Machine Translated by Google

சேவை அறிக்கை 1M-156

பக்கங்கள்: 8 11-1-80 தேதியிட்டது

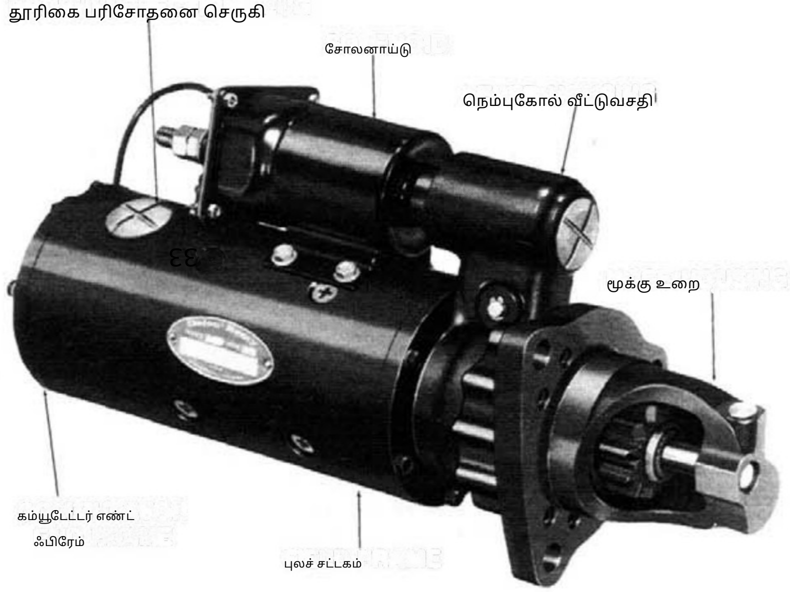
குறிப்பு: IB-115, IB-116
IM-188, IS-188

டெல்கோ ரெமி

கிராங்கிங் மோட்டார்கள்

40-MT/400 மற்றும் 40-MT/450

50-MT/400



படம் 1-வழக்கமான 40-MT/400 மோட்டார்

கனரக கிராங்கிங் மோட்டார்களில் உள்ள ஷிஃப்ட் லீவர் மற்றும் சோலனாய்டு பிளஞ்சர் ஆகியவை, அழுக்கு, பனி உறைதல் மற்றும் நீர் தெறிப்பு ஆகியவற்றிலிருந்து அவற்றைப் பாதுகாப்பதற்காக முழுமையாக மூடப்பட்டிருக்கும். பல்வேறு விதமான அமைப்புகளைப் பெறுவதற்காக, இதன் முன்பகுதி உறையைச் சுழற்ற முடியும்.

சோலனாய்டு நிலைகள் தொடர்பாக பொருத்தும் விளிம்பு.

எண்ணெய் செறிவூட்டப்பட்ட திரி மூலம், உருக்கி வார்க்கப்பட்ட வெண்கல புஷிங்குகளுக்கு உயவு வழங்கப்படுகிறது. மோட்டாரின் வெளிப்புறத்தில் அணுகக்கூடிய எண்ணெய் தேக்கக் கோப்பையை அகற்றுவதன் மூலம் ஒவ்வொரு திரியிலும் எண்ணெயைச் சேர்க்கலாம். உயவு குறித்த கூடுதல் தகவல்கள் பக்கம் 7-இல் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

சோலனாய்டின் செயல்பாட்டால் பினியன், ரிங் கியருடன் பிணைப்பில் நகர்த்தப்படுகிறது. சோலனாய்டு சுற்று தடைபடும் வரை பினியன் பிணைப்பில் இணைந்தே இருக்கும். இறுக்கமான பிணைப்பு ஏற்பட்டால், மோட்டாருக்கு ஆற்றல் அளிக்கப்படாது.

பினியன் மற்றும் கியருக்கு சேதம் ஏற்படுவதைத் தடுக்கவும் பற்கள்.

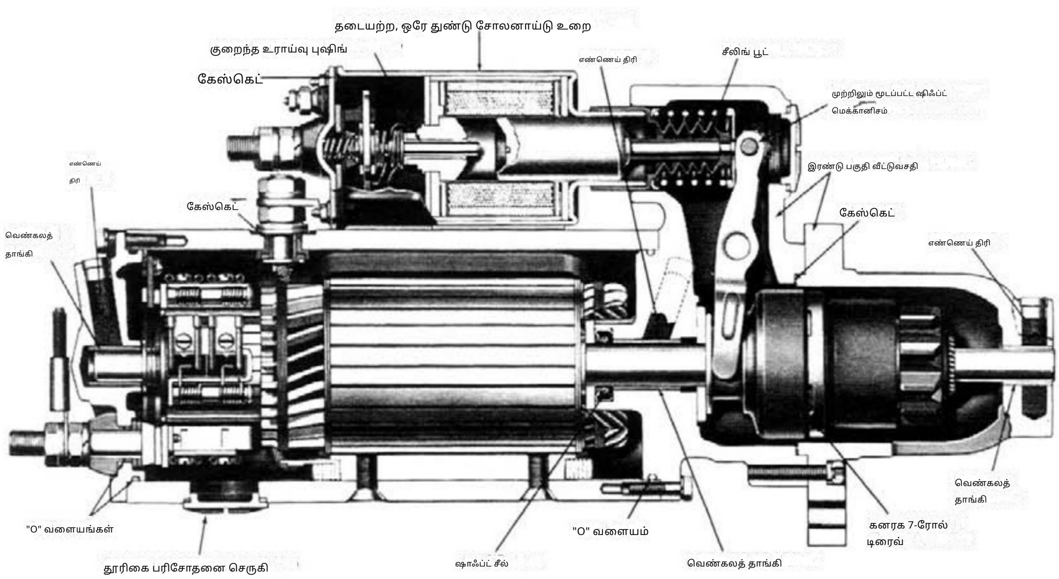
பராமரிப்பு

சாதாரண இயக்கச் சூழ்நிலைகளில், இயந்திரப் பழுதுபார்ப்புக் காலங்களுக்கு இடையில் எந்தப் பராமரிப்பும் தேவைப்படாது. இயந்திரப் பழுதுபார்ப்பின் போது, பின்வரும் பத்திகளில் விவரிக்கப்பட்டுள்ளபடி மோட்டார்கள் பிரிக்கப்பட்டு, ஆய்வு செய்யப்பட்டு, சுத்தம் செய்யப்பட்டு, சோதிக்கப்பட வேண்டும்.

சரிசெய்யக்கூடிய மூக்கு உறை குறுக்குவெட்டுத் தோற்றத்தில் காட்டப்பட்டுள்ளபடி

படம் 2-இன் படி, மூக்கு உறை பின்வரும் நிலையில் உள்ளது- ஹவுசிங்கின் வெளிப்புறத்தைச் சுற்றி அமைந்துள்ள போல்ட்கள் மூலம் இது லீவர் ஹவுசிங்குடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. ஹவுசிங்கின் இடத்தை மாற்றுவதற்கு, போல்ட்களை அகற்றி, ஹவுசிங்கை விரும்பிய நிலைக்குச் சுழற்றி, மீண்டும் போல்ட்களைப் பொருத்தினால் மட்டும் போதுமானது. மீண்டும் பொருத்தும் போது போல்ட்கள் 13-17 lb. ft. அளவுக்கு முறுக்கப்பட வேண்டும். இந்த வகை இணைப்பில், லீவர் ஹவுசிங் மற்றும் கம்யூடேட்டர் எண்ட் ஃபிரேம் ஆகியவை ஃபீல்டு ஃபிரேமில் உள்ள திரிக்கப்பட்ட துளைகளுக்குள் நுழையும் போல்ட்கள் மூலம் தனித்தனியாக ஃபீல்டு ஃபிரேமுடன் இணைக்கப்படுகின்றன.

