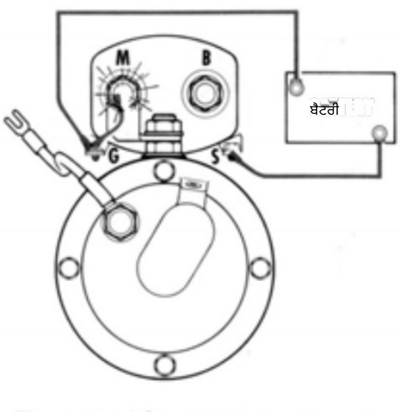
ਬੀ. ਹੈਵੀ ਡਿਊਟੀ ਸਪ੍ਰੈਗ ਕਲਚ ਅਤੇ DR-250 ਡਰਾਈਵ।

ਇੱਕ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਇੱਕ ਦੇਰ ਕਿਸਮ ਦਾ ਹੈਵੀ ਡਿਊਟੀ ਸਪ੍ਰੈਗ ਕਲਚ ਚਿੱਤਰ 14 ਅਤੇ 15 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ DR-250 ਡਰਾਈਵ ਚਿੱਤਰ 16 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

1. ਕੱਪਡ ਪਿਨੀਅਨ ਸਟਾਪ ਅਤੇ ਸਪਲਿਟ ਵਾੱਸ਼ਰ ਨੂੰ ਹਟਾਓ। ਕੱਪਡ ਪਿਨੀਅਨ ਸਟਾਪ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਨਾਲ, ਇਹ ਸ਼ਾਇਦ ਖਰਾਬ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਦੁਬਾਰਾ ਅਸੈਂਬਲੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ।
2. ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਦੂਜੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਹਟਾਓ।
3. ਹੈਵੀ ਡਿਊਟੀ ਕਲੱਚਾਂ 'ਤੇ ਸਪ੍ਰੈਗਸ ਨੂੰ ਲੁਬਰੀਕੇਟ ਨਾ ਕਰੋ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਫੈਕਟਰੀ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੇਲ ਨਾਲ ਜੀਵਨ ਭਰ ਲਈ ਲੁਬਰੀਕੇਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
4. ਅਸੈਂਬਲੀ ਡਿਸ-ਅਸੈਂਬਲੀ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ।

ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਡਰਾਈਵ ਅਸੈਂਬਲੀਆਂ ਦੀ ਸੇਵਾ ਸਿਰਫ਼ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਦਲਣ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

Machine Translated by Google

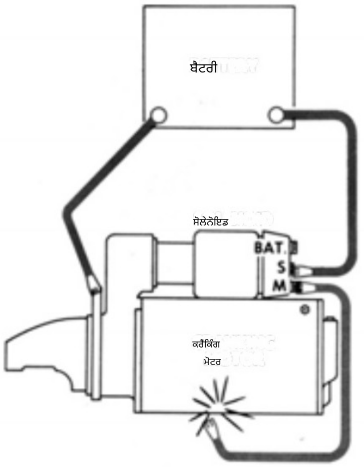


ਚਿੱਤਰ 23-ਪਿਨ-ਆਇਨ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸਰਕਟ। (ਚਿੱਤਰ 1, 2 ਅਤੇ 3 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਕਿਸਮਾਂ।)

