

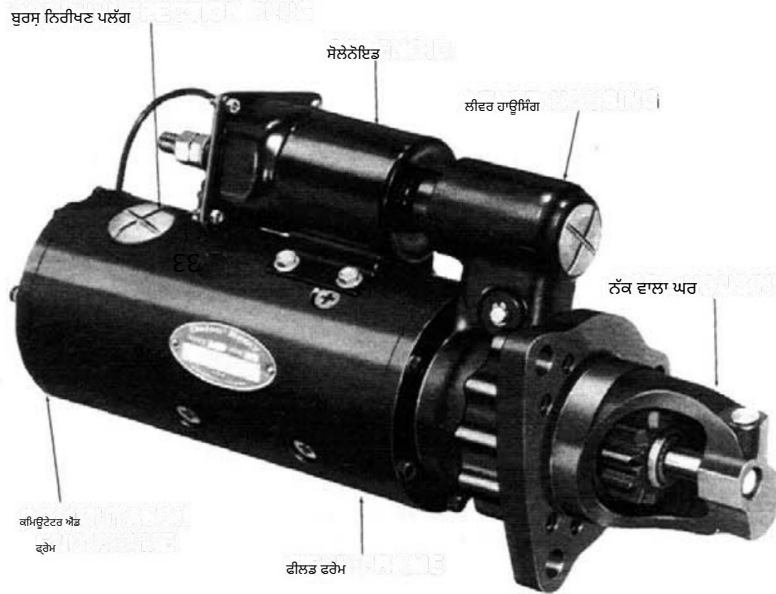
ਡੈਲਕੋ ਰੇਮੀ

ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰਾਂ

40-_{MT}/400 ਅਤੇ 40-_{MT}/450

50-_{MT}/400

ਹਵਾਲਾ: 1B-115, 1B-116 1M-188,
1S-188



ਚਿੱਤਰ 1-ਆਮ 40-_{MT}/400 ਮੋਟਰ

ਹੈਵੀ ਡਿਊਟੀ ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਿਫਟ ਲੀਵਰ ਅਤੇ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਪਲੱਜਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਗੰਦਗੀ, ਆਈਸਿੰਗ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਤੇ ਡਿੱਟਿਆਂ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੰਦ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਨੌਜ ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੂੰ ਕਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਘੁੰਮਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ

ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਸਥਿਤੀਆਂ
ਮਾਊਂਟਿੰਗ ਫਲੈਂਜ਼।

ਸਿੰਟਰਡ ਕਾਂਸੀ ਦੀਆਂ ਝਾੜੀਆਂ ਨੂੰ ਤੇਲ ਨਾਲ ਸੰਤ੍ਰਿਪਤ ਬੱਤੀ ਦੁਆਰਾ ਲੁਬਰੀਕੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਦੇ ਬਾਹਰੋਂ ਪਹੁੰਚਯੋਗ ਤੇਲ ਭੰਡਾਰ ਕੱਪ ਨੂੰ ਹਟਾ ਕੇ ਹਰੇਕ ਬੱਤੀ ਵਿੱਚ ਤੇਲ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਲੁਬਰੀਕੇਸ਼ਨ ਬਾਰੇ ਵਾਧੂ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪੰਨਾ 7 'ਤੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਦੀ ਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਪਿਨੀਅਨ ਨੂੰ ਰਿੰਗ ਗੇਅਰ ਨਾਲ ਜਾਲ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪਿਨੀਅਨ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਜੁੜਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸੋਲੇਨੋਇਡ ਸਰਕਟ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ। ਬੱਟ ਦੀ ਸਮੂਲੀਅਤ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਊਰਜਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਪਿਨੀਅਨ ਅਤੇ ਗੇਅਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕੋ ਦੰਦ।

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, ਸੂਫ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਪੈਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

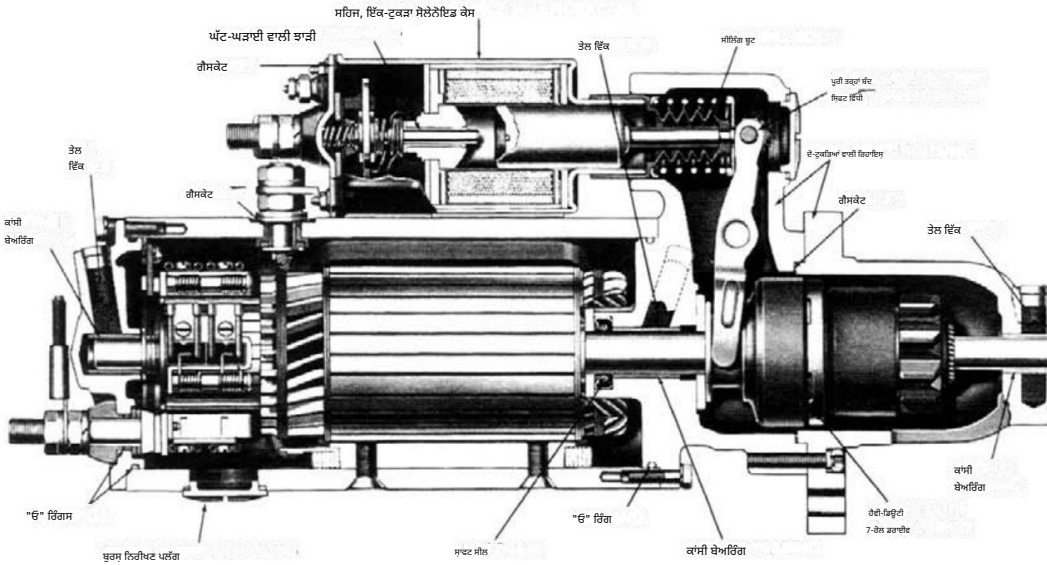
ਐਡਜਸਟੇਬਲ ਨੱਕ ਹਾਊਸਿੰਗ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਰਾਸ-ਸੈਕਸ਼ਨਲ ਵਿਉ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ

ਚਿੱਤਰ 2 ਵਿੱਚ, ਨੱਕ ਦੀ ਰਿਹਾਇਸ਼ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ- ਹਾਊਸਿੰਗ ਦੇ ਬਾਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਸਥਿਤ ਬੋਲਟਾਂ ਰਾਹੀਂ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਸਿਰਫ਼ ਬੋਲਟਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ, ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀ 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 ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਵਿੱਚ ਥਰਿੱਡ ਹੋਲਾਂ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਬੋਲਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਤੰਤਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।



ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰਾਂ

1-156 ਸੇਵਾ ਬੁਲੇਟਿਨ



ਚਿੱਤਰ 2-ਕ੍ਰਾਸ-ਮੈਕਸ਼ਨਲ ਦਰਿਸ਼

ਓਪਰੇਸ਼ਨ

ਵੱਖ-ਵੱਖ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਸਰਕਟ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਸਰਕਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕੁੰਜੀ ਸਟਾਰਟ ਸਵਿੱਚ ਜਾਂ ਪੁਸ਼ ਸਵਿੱਚ, ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ, ਇੱਕ ਰੀਲੇਅ, ਚੁੰਬਕੀ ਸਵਿੱਚ, ਸੇਲੇਨੋਇਡ, ਭੇਲ ਦਬਾਅ ਸਵਿੱਚ, ਬਾਲਣ ਦਬਾਅ ਸਵਿੱਚ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਕਰਣ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ "ASLO" ਰੀਲੇਅ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਪੂਰੀ ਕਰੈਂਕਿੰਗ

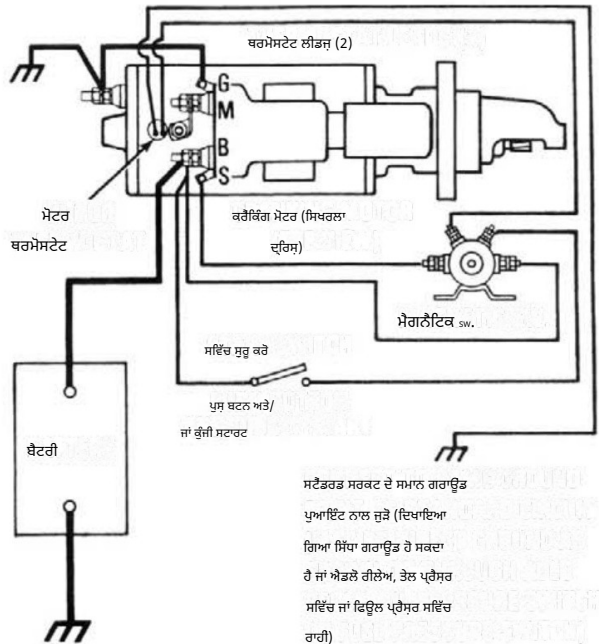
ਸਰਕਟ ਲਈ ਵਾਹਨ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਵਾਇਰਿੰਗ ਡਾਇਗਰਾਮ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਚਿੱਤਰ 3 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਆਮ ਸਰਕਟ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਮੋਟਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬਿਲਟ-ਇਨ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਹੈ ਜੋ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਓਵਰ-ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਬਚਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਫੀਲਡ ਕੋਇਲਾਂ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਫਰੇਮ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕੀਤੇ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਹਿੱਸੇ ਚਿੱਤਰ 4 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਨਾਲ ਹੀ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਤੋਂ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਕੀਤੀ ਹਾਰਨੇਸ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਚਿੱਤਰ 5 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਹੈ।

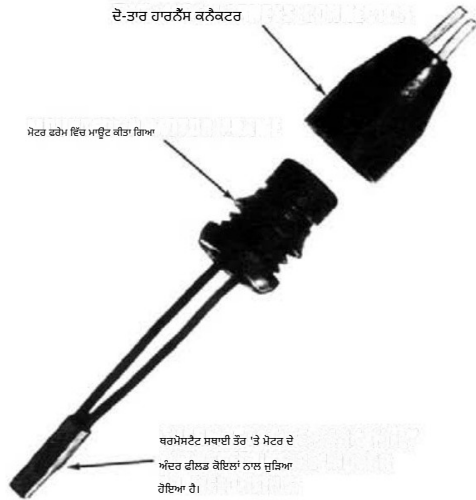
ਜਦੋਂ ਸਟਾਰਟ ਸਵਿੱਚ ਬੰਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੈਟਰੀ ਕਰੰਟ ਮੈਗਨੈਟਿਕ ਸਵਿੱਚ ਵਿੱਡਿੰਗ ਅਤੇ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਰਾਹੀਂ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਵਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚਿੱਤਰ 3 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਚੁੰਬਕੀ ਸਵਿੱਚ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਮੋਟਰ ਸੇਲੇਨੋਇਡ "S" ਟਰਮੀਨਲ ਨੂੰ ਬੈਟਰੀ ਨਾਲ ਜੋੜਦਾ ਹੈ।

ਸੇਲੇਨੋਇਡ ਵਿੱਡਿੰਗਾਂ ਨੂੰ ਊਰਜਾ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪਲੰਜਰ ਅਤੇ ਸ਼ਿਫਟ ਲੀਵਰ ਦੀ ਗਤੀ ਪਿਨਿਅਨ ਨੂੰ ਇੰਜਣ ਫਲਾਈਵਹੀਲ ਰਿੰਗ ਗੇਅਰ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੀ ਹੈ।

ਅਤੇ ਸੇਲੇਨੋਇਡ ਮੁੱਖ ਸੰਪਰਕ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਇੰਜਣ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਿਨਿਅਨ ਓਵਰਰਨ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਚਾਉਂਦਾ ਹੈ।



ਚਿੱਤਰ 3-ਆਮ ਵਾਇਰਿੰਗ ਸਰਕਟ



ਚਿੱਤਰ 4-ਆਮ ਥਰਮੋਸਟੈਟ

ਸਵਿੱਚ ਖੁੱਲ੍ਹਣ ਤੱਕ ਸਪੀਡ, ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਰਿਟਰਨ ਸਪਲਾਈ ਪਿਨਿਅਨ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਓਵਰਹਿਟ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵ ਅਤੇ ਆਰਮੇਚਰ ਵਿੱਕਿੰਗਜ਼ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ, ਸਵਿੱਚ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਖੋਲ੍ਹਿਆ

ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਇਸਦਾ ਸੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਸਾਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਕਰੈਕਿੰਗ ਪੀਰੀਅਡ

ਮੋਟਰਾਂ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ 30 ਸਕਿੰਟਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਰੁਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ- ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਠੰਡਾ ਹੋਣ ਦੇਣ ਲਈ।

ਜੇਕਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕਰੈਕਿੰਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਖੁੱਲ੍ਹ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਲਈ ਕਰੈਕਿੰਗ ਚੱਕਰ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਕਰੈਕਿੰਗ 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 3 ਦੇ ਸਮਾਨ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸਦੇ ਚੁੰਬਕੀ

ਸਵਿੱਚ ਵਿੱਕਿੰਗ ਟਰਮੀਨਲ ਨੂੰ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਵਿੱਚੋਂ ਲੰਘੇ ਬਿਨਾਂ, ਚਿੱਤਰ 3 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਬਿੰਦੂ ਤੇ ਸਿੱਧਾ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਸਮੱਸਿਆ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰੈਕਿੰਗ ਸਰਕਟ

ਜੇਕਰ ਕਰੈਕਿੰਗ ਸਿਸਟਮ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਰਕਟ ਦੇ ਕਿਹੜੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਹੈ, ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਕਰੋ।

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

ਟੈਰੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚਾਰਜ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਵਾਇਰਿੰਗ, ਸਵਿੱਚ ਅਤੇ ਕਰੈਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਬੈਟਰੀ ਖਰਾਬ ਹੈ ਜਾਂ ਡਿਸਚਾਰਜ ਹੋ ਗਈ ਹੈ।