Machine Translated by Google



படம் 2 - குறுக்குவெட்டுத் தோற்றம்

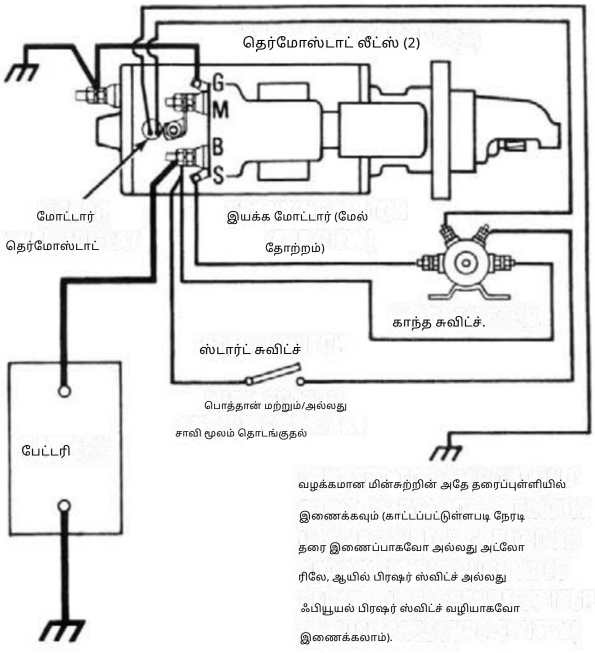
செயல்பாடு

பல்வேறு பயன்பாடுகளில் பலவிதமான கிராங்கிங் மோட்டார் மின்சுற்றுகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. கிராங்கிங் மின்சுற்றில் சாவி தொடக்க சுவிட்ச் அல்லது தள்ளு சுவிட்ச், அல்லது இரண்டும், ஒரு ரிலே, காந்த சுவிட்சுகள், சோலனாய்டுகள், எண்ணெய் அழுத்த சுவிட்ச், எரிபொருள் அழுத்த சுவிட்ச் மற்றும் "ADLO" ரிலே போன்ற பிற பாதுகாப்பு சாதனங்கள் இருக்கலாம். முழுமையான கிராங்கிங் மின்சுற்றுக்கு, வாகன உற்பத்தியாளரின் வயரிங் வரைபடத்தைப் பார்க்க வேண்டும்.

படம் 3-இல் ஒரு வழக்கமான மின்சுற்று காட்டப்பட்டுள்ளது. காட்டப்பட்டுள்ள மோட்டாரில், மிக நீண்ட நேரத்திற்கு மிகையாகச் சுற்றுவதால் ஏற்படும் சேதத்திலிருந்து பாதுகாக்க, ஒரு உள்ளமைக்கப்பட்ட தெர்மோஸ்டாட் உள்ளது. புலச் சுருள்கள் மற்றும் மோட்டார் சட்டகத்திலிருந்து பிரிக்கப்பட்ட தெர்மோஸ்டாட் கூறுகள் படம் 4-இல் காட்டப்பட்டுள்ளன. மேலும், தெர்மோஸ்டாட்டிலிருந்து இணைப்புக் கம்பித் தொகுப்பு துண்டிக்கப்பட்ட ஒரு மோட்டார் படம் 5-இல் காட்டப்பட்டுள்ளது.

படம் 3-இல் காட்டப்பட்டுள்ளபடி, ஸ்டார்ட் சுவிட்ச் மூடப்படும்போது, பேட்டரி மின்னோட்டமானது காந்த சுவிட்ச் சுருள் மற்றும் தெர்மோஸ்டாட் வழியாக கிரவுண்டிற்குப் பாய்கிறது. காந்த சுவிட்ச் மூடி, மோட்டார் சோலனாய்டின் "S" முனையத்தை பேட்டரியுடன் இணைக்கிறது.

சோலனாய்டு சுருள்கள் ஆற்றலூட்டப்படுவதாலும், அதன் விளைவாக ஏற்படும் பிளஞ்சர் மற்றும் ஷிஃப்ட் லீவரின் இயக்கத்தாலும், பினியன் ஆனது இன்ஜின் ஃபிளைவீல் ரிங் கியருடன் இணைகிறது. சோலனாய்டின் பிரதான தொடர்புகள் மூடிக்கொள்ள, கிராங்கிங் நடைபெறுகிறது. இன்ஜின் இயங்கத் தொடங்கும்போது, பினியன் ஓவர்ரன் ஆர்மச்சூரை அதிகப்படியான வெப்பத்திலிருந்து பாதுகாக்கிறது.



படம் 3 - வழக்கமான மின்சுற்று வரைபடம்

Machine Translated by Google

காந்த சுவிட்ச், சோலனாய்டு மற்றும் கட்டுப்பாட்டு சுவிட்சுகள்: அனைத்து சுவிட்சுகளின் நிலையையும் கண்டறிய அவற்றை ஆய்வு செய்யவும். வாகனத்தின் வயரிங் வரைபடத்திலிருந்து, ஸ்டார்டிங் சுவிட்சுகள் மூடப்பட்டிருக்கும் போது எந்த மின்சுற்றுகளுக்கு மின்சாரம் பாய்ச்ச வேண்டும் என்பதைத் தீர்மானிக்கவும். ஏதேனும் திறந்த மின்சுற்றுகள் உள்ளதா என்பதைக் கண்டறிய வோல்ட்மீட்டரைப் பயன்படுத்தவும்.

வெப்பநிலைக் கட்டுப்படுத்தி, அல்லது அதிகப்படியான சுழற்சிப் பாதுகாப்பு:

தெர்மோஸ்டாட்டின் தொடர்ச்சியைச் சரிபார்க்க, வயரிங் ஹார்னஸ் கனெக்டரைக் கழற்றி, மோட்டாரில் உள்ள இரண்டு தெர்மோஸ்டாட் டெர்மினல்களிலும் ஒரு ஓம்மீட்டரை இணைக்கவும் (படம் 5). ஓம்மீட்டர் பூஜ்ஜியத்தைக் காட்ட வேண்டும். இல்லையெனில், தெர்மோஸ்டாட் திறந்த சுற்றில் உள்ளது. தெர்மோஸ்டாட் சூடாக இருக்கும்போது அதைச் சரிபார்க்க வேண்டாம், ஏனெனில் அது ஒரு குறிப்பிட்ட வெப்பநிலைக்கு மேல் திறந்த சுற்றில் இருக்க வேண்டும்.

படம் 4 - வழக்கமான வெப்பநிலைக் கட்டுப்படுத்தி

மோட்டார்: பேட்டரி, வயரிங் மற்றும் சுவிட்சுகள் திருப்திகரமான நிலையில் இருந்து, இன்ஜின் சரியாக இயங்குகிறது என்றும் தெரிந்தால், மோட்டாரை அகற்றிவிட்டு, கீழே விவரிக்கப்பட்டுள்ள சோதனை நடைமுறைகளைப் பின்பற்றவும்.

சுவிட்ச் திறக்கப்படும் வரை வேகம் சீராக இருக்கும், அப்போது மீள் சுருள் பினியனைத் துண்டிக்கச் செய்யும். அதிகப்படியான ஓவர்ரன்னையும், டிரைவ் மற்றும் ஆர்மேச்சர் சுருள்களுக்கு ஏற்படும் சேதத்தையும் தடுக்க, சுவிட்சை உடனடியாகத் திறக்க வேண்டும்.
இன்ஜின் இயங்கத் தொடங்கும் போது.