ਸੋਲਨੋਇਡ ਚੈਕ

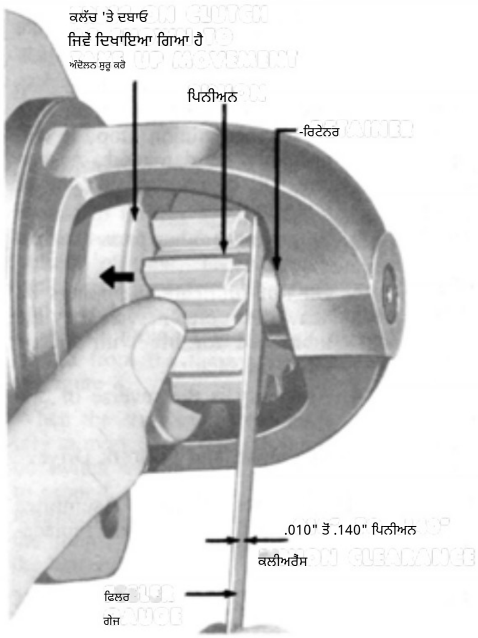
ਇੱਕ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸੋਲਨੋਇਡ ਸਰਕਟ ਚਿੱਤਰ 17 ਅਤੇ 18 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੋਲਨੋਇਡ ਦਿੱਖ ਵਿੱਚ ਭਿੰਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਪਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੋਲਟੇਜ ਦੀ ਇੱਕ ਬੈਟਰੀ, ਇੱਕ ਸਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਐਮੀਟਰ ਨੂੰ ਦੋ ਸੋਲਨੋਇਡ ਵਿੰਡਿੰਗਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜ ਕੇ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸੋਲਨੋਇਡ ਤੋਂ ਸਾਰੀਆਂ ਲੀਡਾਂ ਨੂੰ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਕਰਕੇ, ਸੋਲਨੋਇਡ ਸਵਿੱਚ (S ਜਾਂ SW) ਟਰਮੀਨਲ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ, ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਸਵਿੱਚ ਟਰਮੀਨਲ, (G), ਜੇਕਰ ਪਹਿਲਾਂ ਮੌਜੂਦ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਹੋਲਡ-ਇਨ ਵਿੰਡਿੰਗ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ (ਚਿੱਤਰ 19)। ਬੈਟਰੀ ਵੋਲਟੇਜ ਨੂੰ ਸਰਵਿਸ ਬੁਲੇਟਿਨ 1S-180, 1S-186, 1S-187 ਅਤੇ 1S-188 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਮੁੱਲ ਤੱਕ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਕਾਰਬਨ ਪਾਈਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਐਮੀਟਰ ਰੀਡਿੰਗ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਕਰੋ। ਇੱਕ ਉੱਚ ਰੀਡਿੰਗ ਇੱਕ ਛੋਟੀ ਹੋਲਡ-ਇਨ ਵਿੰਡਿੰਗ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਘੱਟ ਰੀਡਿੰਗ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪ੍ਰਤੀਰੋਧ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਸਵਿੱਚ ਟਰਮੀਨਲ (S) ਤੋਂ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਮੋਟਰ (M ਜਾਂ MOT) ਟਰਮੀਨਲ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਪੁੱਲ-ਇਨ ਵਿੰਡਿੰਗ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ। ਗਰਾਊਂਡ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ, ਬੈਟਰੀ ਲੀਡ ਨੂੰ "G" ਟਰਮੀਨਲ ਤੋਂ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਅਤੇ "M" ਟਰਮੀਨਲ ਤੋਂ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਲੈ ਜਾਓ। (ਚਿੱਤਰ 19, ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ) ਐਮੀਟਰ ਨੂੰ ਦੋਵਾਂ ਵਿੰਡਿੰਗਾਂ ਲਈ ਜ਼ੀਰੋ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਗਰਾਊਂਡ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਨੋਟ: ਜੇਕਰ ਵੋਲਟੇਜ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮੁੱਲ ਤੱਕ ਘਟਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਕਾਰਬਨ ਪਾਈਲ ਨੂੰ ਬੈਟਰੀ ਅਤੇ "M" ਟਰਮੀਨਲ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਜੋੜੋ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡੈਸ਼ਡ ਲਾਲ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸਦੀ ਬਜਾਏ ਬੈਟਰੀ ਦੇ ਪਾਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਠੋਸ ਲਾਲ ਲਾਈਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਕਾਰਬਨ ਪਾਈਲ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਜੰਪਰ ਨੂੰ ਬੈਟਰੀ ਤੋਂ ਸਿੱਧਾ "M" ਟਰਮੀਨਲ ਨਾਲ ਜੋੜੋ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡੈਸ਼ਡ ਲਾਲ ਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