ਵਾਇਰਿੰਗ: ਡੈਮ ਲਈ ਵਾਇਰਿੰਗ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ- ਉਮਰ। ਕਰੈਕਿੰਗ ਮੋਟਰ, ਸੈਲਨੋਇਡ, ਚੁੰਬਕੀ

ਸਵਿੱਚ, ਇਗਨੀਸ਼ਨ ਸਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨਾਲ ਸਾਰੇ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਕੰਟਰੋਲ ਸਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਬੈਟਰੀ, ਸਮੇਤ ਸਾਰੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਨੈਕਸ਼ਨ। ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਸਾਰੇ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਕੱਸੋ। ਸਰਕਟ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਰੋਧ ਦੇ ਨਾਲ ਕਰੈਕਿੰਗ ਸਿਸਟਮ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ।

ਮੈਕੈਨੀਕਲ ਸਵਿੱਚ, ਸੈਲਨੋਇਡ ਅਤੇ ਕੰਟਰੋਲ ਸਵਿੱਚ: ਸਾਰੇ ਸਵਿੱਚਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਾਇਰਿੰਗ ਡਾਇਗਰਾਮ

ਤੋਂ, ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੋ ਕਿ ਕਿਹੜੇ ਸਰਕਟਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਸਵਿੱਚਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਕੇ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਜਾਂਚੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਸਰਕਟ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਵੋਲਟਮੀਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।

ਥਰਮੋਸਟੈਟ, ਜਾਂ ਓਵਰਕਰੈਕ ਸੁਰੱਖਿਆ:

ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ, ਵਾਇਰਿੰਗ ਹਾਰਨੈੱਸ ਕਨੈਕਟਰ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰੋ ਅਤੇ ਮੋਟਰ 'ਤੇ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਟਰਮੀਨਲਾਂ ਨਾਲ ਇੱਕ ਓਮਮੀਟਰ ਜੋੜੋ (ਚਿੱਤਰ 5)। ਓਮਮੀਟਰ ਨੂੰ ਜੀਏ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਓਪਨ ਸਰਕਟ ਹੈ। ਗਰਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਾ ਕਰੋ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਕੁਝ ਤਾਪਮਾਨਾਂ 'ਤੇ ਉੱਪਰ ਓਪਨ-ਸਰਕਟ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

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।

ਇੱਕ ਕਰੈਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਸਿਰਫ਼ ਅੰਤਰਿਮ ਡਿਊਟੀ ਲਈ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ 30 ਸਕਿੰਟਾਂ ਤੋਂ

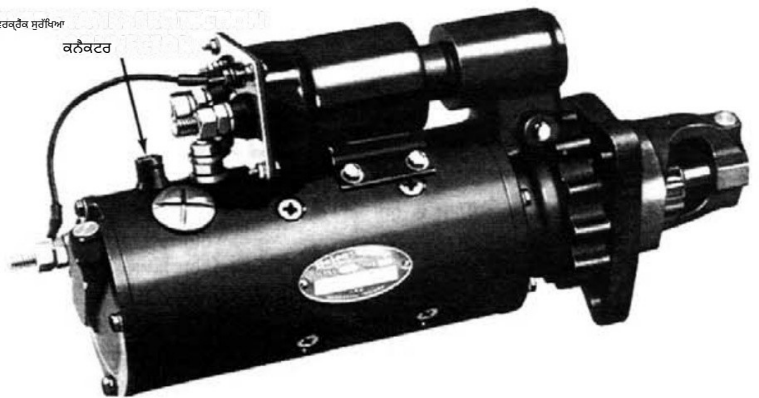
ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਵਿੱਚ 30 ਸਕਿੰਟਾਂ ਬਾਅਦ, ਕਰੈਕ-

ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਦੋ ਵਾਰ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਠੰਡਾ ਹੋਣ ਦੇਣ ਲਈ ਮਿੱਟ।

ਇੱਕ ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਓਵਰਕਰੈਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਤੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਹੈ।

ਇੰਜਣ ਤੋਂ ਕਰੈਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਹਟਾਏ ਜਾਣ ਦੇ ਨਾਲ, ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ

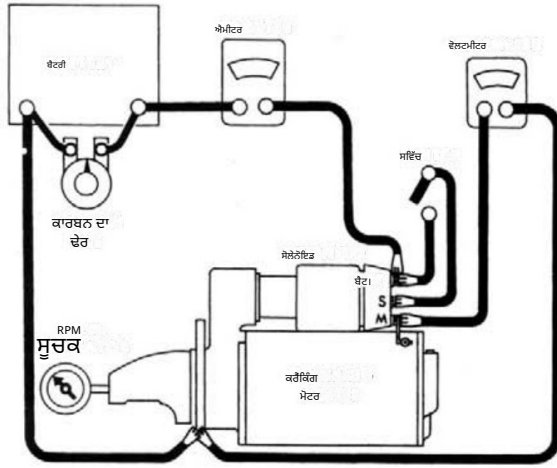
ਓਵਰਕਰੈਕ ਸੁਰੱਖਿਆ



ਚਿੱਤਰ 5-ਥਰਮੋਸਟੈਟ ਦਿਖਾਉਂਦੀ ਆਮ ਮੋਟਰ ਕਨੈਕਟਰ (ਓਵਰਕਰੈਕ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਕਨੈਕਟਰ)

ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰਾਂ

1-156 ਸੇਵਾ ਬੁਲੇਟਿਨ



ਚਿੱਤਰ 6-ਨੋ-ਲੋਡ ਟੈਸਟ ਸਰਕਟ

ਇੱਕ ਸਕ੍ਰਿਬਿੰਗ ਮੋਟਰ ਨਾਲ ਪਿਨਿਅਨ ਨੂੰ ਦਬਾ ਕੇ ਘੁੰਮਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਤੰਗ ਬੇਅਰਿੰਗ, ਇੱਕ ਮੋਸ਼ਿਆ ਹੋਇਆ ਆਰਮੇਚਰ ਸਾਫ਼ਟ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਵਿੱਲਾ ਪੋਲ ਸੁਪ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਸੁਤੰਤਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਘੁੰਮਾਏਗਾ। ਜੇਕਰ ਆਰਮੇਚਰ ਸੁਤੰਤਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਘੁੰਮਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਡਰਿੱਤ ਵੱਖ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇਕਰ ਆਰਮੇਚਰ ਸੁਤੰਤਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਘੁੰਮਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇੱਕ ਨੋ-ਲੋਡ ਟੈਸਟ ਚਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਨੋ-ਲੋਡ ਟੈਸਟ (ਚਿੱਤਰ 6)