அனைத்து வகையானவற்றுக்குமான ஒரு தொடக்கக் காலம் மோட்டாரைக் குளிர்விக்க நிறுத்தாமல், 30 வினாடிகளுக்கு மேல் ஒருபோதும் இயக்கக் கூடாது. ஒருவேளை அதிகப்படியாகச் சுழற்றினால், மோட்டாரைப் பாதுகாப்பதற்காக தெர்மோஸ்டாட் திறந்து, சுழற்றும் சுழற்சி நின்றுவிடும். சுழற்றப்படும் மோட்டார் குளிர்ந்த பிறகு, பொதுவாக 1-6 நிமிடங்களில், தெர்மோஸ்டாட் மூடிக்கொள்ளும், அதன் பிறகு மீண்டும் இயக்க முயற்சி செய்யலாம்.

மோட்டார் தெர்மோஸ்டாட் இல்லாத ஒரு மின்சுற்று, படம் 3-இல் உள்ளதைப் போலவே இருக்கும்; ஆனால், அதில் காந்த சுவிட்ச் சுருளின் முனையம், தெர்மோஸ்டாட் வழியாகச் செல்லாமல், படம் 3-இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள புள்ளிக்கு நேரடியாக நிலத்தொடர்பு செய்யப்படும்.

பழுது நீக்குதல்
கிராங்கிங் சர்க்யூட்

ஸ்டார்டிங் சிஸ்டம் சரியாகச் செயல்படவில்லை என்றால், மின்சுற்றின் எந்தப் பகுதியில் தவறு உள்ளது என்பதைக் கண்டறிய பின்வரும் சோதனைகளை மேற்கொள்ளவும்.

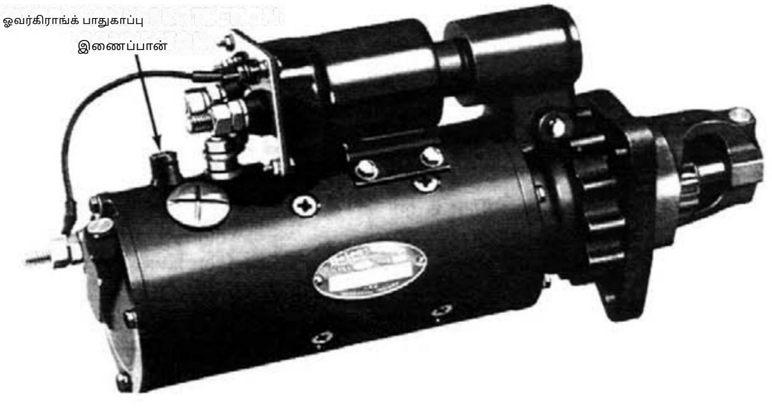
மின்கலம்: மின்கலத்தின் நிலையைத் தீர்மானிக்க, சேவை அறிக்கை 1B-115 அல்லது 1B-116-இல் விவரிக்கப்பட்டுள்ள சோதனை நடைமுறையைப் பின்பற்றவும்.
மின்கலம்...

பேட்டரி முழுமையாக சார்ஜ் செய்யப்பட்டுள்ளது. பேட்டரி பழுதடைந்திருந்தாலோ அல்லது சார்ஜ் குறைந்திருந்தாலோ, வயரிங், சுவிட்சுகள் மற்றும் கிராங்கிங் மோட்டாரைச் சரிபார்க்க முடியாது.

மின் இணைப்புகள்: மின் இணைப்புகளில் சேதம் உள்ளதா எனச் சரிபார்க்கவும்.
வயது. கிராங்கிங் மோட்டார், சோலனாய்டு, காந்த சுவிட்ச், இக்னிஷன் சுவிட்ச் அல்லது வேறு ஏதேனும் ஒன்றின் அனைத்து இணைப்புகளையும் பரிசோதிக்கவும்.
கட்டுப்பாட்டு சுவிட்ச் மற்றும் பேட்டரி உட்பட அனைத்து கிரவுண்ட் இணைப்புகளையும் சரிபார்க்கவும். தேவைக்கேற்ப அனைத்து இணைப்புகளையும் சுத்தம் செய்து இறுக்கவும். மின்சுற்றில் அதிகப்படியான மின்தடை இருந்தால், கிராங்கிங் சிஸ்டம் சரியாக இயங்காது.

ஒரு கிராங்கிங் மோட்டார் என்பது விட்டுவிட்டு இயக்கும் பணிக்காக மட்டுமே வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது, மேலும் அதை ஒருபோதும் 30 வினாடிகளுக்கு மேல் இயக்கக்கூடாது.
ஒரு நேரத்தில். 30 வினாடிகளுக்குப் பிறகு, கைப்பிடி-
குறைந்தது இரண்டு நிமிடங்களுக்கு நிறுத்தப்பட வேண்டும்.
மோட்டார் குளிர்வதற்கு சில நிமிடங்கள் அவகாசம் தேவை.
இதே விதி ஒரு மோட்டருக்கும் பொருந்தும்.
ஒரு தெர்மோஸ்டாட், தெர்மோஸ்டாட் என்பது, அதிகப்படியாக ஸ்டார்ட் செய்வதால் ஏற்படும் சேதத்திற்கு எதிரான ஒரு கூடுதல் பாதுகாப்பு ஆகும்.

இன்ஜினிலிருந்து கிராங்கிங் மோட்டாரை அகற்றிய பின், ஆர்மச்சூர் இருக்க வேண்டும்

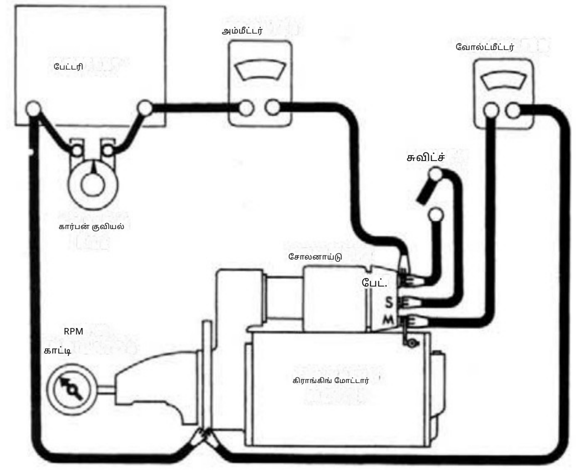


படம் 5 - வெப்பநிலைக் கட்டுப்படுத்தியைக் காட்டும் ஒரு வழக்கமான மோட்டார் இணைப்பான் (ஓவர்கிராங்க் பாதுகாப்பு இணைப்பான்)

Machine Translated by Google

கிராங்கிங் மோட்டார்கள்

1M-156 சேவை அறிக்கை



படம் 6 - சுமையற்ற சோதனைச் சுற்று

ஒரு ஸ்க்ரூடிரைவரைக் கொண்டு பினியனை நெம்பி, அது தடையின்றிச் சுழல்கிறதா என்று சோதிக்க வேண்டும். இறுக்கமான பேரிங்குகள், வளைந்த ஆர்மேச்சர் ஷாஃப்ட் அல்லது தளர்வான போல் ஷூ ஸ்க்ரூ ஆகியவை ஆர்மேச்சர் தடையின்றிச் சுழலாமல் இருப்பதற்குக் காரணமாகும். ஆர்மேச்சர் தடையின்றிச் சுழலவில்லை என்றால், மோட்டாரை உடனடியாகப் பிரிக்க வேண்டும். இருப்பினும், ஆர்மேச்சர் தடையின்றிச் சுழன்றால், பிரிப்பதற்கு முன்பு மோட்டாருக்கு பளு இல்லாத சோதனை செய்யப்பட வேண்டும்.