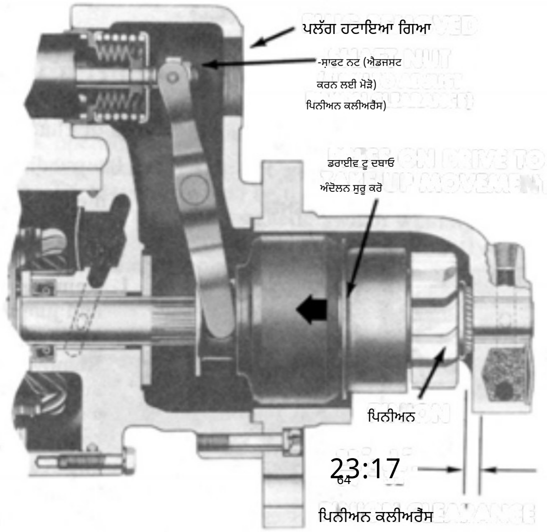


ਚਿੱਤਰ 24-ਪਿਨਿਅਨ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸਰਕਟ। (ਚਿੱਤਰ 4 ਅਤੇ 5 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਕਿਸਮਾਂ।)

ਸਾਵਧਾਨ: ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ, ਪੁੱਲ-ਇਨ ਵਾਈਡਿੰਗ ਨੂੰ 15 ਸਕਿੰਟਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਊਰਜਾਵਾਨ ਨਾ ਛੱਡੋ। ਵਾਈਡਿੰਗ ਤਾਪਮਾਨ ਵਧਣ ਨਾਲ ਮੌਜੂਦਾ ਡਰਾਅ ਘੱਟ ਜਾਵੇਗਾ।



ਚਿੱਤਰ 25- ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਡਿਊਟੀ ਕਲਚ ਮੋਟਰ 'ਤੇ ਪਿਨਿਅਨ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ।



ਚਿੱਤਰ 26- ਹੈਵੀ ਡਿਊਟੀ ਮੋਟਰ 'ਤੇ ਪਿਨਿਅਨ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ।

Machine Translated by Google

ਇੱਕ ਚੁੰਬਕੀ ਸਵਿੱਚ ਨੂੰ ਚੈੱਕ ਇਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸਦੇ ਵਿੰਡਿੰਗ ਵਿੱਚ ਜੁੜ ਕੇ।

ਮੁੜ-ਅਸੈਂਬਲੀ

ਹਰੇਕ ਕਿਸਮ ਦੀ ਮੋਟਰ ਲਈ ਦੁਬਾਰਾ ਅਸੈਂਬਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਡਿਸਸੈਂਬਲੀ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ।

ਮੋਟਰਾਂ 'ਤੇ, ਜੋ ਸ਼ਾਫਟ 'ਤੇ ਸਨੈਪ ਰਿੰਗ ਅਤੇ ਰਿਟੇਨਰ ਨੂੰ ਪਿਨਿਅਨ ਸਟਾਪ ਵਜੋਂ ਵਰਤਦੇ ਹਨ, ਰਿੰਗ ਅਤੇ ਰਿਟੇਨਰ ਨੂੰ ਚਿੱਤਰ 20 ਅਤੇ 21 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰਿਟੇਨਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਉੱਪਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਸਿਰੇ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੱਪ ਵਾਲੀ ਸਤ੍ਹਾ ਹੈ, ਰਿੰਗ ਨੂੰ ਹਲਕੇ ਹਥੌੜੇ ਦੇ ਝਟਕੇ ਨਾਲ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਉੱਪਰ ਧੱਕੋ ਅਤੇ ਫਿਰ ਰਿੰਗ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਵੱਲ ਖਿਸਕਾਓ (ਚਿੱਤਰ 20)। ਰਿਟੇਨਰ ਨੂੰ ਸਨੈਪ ਰਿੰਗ ਦੇ ਉੱਪਰ ਧੱਕਣ ਲਈ, ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਉੱਪਰ ਇੱਕ ਢੁਕਵਾਂ ਵਾੱਸ਼ਰ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਪਲੇਅਰ ਨਾਲ ਨਿਚੋੜੋ (ਚਿੱਤਰ 21)। ਵਾੱਸ਼ਰ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਹਿਲਾਓ।

ਅੱਠ ਬੁਰਸ਼ਾਂ ਵਾਲੇ ਐਂਡ ਫਰੇਮ ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਉੱਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਜੋੜਨ ਲਈ, ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਤੋਂ ਇੰਨੀ ਦੂਰ ਖਿੱਚੋ ਕਿ ਬੁਰਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਫਿਰ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਐਂਡ ਫਰੇਮ ਅਤੇ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਾਪਸ ਧੱਕੋ।