ਮੋਟਰ ਤੋਂ ਵੋਲਟਮੀਟਰ ਜੋੜੋ।
 ਟਰਮੀਨਲ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਫਰੇਮ ਨਾਲ 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 ਸੇਲੇਨੋਇਡ ਬੈਟਰੀ ਟਰਮੀਨਲ ਤੇ ਸੇਲੇਨੋਇਡ ਸਵਿੱਚ ਟਰਮੀਨਲ ਨਾਲ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਵਿੱਚ ਰੱਖੋ।
 ਸਵਿੱਚ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ ਅਤੇ 3000 ਕਰੰਟ ਅਤੇ ਵੋਲਟੇਜ ਟੀਓਡਿੰਗ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਸਰਵਿਸ ਬੁਲੇਟਿਨ 1-188 ਵਿੱਚ ਚਿੱਤਰਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਕਰੋ।
 ਇਹਨਾਂ ਬੁਲੇਟਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਸਹੀ ਵੋਲਟੇਜ ਪ੍ਰਧਾਨਤਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਸਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਇਹ ਪਛਾਣ ਕੇ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਵੋਲਟੇਜ ਬੈਕ੍ਰਾ ਵੱਖ ਹੈ ਤਾਂ 3000 ਅਨੁਪਾਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖ ਹੋਵੇਗਾ, ਕਰੰਟ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗਾ।
 ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇਕਰ ਸਹੀ ਵੋਲਟੇਜ ਘਟਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

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 ਬੈਟਰੀਆਂ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਕਾਰਬਨ ਪਾਈਲ ਨੂੰ ਸਿਰਫ 12-ਵੋਲਟ ਬੈਟਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨਾਲ ਜੋੜੋ। ਜੇਕਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮੌਜੂਦਾ ਡਰਾਅ ਵਿੱਚ ਸੇਲੇਨੋਇਡ ਸਮਾਲ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੇਲੇਨੋਇਡ ਹੋਲਡ-ਇਨ ਵਿੱਡਿੰਗ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮੌਜੂਦਾ ਡਰਾਅ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਵਾਲੇ ਐਮੀਟਰ ਤੋਂ ਘਟਾਓ। ਸਿਰਫ ਸਵਿੱਚ ਖੁੱਲ੍ਹਣ ਨਾਲ ਹੀ ਡਿਸਕਨੈਕਸ਼ਨ ਕਰੋ। ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਰੋ:

ਟੈਸਟਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ

1. ਰੇਟ ਕ੍ਰੀਤਾ ਕਰੰਟ ਡਰਾਅ ਅਤੇ ਨੋ-ਲੋਡ ਸਪੀਡ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਦੀ ਆਮ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।

2. ਖਰਾਬ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੀ ਘੱਟ ਮੁਕਤ ਗਤੀ ਅਤੇ ਉੱਚ ਕਰੰਟ। ਇੱਕ ਪੁਰਵ-ਡਰਾਅ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ:

- ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਰਗੜ-ਕੱਟ, ਗੰਦੇ, ਜਾਂ ਘਿਸੇ ਹੋਏ ਬੇਅਰਿੰਗ, ਮੁੜੇ ਹੋਏ ਆਰਮੇਚਰ ਸਾਫ਼ਟ ਜਾਂ ਵਿੱਲੇ ਪੋਲ ਜੁੜੇ ਜੋ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਬਿੰਦਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।
- ਛੋਟਾ ਆਰਮੇਚਰ। ਇਸਨੂੰ ਡਿਸਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਗ੍ਰੇਨਰ 'ਤੇ ਹੋਰ ਜਾਂਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਜ਼ਮੀਨੀ ਆਰਮੇਚਰ ਜਾਂ ਖੇਤ। ਵੱਖ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੋਰ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

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

- ਟਰਮੀਨਲ ਜਾਂ ਖੇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧੀ ਜ਼ਮੀਨ।
- "ਜੰਮੇ ਹੋਏ" ਬੇਅਰਿੰਗ (ਇਹ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਹੱਥ ਨਾਲ ਘੁਮਾ ਕੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ)।
- 4. ਚਿੱਤਰ ਵਿੱਚੋਂ ਮੌਜੂਦਾ ਡਰਾਅ ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ:
 - ਓਪਨ ਫੀਲਡ ਸਰਕਟ। ਇਸਨੂੰ ਡਿਸਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅੰਦਰੂਨੀ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਟੈਸਟ ਲੈੱਪ ਨਾਲ ਟਰੇਸਿੰਗ ਸਰਕਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਕੇ ਜਾਂਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

• ਆਰਮੇਚਰ ਕੋਇਲ ਖੋਲ੍ਹੋ। ਡਿਸਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਕੀ ਚਾਰ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੜੇ

ਹੋਏ ਹਨ। • ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਬੁਰਸ ਸਪ੍ਰਿੰਗ, ਘਿਸੇ ਹੋਏ ਬੁਰਸ, ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਬਾਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਉੱਚ ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਾਰਨ ਜੋ ਬੁਰਸਾਂ ਅਤੇ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਵਿਚਕਾਰ ਚੰਗੇ ਸੰਪਰਕ ਨੂੰ ਠੇਕਦੇ ਹਨ।

5. ਘੱਟ ਨੋ-ਲੋਡ ਸਪੀਡ ਅਤੇ ਘੱਟ ਕਰੰਟ ਡਰਾਅ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ:

• ਮਾੜੇ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ, ਨੁਕਸਦਾਰ ਲੀਡਾਂ, ਗੰਦੇ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਅਤੇ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਆਪੀਨ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਉੱਚ ਅੰਦਰੂਨੀ ਪ੍ਰਤੀਬਿੰਬ। ਉੱਚ ਫ੍ਰੀ ਸਪੀਡ ਅਤੇ

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

ਅਸੈਂਬਲੀ

ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕ੍ਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਹੀ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮੁਰੰਮਤ ਜਾਂ ਬਦਲਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ-

ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਡਿਸਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਅਸੈਂਬਲ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਗਲਾਸ ਪਹਿਨੋ ਜਾਣਾ। 1. ਸੇਲੇਨੋਇਡ, ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ, ਅਤੇ ਨੌਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ ਦੀ ਸਾਖੀਬ ਸਥਿਤੀ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਤਾਂ ਜੋ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਦੁਬਾਰਾ ਅਸੈਂਬਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। 2. ਫੀਲਡ ਕੋਇਲ ਕਨੈਕਟਰ ਨੂੰ ਸੇਲੇਨੋਇਡ ਮੋਟਰ ਟਰਮੀਨਲ ਤੋਂ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਲੀਡ ਨੂੰ ਸੇਲੇਨੋਇਡ ਗਰਾਊਂਡ ਟਰਮੀਨਲ ਤੋਂ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਕਰੋ।

3. ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਮੋਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਬੁਰਸ ਨਿਰੀਖਣ ਪਲੇਟਾਂ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਲੇਟਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿਓ।