சுமை இல்லாத சோதனை (படம் 6)

மோட்டாரிலிருந்து ஒரு வோல்ட்மீட்டரை இணைக்கவும்.

மோட்டார் சட்டகத்திற்கு முனையத்தை இணைத்து, ஆர்மேச்சர் வேகத்தை அளவிட ஒரு rpm குறிகாட்டியைப் பயன்படுத்தவும். குறிப்பிட்ட மின்னழுத்தம் கொண்ட முழுமையாக சார்ஜ் செய்யப்பட்ட பேட்டரியுடன் மோட்டாரையும் ஒரு அம்மீட்டரையும் தொடரிணைப்பில் இணைக்கவும்.

மேலும், சோலனாய்டு பேட்டரி முனையத்திலிருந்து சோலனாய்டு சுவிட்ச் முனையத்திற்கு ஒரு சுவிட்சை திறந்த நிலையில் வைக்கவும். சுவிட்சை மூடி, rpm, மின்னோட்டம் மற்றும் மின்னழுத்த அளவீடுகளை சேவை அறிக்கைகள் IM-188 இல் உள்ள விவரக்குறிப்புகளுடன் ஒப்பிடவும். இந்த அறிக்கைகளில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள சரியான மின்னழுத்தத்தைப் பெற வேண்டிய அவசியமில்லை, ஏனெனில் மின்னழுத்தம் சற்றே அதிகமாக இருந்தால், rpm விகிதாசாரத்தில் அதிகமாக இருக்கும், மின்னோட்டம் அடிப்படையில் மாறாமல் இருக்கும் என்பதை அறிவதன் மூலம் ஒரு துல்லியமான விளக்கத்தை அளிக்க முடியும். இருப்பினும், சரியான மின்னழுத்தம் வேறுபட்டால்... தேவைப்பட்டால், மின்னழுத்தத்தைக் குறிப்பிட்ட மதிப்பிற்குக் குறைக்க, மின்கலத்திற்குக் குறுக்கே இணைக்கப்பட்ட ஒரு கார்பன் சுருளைப் பயன்படுத்தலாம். ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட 12-வோல்ட் மின்கலங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டால், கார்பன் சுருளை அந்த 12-வோல்ட் மின்கலங்களில் ஒன்றில் மட்டும் இணைக்கவும். குறிப்பிட்ட மின்னோட்ட இழுப்பில் சோலனாய்டு அடங்கவில்லை என்றால், அம்மீட்டர் அளவீட்டிலிருந்து சோலனாய்டு ஹோல்ட்-இன் வைண்டிங்கின் குறிப்பிட்ட மின்னோட்ட இழுப்பைக் கழிக்கவும். சுவிட்ச் திறந்த நிலையில் மட்டுமே இணைப்புகளைத் துண்டிக்கவும். சோதனை முடிவுகளைப் பின்வருமாறு விளக்கவும்:

சோதனைகளின் முடிவுகளை விளக்குதல்

1. மதிப்பிடப்பட்ட மின்னோட்ட நுகர்வு மற்றும் சுமையற்ற வேகம் ஆகியவை கிராங்கிங் மோட்டாரின் இயல்பான நிலையைக் குறிக்கின்றன.

2. குறைபாடுள்ள பாகங்களின் குறைந்த இலவச வேகம் மற்றும் அதிக மின்னோட்டம், வரைந்து குறிக்கவும்:

   அ. அதிகப்படியான உராய்வு - இறுக்கமான, அழுக்கான அல்லது தேய்ந்த தாங்கு உருளைகள், வளைந்த ஆர்மேச்சர் தண்டு அல்லது தளர்வான துருவக் காலணிகள் காரணமாக ஆர்மேச்சர் இழுபடுதல்.

   b. ஷார்ட் ஆன ஆர்மச்சர். இதை, பிரித்தெடுத்த பிறகு ஒரு கிரௌலரில் மேலும் சரிபார்க்கலாம்.

   c. புவி இணைப்பு பெற்ற ஆர்மேச்சர் அல்லது புலங்கள். பிரித்தெடுத்த பிறகு மேலும் சரிபார்க்கவும்.

3. அதிக மின்னோட்டத் தேவையுடன் செயல்படத் தவறுவது குறிப்பிடுவது:

   அ. முனையம் அல்லது வயல்களில் உள்ள நேரடி தரை இணைப்பு.

   ஆ. "உறைந்து போன" தாங்கு உருளைகள் (ஆர்மச்சூரைக் கையால் சுழற்றுவதன் மூலம் இது கண்டறியப்பட்டிருக்க வேண்டும்).

4. மின்சாரம் எடுக்கப்படாமல் இயங்கத் தவறினால் அது குறிப்பது:

   அ. திறந்த புலச் சுற்று. பிரித்தெடுத்த பிறகு, உள்ளக இணைப்புகளை ஆய்வு செய்வதன் மூலமும், சோதனை விளக்கைக் கொண்டு சுற்றைப் பின்தொடர்வதன் மூலமும் இதைச் சரிபார்க்கலாம்.

   b. ஆர்மச்சர் சுருள்கள் திறந்திருத்தல். பிரித்தெடுத்த பிறகு, கம்யூடேட்டரில் மோசமாக எரிந்த கம்பிகள் உள்ளதா எனச் சரிபார்க்கவும்.

   c. உடைந்த பிரஷ் ஸ்பிரிங்குகள், தேய்ந்த பிரஷ்கள், கம்யூடேட்டர் கம்பிகளுக்கு இடையில் அதிக மின்காப்பு அல்லது பிரஷ்களுக்கும் கம்யூடேட்டருக்கும் இடையில் நல்ல தொடர்பைத் தடுக்கும் பிற காரணங்கள்.

5. குறைந்த சுமையற்ற வேகம் மற்றும் குறைந்த மின்னோட்ட இழுவை ஆகியவை குறிப்பிடுவது:

   அ. மோசமான இணைப்புகள், பழுதடைந்த லீடுகள், அழுக்கடைந்த கம்யூடேட்டர் மற்றும் எண் 4-இன் கீழ் பட்டியலிடப்பட்டுள்ள காரணங்களால் ஏற்படும் அதிக உள் மின்தடை. அதிக ஃப்ரீ ஸ்பீட் மற்றும் அதிக மின்னோட்ட இழுவை

6. ஆகியவை ஃபீல்டுகள் ஷார்ட் ஆகியுள்ளன என்பதைக் குறிக்கின்றன. ஃபீல்டுகள் ஷார்ட் ஆகியுள்ளதாகச் சந்தேகம் ஏற்பட்டால், ஃபீல்டு காயில் அசெம்பிளியை மாற்றி, செயல்திறன் மேம்பட்டுள்ளதா எனச் சரிபார்க்கவும்.

பிரித்தெடுத்தல்

பொதுவாக, பழுதுபார்ப்பதற்கோ அல்லது மாற்றுவதற்கோ தேவைப்படும் அளவிற்கு மட்டுமே கிராங்கிங் மோட்டாரைக் கழற்ற வேண்டும்.

ஒரு முன்னெச்சரிக்கையாக, கிராங்கிங் மோட்டாரைக் கழற்றும்போதோ அல்லது பொருத்தும்போதோ பாதுகாப்புக் கண்ணாடிகளை அணியுமாறு பரிந்துரைக்கப்படுகிறது.

