

ԱՍՖԵԼ ՀՈԳԱԳՈՐԺՈՒԹՅԱՆ
ԺՈԳՈՎՐԳԱԿԱՆ ԿՈՄԻՍԱՐԻԱՏ

ՏԵՂԵԿԱՏՈՒ

«Ս.Տ.Զ.» — 1 ՏՐԱԿՏՈՐՆԵՐԻ
ՎԵՐԱՆՈՐՈԳՄԱՆ ՎՈՐԱԿԻ
ՎԵՐԱՀՍԿՈՂՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ

3-րդ ուղղված հրահարակույրյուն

631.37
Տ-30

ԹԻՖԼԻՍ

1 9 3 5



631.37
47-30

պ.

04 AUG 2010

Տ Ե Ղ Ե Կ Ա Տ Ո Ւ

«Ս.Տ.Զ.»—1 ՏՐԱԿՏՈՐՆԵՐԻ ՎԵՐԱՆՈՐՈԳՄԱՆ
ՎՈՐԱԿԻ ՎԵՐԱՀԱԿՈՂՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ

3-րդ ՈՒՂՂՎԱԾ ՀՐԱՏԱՐԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

1008
37277



1935

Ն Ա Խ Ա Բ Ա Ն

Մեքենա-տրակտորային արհեստանոցներում, մեքենա-տրակտորային կայաններում և խորհանոցներում թյուրմաններում տրակտորներ վերանորոգելու գոյություն ունեցող պրակտիկան մի շարք թերություններ ունի, վորոնք հետևանք են վերանորոգման տեխնիկայի թույլ յուրացման, թե տեխնոլոգիական պրոցեսի և թե, մանավանդ, մասերի խոտանման աշխատանքի կանոնավոր կազմակերպման տեսակետից:

Հաճախակի խոտանվում են այնպիսի մասեր, վորոնք կարող են դեռ յերկար ժամանակ աշխատել և խոտանվում են այդպիսի մասերը միմիայն այն պարզ պատճառով, վոր, տեղյակ չլինելով վերանորոգման պրոցեսում ընդունված միջարանքների և բացահայտի մասին, անգամ հատկապես այս նպատակով նշանակված մասնագետ վերահսկիչ-խոտանիչները թույլ են տալիս սխալներ և չեն ընդունում վերանորոգման համար պիտանի մասերը: Լինում են նաև հակառակ դեպքեր, յերբ չեն խոտանվում այնպիսի մասերը, վորոնք չեն համապատասխանում տեխնիկական պահանջներին, ուստի և չպետք է հանձնվեն վերանորոգման:

Վերանորոգման, մասնավորապես վերանորոգման վորակի վերահսկողության կազմակերպման մասին տեխնիկական գրականության բացակայությունն ազդային լեզուներով, ել ավելի յե ծանրացնում այս գրությունը:

Այս պատճառով, հրատարակելով ավյալ տեղեկատուի թարգմանությունը, վորը լուսաբանում է անհրաժեշտ բացաղները և միջարանքները և տալիս է սխտեմատիկ ձևով վերանորոգման վորակի վերահսկողություն անցկացնելու մեթոդիկան թե առանձին մասերի և թե ամբողջ տրակտորի նկատմամբ, մենք գտնում ենք, վոր այս աշխատանքը կարող է ծառայել վորպես առաջին ձեռնարկ:

Անկասկած աղադայում տեղեկատուն կլրացվի ել ավելի հարուստ նյութով, ընդգրկելով վոչ միայն «Ս. Տ. Զ.» այլ և խորհրդային արտադրության այլ սխտեմի տրակտորները:

Միաժամանակ անհրաժեշտ ենք համարում մատնանշել, վոր սույն տեղեկատուն տալիս է վերանորոգման մի քանի միջարանքների և բացաղների նկատմամբ այնպիսի չափեր, վորոնք կարիք ունեն հետագա ստուգման ու ճշտման ՄՏկայանների և խորհրդատեխսությունների գործնական աշխատանքի պայմաններում:

Լույս ընծայելով սույն տեղեկատուն աղգային լեզուներով և նպատակ դնելով լայն կերպով ընդգրկել ՄՏկայանների և խորհրատեխսությունների ինժեներատեխնիկական անձնակազմը և մասսայական վորակման կադրերը, հույս ունենք ստանալ բոլոր ձեռներեց աշխատողներից գործնական ցուցմունքներ բոլոր այն հարցերի նկատմամբ, վորոնք լուսաբանված են տեղեկատուի մեջ: Այդ ցուցմունքները հնարավորություն կտան հետագայում մտցնել տեղեկատուի մեջ հարկ յեղած լրացումներ և ճշտումներ:

Ա. ՂԱԶԱՐՅԱՆ

Ստալինգրադի տրակտորային գործարանի 15/30 Խ.Ք. տրակտորների վերանորոգման վորակի վերահսկողության սույն տեղեկատուն կազմված է մեքենա-տրակտորային արհեստանոցների (Մ. Տ. Ա.) և Մ. Տ. կայանների տեխ. դեկավարների, մեխանիկների, բրիգադիւրների և վերահսկիչների, նաև խորհրատեխսությունների քաղբաժինների պետերի համար՝ վորպես ձեռնարկ «Ս. Տ. Զ.» տրակտորների վերանորոգում կատարելու նկատմամբ:

Տեղեկատուն ունի հետևյալ հիմնական բաժինները՝ 1) «Ս.Տ.Զ. 15/30 Խ.Ք. շարժիչի վերանորոգման վերահսկողություն: 2) Շարժիչի փորձարկումը վերանորոգումից հետո: 3) Տրակտորի ընթացող մասերի և մեխանիզմների հավաքի վերահսկողություն: 4) Տրակտորների բանցումը և ընդունումը վերանորոգումից հետո: 5) Հավելվածներ:

ԱՌԱՋ ԱԲԱՆ

Մաշված տրակտորների աշխտունակության վերականգնումը հանդիսանում է լուրջ խնդիր, վորի կանոնավոր լուծումից կախված է տրակտորի վստահելիությունն ոգտագործման պահին: Մ. Տ. Արհեստանոցներից և Մ. Տ. Կայաններից վերանորոգումից հետո բաց թողած տրակտորների վորակը քիչ բացառությամբ հարկ յեղած բարձրության վրա չէ կանգնած:

Այս բանի հիմնական պատճառները հետևյալն են.

ա) Վորակի վերահսկողության բացակայությունըն արհեստանոցում վերանորոգման պրոցեսում և վերահսկողության ձևերի չգիտենալը:

բ) Մասերի և մեխանիզմների ճիշտ և կանոնավոր հարմարեցման բացակայությունը:

գ) Վերանորոգման ճիշտ տեխնոլոգիական պրոցեսի բացակայությունը, վերահսկողության տեխնիկական պայմանների անբավարար մշակումը:

Շնորհիվ այս հանգամանքի վերջնականապես ընդունված տրակտորներում հայտնաբերվում են այնպիսի թերություններ, վորոնց կարելի չեր վերացնել հավաքի պրոցեսում և կամ վերանորոգման առանձին աշխատանքներ կատարելու պահին: Վատորակ վերա-

նորոգման հետևանքում պահանջվում է սեքենայի կըրկնակի քանդում՝ թերությունները վերացնելու համար, մի հանգամանք, վորն առաջ է բերում բանուժի ավելորդ ծախս, իջեցնում է արհեստանոցի ունակությունը և բարձրացնում է վերանորոգման արժեքը: Որինակ, ծնկաձև առանցքի (լիսեռի) վղիկներից ավելորդ մետաղ հանելը պատճառ է դառնում ծնկաձև առանցքի շարքից շուտ դուրս յեկնելուն (փչանալուն):