- ਅਤੇ ਫਿਰ ਬੁਰਸ਼ ਲੀਡ ਪੇਚਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿਓ। ਇਹ ਫੀਲਡ ਲੀਡਾਂ ਨੂੰ ਬੁਰਸ਼ ਹੇਲਡਰਾਂ ਤੋਂ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਕਰ ਦੇਵੇਗਾ।
4. ਅਟੈਚਿੰਗ ਬੋਲਟ ਹਟਾਓ ਅਤੇ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਐਂਡ ਫਰੇਮ ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰੋ।
 5. ਜੁੜੇ ਬੋਲਟ ਹਟਾ ਕੇ ਨੇਜ਼ ਹਾਊਸਿੰਗ ਅਤੇ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰੋ।
 6. ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਤੋਂ ਆਰਮੇਚਰ ਅਤੇ ਕਲਚ ਅਸੈਂਬਲੀ ਹਟਾਓ। 7. ਸੈਲਨੇਇਡ ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਹਾਊਸਿੰਗ ਤੋਂ ਖਿੱਚ ਕੇ ਵੱਖ ਕਰੋ।

ਸਫਾਈ

ਡਰਾਈਵ, ਆਰਮੇਚਰ ਅਤੇ ਫੀਲਡਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡੀਗਰੀਸਿੰਗ

ਟੈਕ ਵਿੱਚ, ਜਾਂ ਗਰੀਸ ਪੁਲਟ ਵਾਲੇ ਘੋਲਕਾਂ ਨਾਲ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਡਰਾਈਵ ਵਿੱਚ ਲੁਬਰੀਕੇਟ ਨੂੰ ਭੰਗ ਕਰ ਦੇਵੇਗੀ 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 ਸਾਫ਼ ਕੀਤੇ ਨਾਲ ਪੂੰਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

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 ਹੇਲਡਰ

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 ਘਿਸਿਆ ਹੋਇਆ, 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 ਅੰਡਰਕੱਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਗੰਦਗੀ ਜਾਂ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਧੂੜ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਸ਼ਾਨ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਸਲਾਟਾਂ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਅੰਤਮ ਕਦਮ ਵਜੋਂ, ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਨੂੰ ਨੰਬਰ 00 ਸੈਂਡਪੇਪਰ ਨਾਲ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਰੇਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਬਚੇ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਰਰ ਨੂੰ ਹਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ।

ਅੰਡਰਕਟਿੰਗ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦਾ ਨਤੀਜਾ। ਨੋਟ: ਡੋਲਕੋ ਰੇਮੀ ਸਰਵਿਸ ਬੁਲੇਟਿਨ IM- 188 ਵਿੱਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਟੈਸਟ ਸਪੈਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ 2412, 2415, 3501, 3564, 3574 ਅਤੇ 3599 ਵਾਲੀਆਂ ਕ੍ਰੈਕਿੰਗ ਮੋਟਰਾਂ 'ਤੇ ਅੰਡਰਕੱਟ ਓਪਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਸਪੈਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਮੋਟਰਾਂ 'ਤੇ ਕਮਿਊਟੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਡਰਕੱਟ ਨਾ ਕਰੋ।

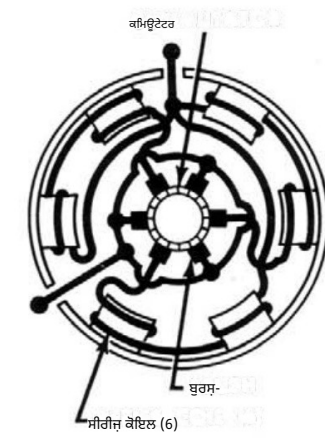
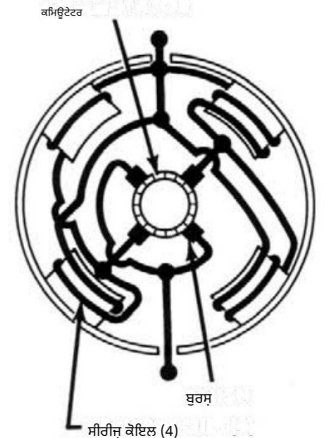
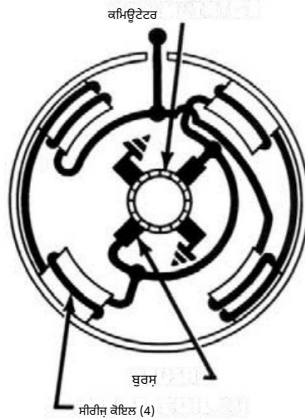
ਆਰਮੇਚਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਖੁੱਲ੍ਹਣ, ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ ਅਤੇ ਗਰਾਊਂਡ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:

1. ਖੁੱਲ੍ਹਦਾ ਹੈ ਖੁੱਲ੍ਹਦਾ ਹੈ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੰਬੇ ਕ੍ਰੈਕਿੰਗ ਪੀਰੀਅਡਾਂ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਖੁੱਲ੍ਹਣ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੰਭਾਵਨਾ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਰਾਈਜਰ ਬਾਰਾਂ 'ਤੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਉਹ ਬਿੰਦੂ ਜਿੱਥੇ ਕੰਡਕਟਰ ਖਿੱਲੇ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਲਈ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਬਾਰਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਮਾੜੇ ਕਨੈਕਸ਼ਨ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਬਾਰਾਂ ਦੇ ਆਰਮਿੰਗ ਅਤੇ ਜਲਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਕ੍ਰੈਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਬਾਰ ਬਹੁਤ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੜੇ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਅਕਸਰ ਰਾਈਜਰ ਬਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲੀਡਾਂ ਨੂੰ ਰੀਸੋਲਡਿੰਗ ਜਾਂ ਵੈਲਡਿੰਗ (ਰੇਸਿਨ ਫਲਕਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ) ਕਰਕੇ, ਅਤੇ ਸੜੀ ਹੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਨੂੰ ਖਰਾਦ ਵਿੱਚ ਘਟਾ ਕੇ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਫਿਰ ਇੰਸੂਲੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅੰਡਰਕੱਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਸਿਵਾਏ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

2. ਛੋਟੇ ਸਰਕਟ - ਛੋਟੇ ਸਰਕਟ

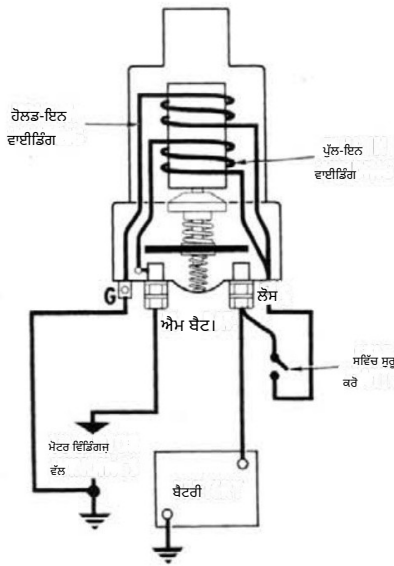
ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਗਰੇਲਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਸਥਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਸਟੀਲ ਨਾਲ ਗਰੇਲਰ ਵਿੱਚ ਘੁੰਮਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ



ਚਿੱਤਰ 7-ਅੰਦਰੂਨੀ ਮੋਟਰ ਸਰਕਟ

ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰਾਂ

1. 156 ਸੇਵਾ ਬੁਲੇਟਿਨ



ਚਿੱਤਰ 8-ਅੰਦਰੂਨੀ ਸੇਲਨੋਇਡ ਸਰਕਟ। ("ਚਿੱਤਰ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ " ਅਤੇ " " ਟਰਮੀਨਲ ਬਦਲੇ ਗਏ ਹਨ।)

ਸਵਰਿੱਪ ਜਿਥੇ ਕਿ ਹੇਠਲੇ ਬਲੇਡ ਜਿਸਦੇ ਉੱਪਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਬਲੇਡ ਆਰਮੇਚਰ ਕੋਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਵਾਈਬਰੇਟ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਕਟ ਸਰਕਟ ਸਥਿਤ ਹੈ। ਬਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸ਼ਾਕਟਸ ਕਈ ਵਾਰ ਬਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬੁਰਸ਼ ਪੁੜ ਜਾਂ ਤਾਂਬੇ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਸ਼ਾਕਟਸ ਨੂੰ ਸਲਾਟਾਂ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰਕੇ ਖਤਮ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। 3. ਗਰਾਊਂਡਿੰਗ-ਆਰਮੇਚਰ ਵਿੱਚ ਗਰਾਊਂਡਿੰਗ

ਨੂੰ 110-ਵੋਲਟ ਟੈਸਟ ਲੈੱਪ ਅਤੇ ਟੈਸਟ ਪੁਆਇੰਟਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੁਆਰਾ ਖੋਜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਲੈੱਪ ਉੱਚੇ ਜਗਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਟੈਸਟ ਪੁਆਇੰਟ ਕਮਿਊਟੇਟਰ 'ਤੇ ਕੋਰ ਜਾਂ ਸ਼ਾਕਟ 'ਤੇ ਦੂਜੇ ਬਿੰਦੂ ਦੇ ਨਾਲ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਰਮੇਚਰ ਗਰਾਊਂਡ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਗਰਾਊਂਡਿੰਗ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਅਕਸਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੰਬੇ ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਪੀਰੀਅਡ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਰੈਂਕਿੰਗ ਮੋਟਰ ਦੇ ਓਵਰਹੀਟਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਬਾਰਾਂ ਅਤੇ ਸਟੀਲ ਕਮਿਊਟੇਟਰ ਰਿੰਗ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬੁਰਸ਼ ਪੁੜ ਦੇ ਇਕੱਠਾ ਹੋਣ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਫੀਲਡ ਕੋਇਲ ਦੇ ਚੈੱਕ

ਵਰਤੋਂ ਗਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਸਰਕਟ ਚਿੱਤਰ 7 ਦੇ ਵਾਇਰਿੰਗ ਡਾਇਗਰਾਮਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਫੀਲਡ ਕੋਇਲਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਟੈਸਟ ਲੈੱਪ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਜ਼ਮੀਨਾਂ ਲਈ ਜਾਂਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਜ਼ਮੀਨਾਂ-ਜੇਕਰ ਮੋਟਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ

ਵੱਖ ਕੋਇਲ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਮੀਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਸ ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 110-ਵੋਲਟ ਟੈਸਟ ਲੈੱਪ ਦੀ ਇੱਕ ਲੀਡ ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਨਾਲ ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਲੀਡ ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਕਨੈਕਟਰ ਨਾਲ ਜੋੜੋ। ਜੇਕਰ ਲੈੱਪ ਜਗਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਘੱਟ-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 ਲੈੱਪ ਲੀਡਾਂ

ਨੂੰ ਕਨੈਕਟ ਕਰੋ। ਜੇਕਰ ਲੈੱਪ ਜਗਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਫੀਲਡ ਕੋਇਲ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਹਨ।

ਫੀਲਡ ਕੋਇਲ ਹਟਾਉਣਾ ਫੀਲਡ ਕੋਇਲਾਂ

ਨੂੰ ਪੇਲ ਸ਼ੁ ਸਕਰਿਊਟਰਾਈਵਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਅਸੈਂਬਲੀ ਤੋਂ ਹਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਦੇ ਵਿਗਾੜ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਇੱਕ ਪੇਲ ਸ਼ੁ ਸਕਰਿਊਟਰ ਦੀ ਵੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਫੀਲਡ ਕੋਇਲਾਂ ਨੂੰ ਛੋਟਾ ਹੋਣ ਜਾਂ ਗਰਾਊਂਡਿੰਗ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਫੀਲਡ ਕੋਇਲਾਂ ਦੀ ਖਿਯਾਨ ਨਾਲ ਸਬਖਪਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਪੇਲ ਸ਼ੁਆਂ ਨੂੰ ਜਗਦਾ 'ਤੇ ਕੰਮਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਪੇਲ ਸ਼ੁਆਂ ਦੇ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਇੱਕ ਲੰਬਾ ਬੁੱਲ੍ਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਇੱਕ ਛੋਟਾ ਬੁੱਲ੍ਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਲੰਬੇ ਬੁੱਲ੍ਹ ਨੂੰ ਚਿੱਤਰ 9-ਚੈਕਿੰਗ

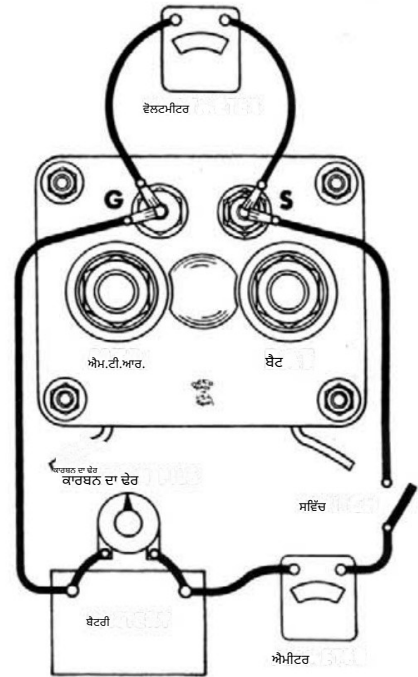
ਸੇਲਨੋਇਡ ਹੋਲਡ- ਵਿੱਚ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਆਰਮੇਚਰ ਰੋਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਇਸ਼ਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ ਕਿ