1. சோலனாய்டு, நெம்புகோல் உறை மற்றும் மூக்கு உறை ஆகியவற்றின் சார்பு நிலையைக் குறித்துக்கொள்ளுங்கள், அப்போதுதான் மோட்டாரை அதே முறையில் மீண்டும் பொருத்த முடியும். 2. சோலனாய்டு மோட்டார் முனையத்திலிருந்து ஃபீல்டு காயில் இணைப்பானையும், சோலனாய்டு கிரவுண்ட் முனையத்திலிருந்து லீடையும் துண்டிக்கவும்.

3. தூரிகை பரிசோதனைத் தகடுகளைக் கொண்ட மோட்டார்களில், அந்தத் தகடுகளை அகற்றவும்.

Machine Translated by Google

பின்னர் பிரஷ் லீட் திருகுகளை அகற்றவும். இது ஃபீல்டு லீட்களை பிரஷ் ஹோல்டர்களில் இருந்து துண்டிக்கும்.

4. இணைக்கும் போல்ட்டுகளை அகற்றி, கம்யூடேட்டர் முனைச் சட்டகத்தை புலச் சட்டகத்திலிருந்து பிரிக்கவும்.

5. இணைக்கும் போல்ட்டுகளை அகற்றுவதன் மூலம், மூக்கு உறை மற்றும் களச் சட்டகத்தை நெம்புகோல் உறையிலிருந்து பிரிக்கவும்.

6. நெம்புகோல் உறையிலிருந்து ஆர்மச்சர் மற்றும் கிளட்ச் அசெம்பிளியை அகற்றவும்.

7. நெம்புகோல் உறையிலிருந்து சோலனாய்டை இழுத்துப் பிரிக்கவும்.

சுத்தம் செய்தல்

டிரைவ், ஆர்மச்சர் மற்றும் ஃபீல்டுகளை எந்தவொரு கொழுப்பு நீக்கும் தொட்டியிலோ அல்லது கொழுப்பைக் கரைக்கும் கரைப்பான்களைக் கொண்டோ சுத்தம் செய்யக்கூடாது. ஏனெனில், இவை டிரைவில் உள்ள மசகுப் பொருளைக் கரைத்து, ஆர்மச்சர் மற்றும் ஃபீல்டு சுருள்களில் உள்ள காப்புப் பொருளைச் சேதப்படுத்திவிடும். டிரைவைத் தவிர மற்ற அனைத்துப் பாகங்களையும் மினரல் ஸ்பிரிட்ஸ் மற்றும் ஒரு தூரிகை கொண்டு சுத்தம் செய்ய வேண்டும். டிரைவை ஒரு சுத்தமான துணியால் துடைக்கலாம்.

கம்யூடேட்டர் அழுக்காக இருந்தால், அதை எண் 00 மணல் காகிதத்தால் சுத்தம் செய்யலாம். கம்யூடேட்டரை சுத்தம் செய்ய எமரி துணியை ஒருபோதும் பயன்படுத்த வேண்டாம்.

தூரிகைகள் மற்றும் தாங்கிகள்

பிரஷ்களில் தேய்மானம் உள்ளதா எனச் சரிபார்க்கவும். ஒரு புதிய பிரஷுடன் ஒப்பிடும்போது அவை அதிகமாகத் தேய்ந்திருந்தால், அவற்றை மாற்ற வேண்டும். பிரஷ் ஹோல்டர்கள் சுத்தமாக இருப்பதையும், பிரஷ்கள் ஹோல்டர்களில் சிக்கிக்கொள்ளாமல் இருப்பதையும் உறுதிசெய்யவும்.

சரியான செயல்திறனை அளிக்க, பிரஷின் முழு மேற்பரப்பும் கம்யூடேட்டரின் மீது சரியாகப் பொருந்த வேண்டும்.

பிரஷ்களுக்கும் கம்யூடேட்டருக்கும் இடையில் பிரஷ் ஸ்பிரிங்குகள் உறுதியான தொடர்பை அளிக்கின்றனவா என்பதை கையால் சரிபார்க்கவும். ஸ்பிரிங்குகள் சிதைந்திருந்தாலோ அல்லது நிறம் மாறியிருந்தாலோ, அவற்றை மாற்ற வேண்டும்.

ஆர்மச்சர் சர்வீசிங்

ஆர்மச்சர் கம்யூடேட்டர் தேய்ந்திருந்தாலோ, அழுக்காக இருந்தாலோ, உருண்டையாக இல்லாவிட்டாலோ, அல்லது அதிக மின்காப்பு கொண்டிருந்தாலோ, கம்யூடேட்டரைச் செதுக்குவதற்காக ஆர்மச்சரை ஒரு லேத்தில் வைக்க வேண்டும். பின்னர், மின்காப்பை 1/32 அங்குல அகலத்திற்கும் 1/32 அங்குல ஆழத்திற்கும் வெட்டி, அழுக்கு அல்லது செப்புத் தூசியின் தடயங்களை அகற்ற அந்தப் பள்ளங்களைச் சுத்தம் செய்ய வேண்டும். இந்தச் செயல்முறையின் இறுதிப் படியாக, எஞ்சியிருக்கும் கூர்முனைகளை அகற்ற, கம்யூடேட்டரை எண் 00 மணர்த்தாள் கொண்டு லேசாகத் தேய்க்க வேண்டும்.

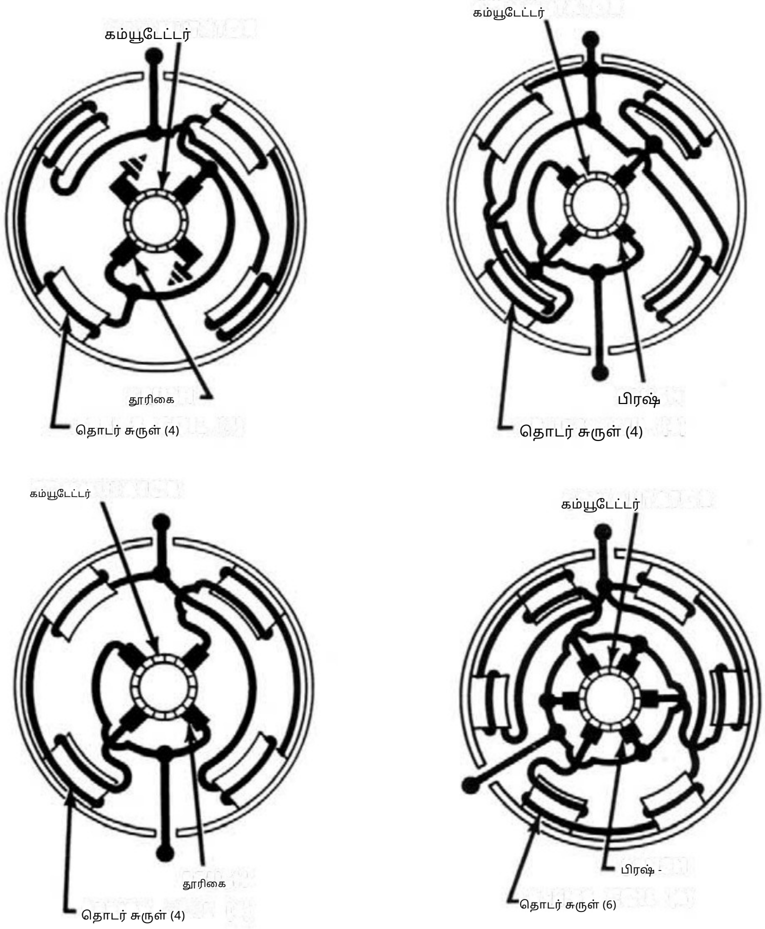
அண்டர்கட்டிங் செயல்முறையின் விளைவாக. குறிப்பு: டெல்கோ ரெமி சேவை அறிக்கை IM-188-இல் பட்டியலிடப்பட்டுள்ளபடி, சோதனை விவரக்குறிப்புகள் 2412, 2415, 3501, 3564, 3574 மற்றும் 3599-ஐக் கொண்ட கிராங்கிங் மோட்டார்களில் அண்டர்கட் செயல்பாடு தவிர்க்கப்பட வேண்டும். இந்த விவரக்குறிப்புகளைக் கொண்ட மோட்டார்களில் கம்யூடேட்டர்களை அண்டர்கட் செய்ய வேண்டாம்.