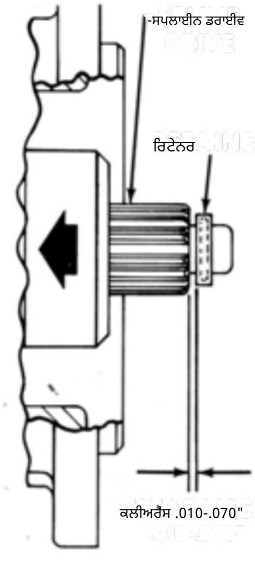
ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਡਿਊਟੀ ਕਲੱਚ ਮੋਟਰਾਂ 'ਤੇ, ਸਾਰੇ ਬੁਰਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਬੁਰਸ਼ ਆਰਮਜ਼ ਨਾਲ ਜੋੜਨਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਤਾਂ ਜੋ ਬੁਰਸ਼ ਦਾ ਲੰਬਾ ਪਾਸਾ ਰਾਈਜ਼ਰ ਬਾਰਾਂ ਵੱਲ ਹੋਵੇ। ਚਿੱਤਰ 22 ਵੇਖੋ।

ਲੁਬਰੀਕੇਸ਼ਨ

ਸਾਰੇ ਬੇਅਰਿੰਗ, ਬੱਤੀਆਂ ਅਤੇ ਤੇਲ ਭੰਡਾਰ SAE ਨੰਬਰ 20 ਤੇਲ ਨਾਲ ਸੰਤ੍ਰਿਪਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਵਿਚਕਾਰ ਸ਼ਾਫਟ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਵਾੱਸ਼ਰ 'ਤੇ ਲੁਬਰੀਕੈਂਟ ਡੇਲਕੋ ਰੇਮੀ ਨੰਬਰ 1960954 ਦਾ ਹਲਕਾ ਕੋਟ ਲਗਾਓ।

ਆਰਮੇਚਰ ਅਤੇ ਸ਼ਿਫਟ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ। ਵਾੱਸ਼ਰ ਨੂੰ ਚਿੱਤਰ 2 ਵਿੱਚ ਪਛਾਣਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਮੋਟਰਾਂ ਵਿੱਚ

ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਿੰਟਰਡ ਕਾਂਸੀ ਬੇਅਰਿੰਗਾਂ ਦੀ ਫਿਨਿਸ਼ ਇੱਕ ਨੀਰਸ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮਸ਼ੀਨ ਕੀਤੇ, ਕਾਸਟ ਕਾਂਸੀ ਬੇਅਰਿੰਗਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਚਮਕਦਾਰ ਖਤਮ ਕਰੋ।



ਚਿੱਤਰ 27- ਸਪਲਾਈਨ ਡਰਾਈਵ ਮੋਟਰ 'ਤੇ ਪਿਨਿਅਨ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ।

ਬੇਅਰਿੰਗ ਨੂੰ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਦਬਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਸਨੂੰ SAE ਨੰਬਰ 20 ਤੇਲ ਵਿੱਚ ਡੁਬੋ ਦਿਓ। ਨਾਲ ਹੀ, ਟੈਂਜੈਂਟ ਬੱਤੀਆਂ (ਜੇ ਮੌਜੂਦ ਹਨ) ਨੂੰ SAE ਨੰਬਰ 20 ਤੇਲ ਨਾਲ ਭਿੱਜਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਹਿਲਾਂ ਬੱਤੀ ਨੂੰ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਪਾਓ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਬੇਅਰਿੰਗ ਨੂੰ ਦਬਾਓ।

ਸਿੰਟਰਡ ਬੇਅਰਿੰਗਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਡ੍ਰਿਲ, ਰੀਮ ਜਾਂ ਮਸ਼ੀਨ ਨਾ ਕਰੋ! ਇਹ ਬੇਅਰਿੰਗਾਂ ਆਕਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਡ੍ਰਿਲ ਜਾਂ ਰੀਮ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ID, (ਅੰਦਰਲਾ ਵਿਆਸ) ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਨਾਲ ਹੀ ਬੇਅਰਿੰਗ ਪੋਰਸ ਸੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਵੱਧ।