ਇਹ ਪੇਲ ਸ਼ੁ ਦੇ ਪਿਛਲੇ (ਮੋਹਰੀ ਨਹੀਂ) ਕਿਨਾਰੇ ਵਾਂਗ ਬਣ ਜਾਵੇ।

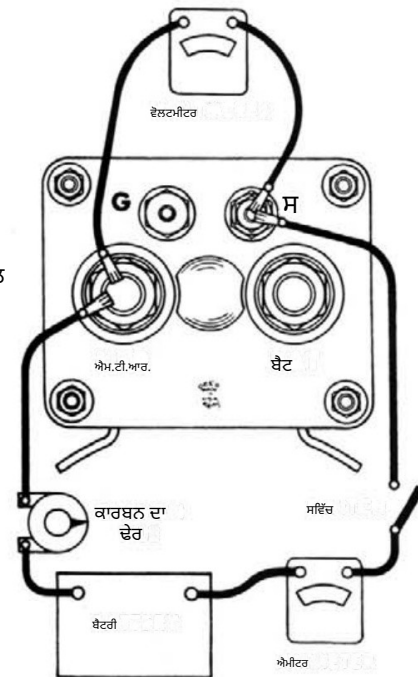
ਸੇਲਨੋਇਡ ਚੈੱਕ

ਇੱਕ ਮੁੱਢਲਾ ਸੇਲਨੋਇਡ ਸਰਕਟ ਚਿੱਤਰ 8 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੇਲਨੋਇਡ ਚਿੱਖ ਵਿੱਚ ਡਿੱਠੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਪਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੋਲਟੇਜ, ਇੱਕ ਸਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇੱਕ ਐਮੀਟਰ ਦੀ ਬੈਟਰੀ ਨੂੰ ਦੋ ਸੇਲਨੋਇਡ ਵਿੰਡਿੰਗਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜ ਕੇ ਬਿਜਲੀ ਨਾਲ ਜਾਂਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸੇਲਨੋਇਡ ਤੋਂ ਸਾਰੀਆਂ ਲੀਡਾਂ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ, ਹੋਲਡ-ਇਨ ਵਿੰਡਿੰਗ (ਚਿੱਤਰ 9) ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਸੇਲਨੋਇਡ ਸਵਿੱਚ ਟਰਮੀਨਲ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਸਵਿੱਚ ਟਰਮੀਨਲ, (6) ਨਾਲ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਟੈਸਟ ਕਨੈਕਸ਼ਨ ਬਣਾਓ। ਸਰਵਿਸ ਬੁਲੇਟਿਨ 15-188 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਮੁੱਲ ਤੱਕ ਬੈਟਰੀ ਵੋਲਟੇਜ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਕਾਰਬਨ ਪਾਈਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਐਮੀਟਰ ਰੀਡਿੰਗ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਕਰੋ। ਇੱਕ ਉੱਚ ਰੀਡਿੰਗ ਇੱਕ ਛੋਟੀ ਹੋਲਡ-ਇਨ ਵਿੰਡਿੰਗ, ਅਤੇ ਘੱਟ ਰੀਡਿੰਗ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਰਤੀਰੋਧ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਪੁੱਲ-ਇਨ ਵਿੰਡਿੰਗ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਸੇਲਨੋਇਡ ਸਵਿੱਚ ਟਰਮੀਨਲ (6) ਤੋਂ ਸੇਲਨੋਇਡ ਮੋਟਰ (M ਜਾਂ MTR) ਟਰਮੀਨਲ (ਚਿੱਤਰ 10) ਨਾਲ ਜੁੜੋ।

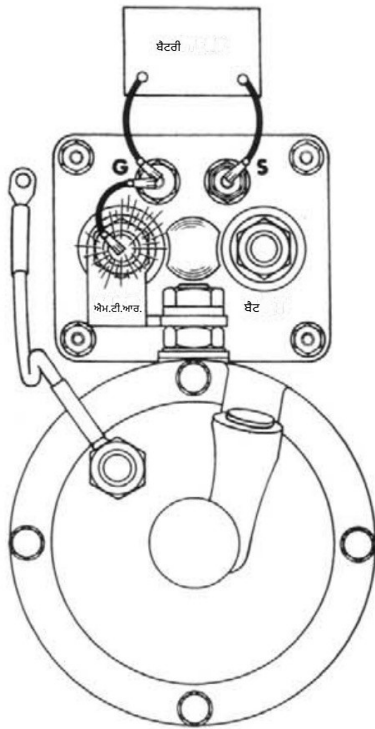
ਗਰਾਊਂਡ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ, ਬੈਟਰੀ ਲੀਡ ਨੂੰ "6" (ਚਿੱਤਰ 9) ਤੋਂ ਅਤੇ "MTR" (ਚਿੱਤਰ 10) ਤੋਂ ਸੇਲਨੋਇਡ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਲੈ ਜਾਓ, (ਦਿਖਾਇਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ)। ਐਮੀਟਰ ਨੂੰ ਚਿੱਤਰ 10 ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ-ਸੇਲਨੋਇਡ ਜੀਰੋ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ। ਜੇਕਰ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਵਾਈਡਿੰਗ ਗਰਾਊਂਡ ਹੈ। ਪੁੱਲ-



ਪੁੱਲ-ਇਨ ਵਿੱਚ



ਇਨ ਵਾਈਡਿੰਗ



ਚਿੱਤਰ 11-ਪਿਨੀਅਨ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਸਰਕਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ

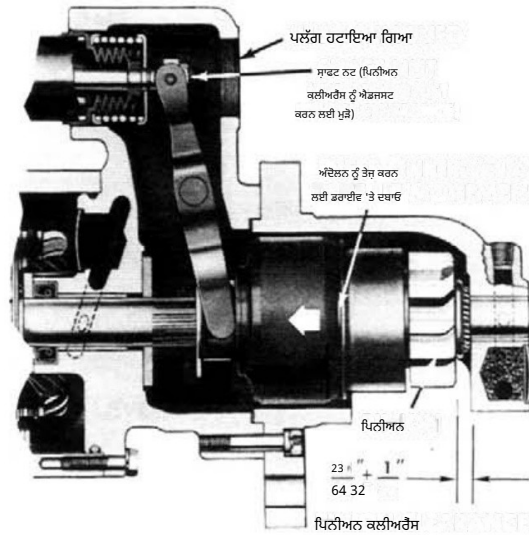
ਨੋਟ: ਜੇਕਰ ਵੋਲਟੇਜ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮੁੱਲ ਤੱਕ ਘਟਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਕਾਰਬਨ ਪਾਈਲ ਨੂੰ ਬੈਟਰੀ ਅਤੇ "MTR ਟਰਮੀਨਲ" ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਜੋੜੋ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਕਾਰਬਨ ਪਾਈਲ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਜੰਪਰ ਨੂੰ ਬੈਟਰੀ ਤੋਂ ਸਿੱਧਾ MTR ਟਰਮੀਨਲ ਨਾਲ ਜੋੜੋ।