ஆர்மச்சரில் உள்ள திறப்புகள், குறுக்குச் சுற்றுகள் மற்றும் நில இணைப்புகள் பின்வருமாறு சரிபார்க்கப்பட வேண்டும்:

1. திறப்புகள் (Opens) திறப்புகள் பொதுவாக மிக நீண்ட நேரம் ஸ்டார்ட் செய்வதால் ஏற்படுகின்றன. திறப்பு ஏற்படுவதற்கு மிகவும் சாத்தியமான இடம் கம்யூடேட்டர் ரைசர் பார்கள் ஆகும். பரிசோதிக்கவும்.

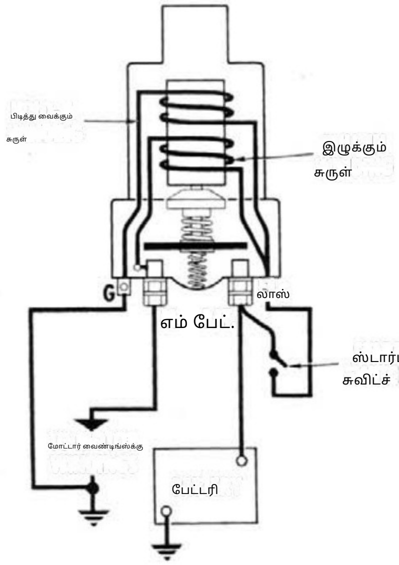
கடத்திகள் கம்யூடேட்டர் கம்பிகளுடன் இணைக்கப்படும் இடங்களில் தளர்வான இணைப்புகள் ஏற்படுகின்றன. கிராங்கிங் மோட்டார் பயன்படுத்தப்படும்போது, மோசமான இணைப்புகள் கம்யூடேட்டர் கம்பிகளில் மின்வில் பாய்வதற்கும் எரிவதற்கும் காரணமாகின்றன. கம்பிகள் மிகவும் மோசமாக எரியவில்லை என்றால், ரைசர் கம்பிகளில் உள்ள லீடுகளை (ரோசின் ஃப்ளக்ஸ் பயன்படுத்தி) மீண்டும் சாலிடரிங் அல்லது வெல்டிங் செய்வதன் மூலமும், எரிந்த பகுதியை அகற்ற கம்யூடேட்டரை லேத்தில் செதுக்குவதன் மூலமும் பெரும்பாலும் பழுதுபார்க்க முடியும். அதன் பிறகு, மேலே குறிப்பிட்டதைத் தவிர, இன்சுலேஷனின் அடிப்பகுதி வெட்டப்பட வேண்டும்.

2. குறுக்குச் சுற்றுகள்-குறுக்குச் சுற்றுகள் ஒரு கிரௌலரைப் பயன்படுத்தி ஆர்மச்சர் நிலைநிறுத்தப்படுகிறது. ஒரு எஃகுடன் கூடிய கிரௌலரில் ஆர்மச்சர் சுழற்றப்படும்போது...



படம் 7 - உள் மோட்டார் சுற்றுகள்

Machine Translated by Google



படம் 8 - உள் சோலனாய்டு மின்சுற்று. (விளக்கத்தைத் தெளிவுபடுத்துவதற்காக "G" மற்றும் "S" முனைகள் இடம் மாற்றப்பட்டுள்ளன.)

ஒரு ஹேக்ஸா பிளேடு போன்ற பட்டையை அதன் மேலே பிடித்தால், ஷார்ட் சர்க்யூட் அமைந்துள்ள ஆர்மச்சர் கோரின் பகுதிக்கு மேலே அந்த பிளேடு அதிர்வுறும். கம்பிகளுக்கு இடையில் தூரிகைத் தூசி அல்லது செம்பு இருப்பதால் சில நேரங்களில் ஷார்ட் சர்க்யூட்கள் ஏற்படுகின்றன. ஸ்லாட்டுகளை சுத்தம் செய்வதன் மூலம் இந்த ஷார்ட் சர்க்யூட்களை நீக்கலாம். 3. கிரவுண்டுகள்-ஆர்மச்சரில் உள்ள கிரவுண்டுகளை 110-வோல்ட்

சோதனை விளக்கு மற்றும் சோதனைப் புள்ளிகளைப் பயன்படுத்தி கண்டறியலாம். ஒரு சோதனைப் புள்ளியை கம்யூடேட்டரின் மீதும், மற்றொரு புள்ளியை கோர் அல்லது ஷாஃப்டின் மீதும் வைக்கும்போது விளக்கு எரிந்தால், ஆர்மச்சர் கிரவுண்ட் செய்யப்பட்டுள்ளது. அதிகப்படியான நீண்ட நேரம் கிராங்கிங் செய்வதால் கிராங்கிங் மோட்டார் அதிக வெப்பமடைவதாலோ அல்லது கம்யூடேட்டர் கம்பிகளுக்கும் ஸ்டீல் கம்யூடேட்டர் ரிங்கிற்கும் இடையில் தூரிகைத் தூசி சேர்வதாலோ ஏற்படும் இன்சுலேஷன் செயலிழப்பின் விளைவாக கிரவுண்டுகள் ஏற்படுகின்றன.

களச்-சுருள் சோதனைகள்

பயன்படுத்தப்படும் பல்வேறு வகையான மின்சுற்றுகள், படம் 7-இன் மின்னிணைப்பு வரைபடங்களில் காட்டப்பட்டுள்ளன. ஒரு சோதனை விளக்கைப் பயன்படுத்தி, புலச் சுருள்களில் நில இணைப்புகளையும் திறந்த இணைப்புகளையும் சரிபார்க்கலாம்.

தரை இணைப்புகள்-மோட்டாரில் ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட சுருள்கள் பொதுவாக தரையுடன் இணைக்கப்பட்டிருந்தால், இந்தச் சோதனையின் போது தரை இணைப்புகள் துண்டிக்கப்பட வேண்டும். 110-வோல்ட் சோதனை விளக்கின் ஒரு முனையை ஃபீல்டு ஃபிரேமிலும், மற்றொரு முனையை ஃபீல்டு இணைப்பானிலும் இணைக்கவும். விளக்கு எரிந்தால், குறைந்தபட்சம் ஒரு ஃபீல்டு சுருளாவது தரையுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது, அது சரிசெய்யப்பட வேண்டும் அல்லது மாற்றப்பட வேண்டும். தரை இணைப்பைத் துண்டிக்க முடியாவிட்டால், இந்தச் சோதனையைச் செய்ய முடியாது. திறந்த இணைப்புகள்-சோதனை விளக்கின் முனைகளை ஃபீல்டு சுருள்களின் முனைகளில் இணைக்கவும்.