ਜਦੋਂ ਟੈਂਜੈਂਟ ਬੱਤੀ ਨਾਲ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਿੰਟਰਡ ਬੇਅਰਿੰਗ ਨੂੰ ਕਰਾਸ-ਡ੍ਰਿਲ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਬੇਅਰਿੰਗ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪੋਰਸ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਬਾਹਰੀ ਬੇਅਰਿੰਗ ਸਤ੍ਹਾ ਨੂੰ ਛੂਹਣ ਵਾਲੀ ਬੱਤੀ ਦਾ ਤੇਲ ਬਾਹਰੋਂ ਵਗਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਾਫਟ ਨੂੰ ਲੁਬਰੀਕੇਟ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਮਿਡਲ ਬੇਅਰਿੰਗਸ ਸਪੋਰਟ ਬੇਅਰਿੰਗਸ ਹਨ ਅਤੇ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਦੌਰਾਨ ਆਰਮੇਚਰ ਡਿਫਲੈਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਰੋਕਦੇ ਹਨ। ਐਂਡ ਫਰੇਮ ਬੇਅਰਿੰਗਸ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ, ਮਿਡਲ ਬੇਅਰਿੰਗ ਅਤੇ ਸ਼ਾਫਟ ਵਿਚਕਾਰ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵੱਡਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਇਕੱਠੇ ਹੋਣ 'ਤੇ ਢਿੱਲੀ ਫਿੱਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਪਿਨੀਅਨ ਕਲੀਅਰੈਂਸ

ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਡਿਊਟੀ ਕਲੱਚ (ਚਿੱਤਰ 5) ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਮੋਟਰਾਂ 'ਤੇ ਪਿਨੀਅਨ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਨੂੰ ਐਡਜਸਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ, ਸਾਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀ ਦੁਬਾਰਾ ਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਗਲਤ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਜਿੱਥੇ ਐਡਜਸਟੇਬਲ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘਿਸਾਈ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਘਿਸੇ ਹੋਏ ਹਿੱਸੇ ਬਦਲੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

ਪਿਨਿਅਨ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਕਦਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।

1. ਚਿੱਤਰ 23 ਜਾਂ ਚਿੱਤਰ 24 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਕਨੈਕਸ਼ਨ ਬਣਾਓ।
2. ਚਿੱਤਰ 23 ਜਾਂ ਚਿੱਤਰ 24 ਵਿੱਚ ਨੀਲੇ ਰੰਗ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਇੱਕ ਜੰਪਰ ਲੀਡ ਨੂੰ ਪਲ ਭਰ ਲਈ ਫਲੈਸ਼ ਕਰੋ। ਡਰਾਈਵ ਹੁਣ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਫਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਬੈਟਰੀ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਹੋਣ ਤੱਕ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰਹੇਗੀ। 3. ਢਿੱਲੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਪਿਨਿਅਨ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵ ਨੂੰ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਦੇ ਸਿਰੇ ਵੱਲ ਵਾਪਸ ਧੱਕੋ। ਡਰਾਈਵ ਅਤੇ
4. ਡਰਾਈਵ ਸਟਾਪ ਵਿਚਕਾਰ ਦੂਰੀ ਮਾਪੋ (ਚਿੱਤਰ 25, 26, ਅਤੇ 27)।
5. ਪਲੱਗ ਅਤੇ ਟਰਨਿੰਗ ਸ਼ਾਫਟ ਨਟ ਨੂੰ ਹਟਾ ਕੇ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਐਡਜਸਟ ਕਰੋ (ਚਿੱਤਰ 26 ਅਤੇ 27)। ਹਾਲਾਂਕਿ ਆਮ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦਿਖਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਖਾਸ ਮਾਡਲਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਲਈ ਹਮੇਸ਼ਾਂ 1M-188, 1M-187, ਜਾਂ 1M-186 ਵੇਖੋ।

Machine Translated by Google

ਨੋਟਸ

CO: 1.2, 1 WDS ਅਤੇ PS, 1.2X. 131, 132: 16, 1.2-52 1FD

ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਛਾਪਿਆ ਗਿਆ

10-83 ਦੁਬਾਰਾ ਛਾਪਿਆ ਗਿਆ

ਕੇਸੀਐਸ