ਸਾਵਧਾਨ: ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ, ਪੁਲ-ਇਨ ਵਾਈਡਿੰਗ ਨੂੰ 15 ਸਕਿੰਟਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉੱਚ-ਜਵਾਨ ਨਾ ਛੋੜੋ। ਵਾਈਡਿੰਗ ਤਾਪਮਾਨ ਵਧਣ ਨਾਲ ਮੌਜੂਦਾ ਡਰਾਅ ਘੱਟ ਜਾਵੇਗਾ।

ਇੱਕ ਚੁੰਬਕੀ ਸਵਿੱਚ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਵਿੱਡਿੰਗ ਵਿੱਚ ਜੋੜ ਕੇ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਾਂਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਦੁਬਾਰਾ ਇਕੱਠਾ

ਕਰਨਾ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਉੱਤੇ ਬੁਰਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਅੰਤਮ ਫਰੇਮ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢੋ ਤਾਂ ਜੋ ਬੁਰਸ਼ ਕੰਮਿਊਟੇਟਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਰੱਖੇ ਜਾ ਸਕਣ। ਫਿਰ ਕੰਮਿਊਟੇਟਰ ਐਂਡ ਫਰੇਮ ਅਤੇ ਆਰਮੇਚਰ ਨੂੰ ਫੀਲਡ ਫਰੇਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪਿੱਛੇ ਧੱਕੋ।



ਚਿੱਤਰ 12-ਪਿਨੀਅਨ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਨੂੰ ਮਾਪਣਾ

ਪੁਨ ਵਗਦਾ ਰਹੇਗਾ ਅਤੇ ਸੁਫਟ ਨੂੰ ਲੁਬਰੀਕੇਟ ਕਰੇਗਾ।

ਮਿਡਲ ਬੇਅਰਿੰਗਜ਼ ਸਪੋਰਟ ਬੇਅਰਿੰਗਜ਼ ਹਨ ਅਤੇ ਕ੍ਰੈਕਿੰਗ ਦੌਰਾਨ ਆਰਮੇਚਰ ਡਿਫਲੈਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਰੋਕਦੇ ਹਨ। ਐਂਡ ਫਰੇਮ ਬੇਅਰਿੰਗਜ਼ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ, ਮਿਡਲ ਬੇਅਰਿੰਗ ਅਤੇ ਸੁਫਟ ਵਿਚਕਾਰ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਵੱਡਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਅਸੰਬਲ ਹੋਣ 'ਤੇ ਢਿੱਲੀ ਫਿਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਪਿਨੀਅਨ ਕਲੀਅਰੈਂਸ

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

1. ਚਿੱਤਰ 11 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਕਨੈਕਸ਼ਨ ਬਣਾਓ।
2. ਪਲ ਭਰ ਲਈ ਇੱਕ ਜੰਪਰ ਲੀਡ ਫਲੈਸ਼ ਕਰੋ ਟਰਮੀਨਲ G ਤੋਂ ਟਰਮੀਨਲ MTR ਤੱਕ। (ਚਿੱਤਰ 11)। ਡਰਾਈਵ ਹੁਣ ਕ੍ਰੈਕਿੰਗ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਬੈਟਰੀ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਹੋਣ ਤੱਕ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰਹੇਗੀ। 3. ਢਿੱਲੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਪਿਨੀਅਨ ਨੂੰ ਧੱਕੋ ਜਾਂ ਕੰਮਿਊਟੇਟਰ ਦੇ ਸਿਰੇ ਵੱਲ ਵਾਪਸ ਚਲਾਓ।
4. ਡਰਾਈਵ ਅਤੇ ਹਾਊਸਿੰਗ ਵਿਚਕਾਰ ਦੂਰੀ ਮਾਪੋ (ਚਿੱਤਰ 12)। 5. ਪਲੰਗ ਅਤੇ ਟਰਨਿੰਗ ਸੁਫਟ ਨਟ ਨੂੰ ਹਟਾ ਕੇ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਐਡਜਸਟ ਕਰੋ (ਚਿੱਤਰ 12)। ਹਾਲਾਂਕਿ ਆਮ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦਿਖਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਖਾਸ ਮਾਡਲਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਲਈ ਹਮੇਸ਼ਾਂ 1-188 ਵੇਖੋ।

ਲੁਬਰੀਕੇਸ਼ਨ

ਸਾਰੇ ਬੇਅਰਿੰਗ, ਇੱਕ ਅਤੇ ਤੇਲ ਡੱਬਾਰਾ 100 ਨੰਬਰ 20 ਤੇਲ ਨਾਲ ਸੰਤ੍ਰਿਪਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਆਰਮੇਚਰ ਅਤੇ ਸੁਫਟ ਲੀਫਟ ਹਾਊਸਿੰਗ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੁਫਟ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਵਾਂਸਰ 'ਤੇ ਲੁਬਰੀਕੇਟ ਫੇਲਸਕੇ ਰੇਮੀ ਨੰਬਰ 1960954 ਦਾ ਹਲਕਾ ਕੋਟ ਲਗਾਓ।

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

ਬੇਅਰਿੰਗ ਨੂੰ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਦਬਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਸਨੂੰ 500 ਨੰਬਰ 20 ਤੇਲ ਵਿੱਚ ਡੁਬੋ ਦਿਓ। ਨਾਲ ਹੀ, ਟੈਜੈਟ ਵਿੱਕਸ (ਜੇ ਮੌਜੂਦ ਹਨ) ਨੂੰ 500 ਨੰਬਰ 20 ਤੇਲ ਨਾਲ ਭਿੰਨਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਾਓ।

ਬੱਤੀ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੀ ਜਗ੍ਹਾ ਤੇ ਰੱਖੋ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਬੇਅਰਿੰਗ ਵਿੱਚ ਦਬਾਓ।

ਸਿੰਟਰਡ ਬੇਅਰਿੰਗਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਡਰਿਲ, ਰੀਮ ਜਾਂ ਮੈਨ-ਚਾਈਨ ਨਾ ਕਰੋ! ਇਹ ਬੇਅਰਿੰਗਾਂ ਆਕਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਡਰਿਲ ਜਾਂ ਰੀਮ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਆਈਡੀ, (ਅੰਦਰਲਾ ਵਿਆਸ) ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਬੇਅਰਿੰਗ ਪੋਰਸ ਵੀ ਸੀਲ ਹੋ ਜਾਣਗੇ। ਟੈਜੈਟ ਬੱਤੀ ਨਾਲ ਵਰਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਸਿੰਟਰਡ ਬੇਅਰਿੰਗ ਨੂੰ ਕਰਾਸ-ਡਰਿਲ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਬੇਅਰਿੰਗ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪੋਰਸ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਬੱਤੀ ਤੋਂ ਤੇਲ ਬਾਹਰੀ ਬੇਅਰਿੰਗ ਸਤ੍ਹਾ ਨੂੰ ਛੂਹਦਾ ਹੈ।

ਕਰੈਕਿੰਗ ਮੋਟਰਾਂ

1.1-156 ਸੇਵਾ ਬੁਲੇਟਿਨ

ਨੋਟਸ