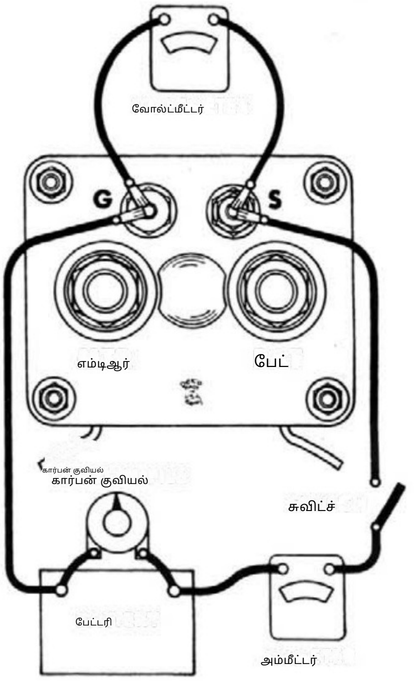
விளக்கு எரியவில்லை என்றால், ஃபீல்டு சுருள்கள் திறந்த நிலையில் உள்ளன.

ஃபீல்டு காயிலை அகற்றுதல்: ஒரு போல் ஷூ ஸ்க்ரூடிரைவரைப் பயன்படுத்தி ஃபீல்டு காயில்களை ஃபீல்டு ஃபிரேம் அசெம்பிளியிலிருந்து அகற்றலாம். ஃபீல்டு ஃபிரேம் சிதைவடைவதைத் தடுக்க, ஒரு போல் ஷூ ஸ்ப்ரெடரையும் பயன்படுத்த வேண்டும். போல் ஷூக்களை இறுக்கும்போது ஃபீல்டு காயில்கள் ஷார்ட் சர்க்யூட் ஆவதையோ அல்லது கிரவுண்ட் ஆவதையோ தடுக்க, அவற்றை கவனமாகப் பொருத்துவது அவசியம். போல் ஷூவின் ஒரு பக்கத்தில் நீண்ட விளிம்பும் மறுபக்கத்தில் குட்டையான விளிம்பும் இருந்தால், நீண்ட விளிம்பு உள்ள இடத்தில் பொருத்தப்பட வேண்டும். படம் 9-சோலனாய்டு ஹோல்டைச் சரிபார்த்தல்- ஆர்மேச்சரின் சுழற்சி திசையானது, அது போல் ஷூவின் முன் முனையாக அல்லாமல் பின் முனையாக மாறும் வகையில் அமைய வேண்டும்.

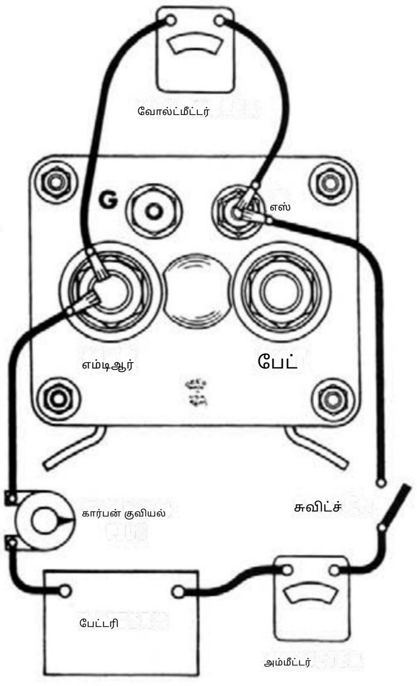
சோலனாய்டு சோதனைகள்

படம் 8-இல் ஒரு அடிப்படை சோலனாய்டு மின்சுற்று காட்டப்பட்டுள்ளது. சோலனாய்டுகள் தோற்றத்தில் வேறுபடலாம், ஆனால் குறிப்பிட்ட மின்னழுத்தம் கொண்ட ஒரு மின்கலம், ஒரு சுவிட்ச் மற்றும் ஒரு அம்மீட்டரை இரண்டு சோலனாய்டு சுருள்களுடன் இணைப்பதன் மூலம் அவற்றை மின்னியல் ரீதியாகச் சரிபார்க்கலாம். சோலனாய்டிலிருந்து அனைத்துக் கம்பிகளையும் துண்டித்த நிலையில், ஹோல்ட்-இன் சுருளைச் சரிபார்க்க, சோலனாய்டு சுவிட்ச் முனையம் மற்றும் இரண்டாவது சுவிட்ச் முனையம் (G) ஆகியவற்றுடன் காட்டப்பட்டுள்ளபடி சோதனை இணைப்புகளைச் செய்யவும் (படம் 9). சேவை அறிக்கை IS-188-இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள மதிப்புக்கு மின்கல மின்னழுத்தத்தைக் குறைக்க கார்பன் குவியலைப் பயன்படுத்தவும், மேலும் அம்மீட்டர் அளவீட்டை விவரக்குறிப்புகளுடன் ஒப்பிடவும். அதிக அளவீடு ஹோல்ட்-இன் சுருள் குறுக்குச் சுற்று அடைந்திருப்பதையும், குறைந்த அளவீடு அதிகப்படியான மின்தடையையும் குறிக்கிறது. புல்-இன் சுருளைச் சரிபார்க்க, சோலனாய்டு சுவிட்ச் முனையத்திலிருந்து (S) சோலனாய்டு மோட்டார் (M அல்லது MTR) முனையத்திற்கு இணைக்கவும் (படம் 10).

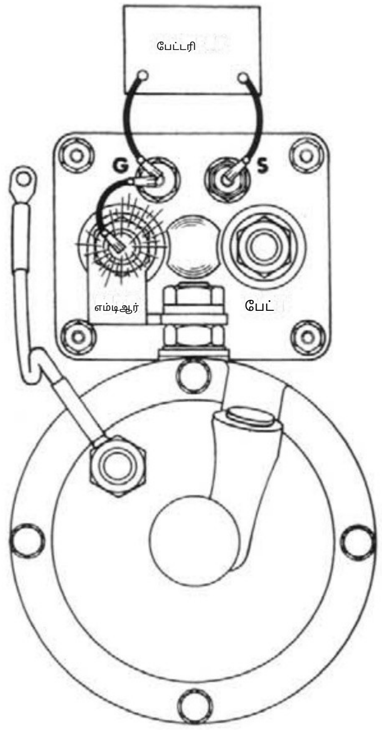
கிரவுண்ட்டைச் சரிபார்க்க, பேட்டரி லீடை "G" (படம் 9) மற்றும் "MTR" (படம் 10) ஆகியவற்றிலிருந்து சோலனாய்டு கேஸிற்கு (காட்டப்படவில்லை) நகர்த்தவும். அம்மீட்டர் பூஜ்ஜியத்தைக் காட்ட வேண்டும் (படம் 10-சோலனாய்டைச் சரிபார்த்தல்). இல்லையெனில், வைண்டிங் கிரவுண்ட் செய்யப்பட்டுள்ளது. புல்-இன் வைண்டிங்

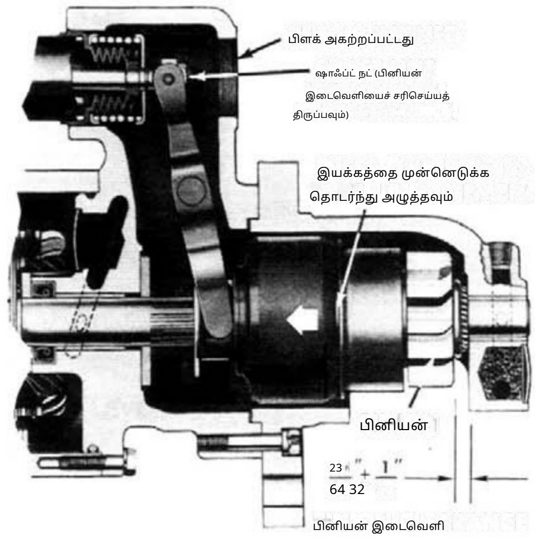


சுருளில்



Machine Translated by Google





படம் 12-பினியன் இடைவெளியை அளவிடுதல்

படம் 11 - பினியன் கிளியரன்ஸ் சர்க்யூட்டைச் சரிபார்த்தல்

குறிப்பு: மின்னழுத்தத்தைக் குறிப்பிட்ட அளவிற்கு குறைக்க வேண்டியிருந்தால், படத்தில் காட்டியுள்ளபடி பேட்டரிக்கும் "MTR" முனையத்திற்கும் இடையில் கார்பன் கம்பியை இணைக்கவும். கார்பன் கம்பி தேவைப்படாவிட்டால், பேட்டரியிலிருந்து MTR முனையத்திற்கு நேரடியாக ஒரு ஜம்பரை இணைக்கவும்.

எச்சரிக்கை: அதிக வெப்பமாவதைத் தடுக்க, உள்ளிழுக்கும் சுருளை 15 வினாடிகளுக்கு மேல் மின்சாரம் பாய்ச்சிய நிலையில் வைத்திருக்க வேண்டாம். சுருளின் வெப்பநிலை அதிகரிக்கும்போது, மின்னோட்டத்தின் அளவு குறையும்.

ஒரு காந்த சுவிட்சின் சுருளுக்கு குறுக்கே மின்சாரத்தை இணைப்பதன் மூலம், அதையும் இதே முறையில் சோதிக்கலாம்.

மறுசீரமைப்பு: பிரஷ்களுடன் கூடிய எண்ட் ஃபிரேமை ஃபீல்டு ஃபிரேமில் மீண்டும் பொருத்துவதற்கு, பிரஷ்களை கம்யூடேட்டரின் மீது வைக்க அனுமதிக்கும் அளவிற்கு மட்டும் ஆர்மச்சூரை ஃபீல்டு ஃபிரேமிலிருந்து வெளியே இழுக்கவும். பின்னர், கம்யூடேட்டர் எண்ட் ஃபிரேமையும் ஆர்மச்சூரையும் மீண்டும் ஃபீல்டு ஃபிரேமுக்கு எதிராகத் தள்ளவும்.

உயவு

அனைத்து பேரிங்குகள், திரிகள் மற்றும் எண்ணெய் தேக்கங்கள் SAE எண் 20 எண்ணெயால் முழுமையாக நனைக்கப்பட வேண்டும். ஆர்மச்சர் மற்றும் ஷிப்ட் லீவர் ஹவுசிங்கிற்கு இடையில் ஷாஃப்ட்டில் அமைந்துள்ள வாஷரின் மீது, டெல்கோ ரெமி எண் 1960954 என்ற மசகு எண்ணெயை மெல்லிய அடுக்காகப் பூசவும்.

இந்த மோட்டார்களில் பயன்படுத்தப்படும் சின்டர்டு வெண்கலத் தாங்கிகள், பளபளப்பான மேற்பரப்பைக் கொண்டிருந்த முற்கால எந்திரத்தால் செதுக்கப்பட்ட, வார்ப்பு வெண்கலத் தாங்கிகளுடன் ஒப்பிடும்போது, மந்தமான மேற்பரப்பைக் கொண்டுள்ளன.
முடிந்தது.

பேரிங்கை அதன் இடத்தில் அழுத்திப் பொருத்துவதற்கு முன், அதை SAE எண் 20 எண்ணெயில் முக்கி எடுக்கவும். மேலும், டேன்ஜென்ட் விக்குகள் (இருந்தால்) SAE எண் 20 எண்ணெயில் ஊறவைக்கப்பட வேண்டும். செருகவும்

முதலில் திரியை அதன் இடத்தில் பொருத்தவும், பின்னர் பேரிங்கை உள்ளே அழுத்தவும்.

சின்டர்டு பேரிங்குகளை எந்த வகையிலும் துளையிடவோ, அகலப்படுத்தவோ அல்லது இயந்திரம் கொண்டு செதுக்கவோ கூடாது! இந்த பேரிங்குகள் சரியான அளவில் வழங்கப்படுகின்றன. துளையிட்டாலோ அல்லது அகலப்படுத்தினாலோ, உள் விட்டம் (ID) மிகவும் பெரிதாகிவிடும், மேலும் பேரிங்கின் துளைகளும் மூடப்பட்டுவிடும். டேன்ஜென்ட் விக்குடன் பயன்படுத்தும்போது, சின்டர்டு பேரிங்கில் குறுக்காகத் துளையிட வேண்டிய அவசியமில்லை. பேரிங்கில் அதிக நுண்துளைகள் இருப்பதால், விக்கிலிருந்து வரும் எண்ணெய் பேரிங்கின் வெளிப்புறப் பரப்பைத் தொடக்கூடும்.

கசிந்து சென்று தண்டை உயவூட்டும்.

நடுத் தாங்கிகள் ஆதரவுத் தாங்கிகளாகச் செயல்பட்டு, சுழற்றும் போது ஆர்மேச்சர் வளைவதைத் தடுக்கின்றன. இறுதிச் சட்டத் தாங்கிகளுடன் ஒப்பிடும்போது, நடுத் தாங்கிக்கும் தண்டுக்கும் இடையேயான இடைவெளி அதிகமாக இருப்பதால், அவற்றை இணைக்கும்போது தளர்வான பொருத்தம் ஏற்படுகிறது.

பினியன் இடைவெளி

பினியன் அல்லது டிரைவ் இடைவெளியைச் சரிபார்க்க, கீழே பட்டியலிடப்பட்டுள்ள வழிமுறைகளைப் பின்பற்றவும்.

1. படம் 11-இல் காட்டியுள்ளபடி இணைப்புகளை ஏற்படுத்தவும்.

2. ஜம்பர் லீடை ஒரு கணநேரம் மின்னச் செய்யவும். G முனையத்திலிருந்து MTR முனையத்திற்கு. (படம் 11). இப்போது டிரைவ் கிராங்கிங் நிலைக்கு மாறும், மேலும் பேட்டரி துண்டிக்கப்படும் வரை அப்படியே இருக்கும். 3. தளர்வான இயக்கத்தை நீக்குவதற்காக, பினியன் அல்லது டிரைவை கம்யூடேட்டர் முனையை நோக்கிப் பின்னோக்கித் தள்ளவும்.

4. டிரைவ் மற்றும் ஹவுசிங்கிற்கு இடையேயான தூரத்தை அளவிடவும் (படம் 12). 5. பிளக்கை அகற்றி, ஷாஃப்ட் நட்டைத் திருப்புவதன் மூலம் கிளியரன்ஸைச் சரிசெய்யவும் (படம் 12). பொதுவான விவரக்குறிப்புகள் காட்டப்பட்டிருந்தாலும், குறிப்பிட்ட மாடல்களுக்குப் பொருந்தும் விவரக்குறிப்புகளுக்கு எப்போதும் 1M-188-ஐப் பார்க்கவும்.

Machine Translated by Google

குறிப்புகள்

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

மறுபதிப்பு 6-81

அமெரிக்காவில் அச்சிடப்பட்டது

சிஎஸ்