Սահմանված միջարանքների և բացալիների չափահելը վերանորոգման և մոնտաժի ընթացքում իջեցնում է վերանորոգման վորակը, առաջ է բերում ավելորդ տաքացում, թեքություններ, կերվածքներ և այլն, վորոնք մեքենան վաղաժամ կերպով դուրս են հանում շարքից:

Վերանորոգման մեխանիկների մեծամասնությունը բավականաչափ կերպով ծանոթ է և այն տեխնիկական պահանջների հետ, վորոնք պետք է կիրառվեն վերանորոգման ընթացքում և շնորհիվ այս հանգամանքի չեն կարողանում կազմակերպել տրակտորների վերանորոգման և մոնտաժի այնպիսի վերահսկողություն, վորը կարողանար ապահովել հարկ յեղած վորակը: Միևնույն ժամանակ, խնամքով կատարված վերանորոգումը զգալի չափով վերականգնում է նորոգվող տրակտորների ուժունակությունը, պահպանում է մեքենայի աշխատանքի յերկարությունը:

Այսպես որինակ, փականների ժամանակին հարթելու և մկոցների ողակների փոխարինման շնորհիվ «Ս. Տ. 2.» տրակտորի կորցրած ուժունակությունը վերականգնում է 5-ից մինչև 7 H P.

Հավաքի ժամանակ առանձին մեխանիզմների կանոնավոր տեղադրումն ավելացնում է տրակտորի ուժունակությունը և նվազեցնում է նրա մաշվելը:

Տրակտորի վերանորոգման վորակի բարձրացման խնդրում չափազանց խոշոր նշանակություն ունի վերանորոգման վորակի վերահսկողության տեխնիկական պայմանների կատարումն: Ուստի սույն տեղեկատուն պետք է հանդիսանա գործնական ձեռնարկ «Ս. Տ. 2.» 15/30 H. P. տրակտորների վերանորոգման նկատմամբ:

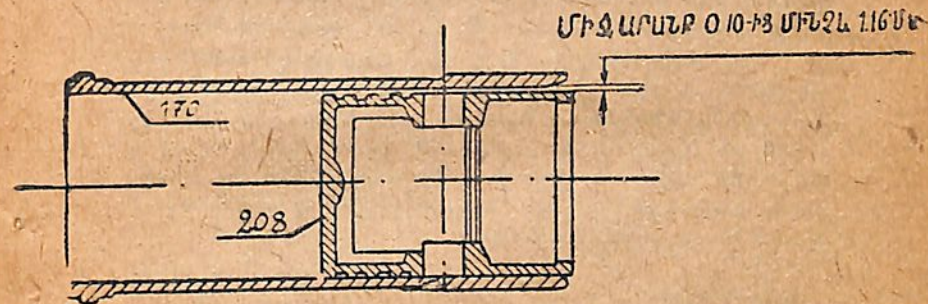
Տեղեկատուն էլ ընդգրկում վերանորոգման տեխնոլոգիական պրոցեսը և մասերի վերականգնումը վերանորոգման ընթացքում: Նա տալիս է այն բոլոր անհրաժեշտ տեխնիկական տվյալները վերանորոգման վերահսկողության նկատմամբ, վորոնց կիրառումը կը նպաստի բաց թողնել սոցիալիստական գյուղատնտեսության դաշտերն առողջ մեքենաներ:

Տեղեկատուն կազմելուն մասնակցել են Ստալինգրադի տրակտորային գործարանի գլխավոր տեսչի բաժնի աշխատողներ՝ Բելյանչիկով Վ. Ն., Բելախովստով Ի. Յա., Դորբոնրավով Ս. Կ., Տամբովցև և Կուլանով:

**ՇԱՐԺԻՉԻ ՎԵՐԱՆՈՐՈԳՄԱՆ ՎԵՐԱՀԱՅՈՂՈՒ-
ԹՅՈՒՆԸ: ՇԱՐԺԱՆԱԿԱՄԽՈՑԱՅԻՆ ԽՄԲԱԿ**

Մեմո Մ. 208: 1. Յյուրաքանչյուր շարժիչի մը-
խոցների կոմպլեկտում թույլատրվում է մխոցների
կշռի մեջ վոչ ավելի քան 30 գրամ տարբերություն:

Այս բանը պետք է ստուգել յուրաքանչյուր մը-
խոցը կշռելու միջոցով:



Նկ. 1. Մխոցի յեվ գլանի միջով միջառանգ:

2. Մխոցի և գլանի միջև յեղած միջառանգը
պետք է լինի 9,10-ից մինչև 0,16 մմ: Այս միջառան-
գըն անհրաժեշտ է ստուգել շոշափիչով, անցկացնելով
նրան մխոցի ներքին մասի և գլանի միջև, ընդ վո-
րում մխոցը պետք է լինի առանց ողակների: Ստուգե-
լու ժամանակ շոշափիչը չպետք է անցնի վոչ չափա-
զանց թույլ և վոչ էլ դժարությամբ (նկ. 1):

3, Մխոցի փոսիկները պետք է խառատել 7,3
միլլիմետրանոց վերանորոգման ողակի չափով, յեթե
վերանորոգման չափի ողակներ կան:

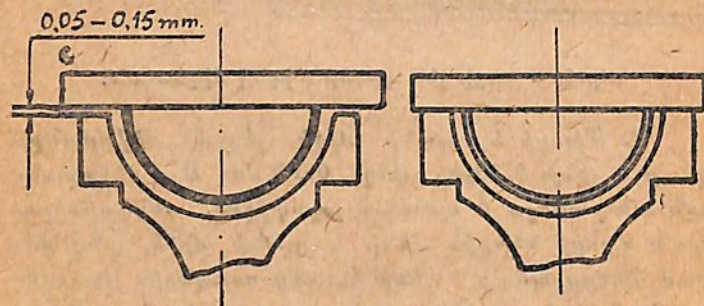
Յեթե մաշված փոսիկները խառատված չեն, մը-խոցները չի կարելի դնել շարժիչի մեջ:

Մխոցի մատի տեղը մաշվելու դեպքում թույլա-տրվում է անցքերը լայնացնել, հարմարեցնելով մա-տերի մեծացրած չափերին:

Յեթե մխոցի մատի անցքը 39 մմ-ից ավելի չէ, մաշված մխոցը համարել անպետք:

Մխոցի ներքևի տրամագիծը մինչև, 114,75 մմ. կամ ավելի մաշվելու դեպքում չի կարելի նրան տե-ղադրել 115 մմ. տրամագիծ ունեցող գլաններում, վո-րոնք պատրաստվում են «Ս. Տ. Ձ.» գործարանում:

ՇԱՐԺԱՆԱԿ 201—2: 1. շարժանակի պահանդները (մ. 204 ա և 204 6) պետք է սեղմ տեղավորվեն շար-ժանակի գլխիկներում կամ սեղմիչի և հատուկ հարմա-րության միջոցով, կամ թե 400 զբառ կշիռ ունեցող մուրճիկի միջոցով, վորով մանր հարվածներ եր հասց-վում պահանդի ներսի տրամագիծին պատրաստված գլանաձև շարժիչի համեմատ:



Պահանդը պետք է իր արտաքին ամբողջ մակե-րեսով կպչի շարժանակի գլխիկին:

Շարժանակի մարմնին պահանդի կպչելը ստուգե-լու համար անհրաժեշտ է փորձել 0,05 միլիմետր

հաստություն ունեցող շոշափիչով, վորը չպետք է անց-նի պահանդի և շարժանակի մարմնի միջով:

Ծանոթություն. Անհրաժեշտ է հետևել վորպեսզի պահանդները շարժանակի մեջ տեղադրելու ժամանակ շարժանակի յիզրերը տաշվածքներ չառաջացնեն: Յեթե մետաղի ալոպիսի տաշեղ-ները ընկնեն պահանադի և շարժանակի միջև, պետք է մաքրել:

2. Պահանդի բարձրությունը շարժանակի մարմնից նրա սեղմ տեղադրելուց հետո պետք է լինի 0,05-ից մինչև 0,15 մմ

(նկ. 2): Չի կարե-

լի թույլատրել,

վորպեսզի տեղադ-

րած պահանդը

շարժանակի գլխ-

իկի մարմնից

0,15-մմ-ից բարձր

լինի և 0,015

մմ-ից ցածր լինի:

3. Շարժա-

նակի վռանը

պետք է սեղմ

մանի սեղմիչի

հնչումից շարժա-

նակի վերին գլխ-

իկի անցքի

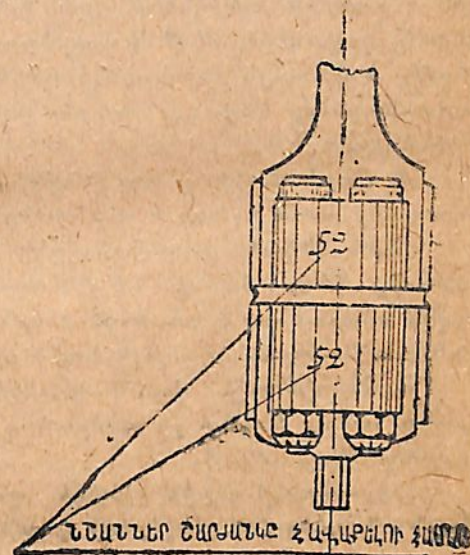
մեջ: Վռանների

տեղադրումը

թույլ չը պետք է

լինի: Հավաքված

շարժանակնե-



Նկ. 3. Գործարանի նշանները օտար-ժանակը հավաքելու համար:

րում խառատման համար նշանկված պահանդները պետք է ունենան յուրաքանչյուր կողմից վոչ պակաս քան

2 հատ 2 մմ հաստութիւն ունեցող միջադիրներ և քսան հատ բարակ (0,05 մմ հաստութիւն), կամ 10 հատ 0,05 մմ հաստութիւն և 5 հատ 0,1 մմ հաստութիւն: Միջադիրների ընդհանուր հաստութիւնն յուրաքանչյուր կողմից պետք է լինի 4,8 մմ մինչև 5 մմ:

4. Շարժանակների գնդերիթների պնդողակները պետք է ձգել մինչև վերջ: Բանալու յերկարութիւնը — 200 մմ:

Անհրաժեշտ է հետևել, վորպեսզի շարժանակի վերին և ստորին գլխիկների վրա գտնվող նշանները, վորոնք զրկում են «Մ. Տ. Զ.» գործարանում, լինեն մեկ կողմից և միևնույն թվանշաններով (նկ. 3): Զի կարելի շարժանակները հավաքել տարբեր շարժանակների զըլխիկներից:

5. Բաբիտի շերտը նոր թափված պահանդի խառատումից հետո չպետք է գերազանցի 3,5 մմ:

Յեթե ծնկածե առանցքի վրիկը խառատումից — հղկումից հետո հասնի 71 մմ, կամ ավելի պակաս չափի, անհրաժեշտ է բաբիտի նորմալ շերտերը պահպանելու համար դնել ավելի հաստ բրոնզե պահանդ:

6. Շարժանակի վերին գլխիկի անցքի չափի վռանի համար կարելի յե ավելացնել 1 մմ, այսինքն հասցնել մինչև 46 մմ:

Շարժանակի վերին գլխիկի պատերի հաստութիւնը խառատված մակերեսի կողմից պետք է լինի վոչ պակաս քան 3 մմ: Յեթե շարժանակի վերին զըլխիկի անցքը մաշված է, պետք է վերջինս լայնացնել, հարթելով մաշվածքը:

7. Շարժիչում շարժանակների կշիռների տարբերութիւնը 60 գրամից ավելի չպետք է լինի:

Շարժիչի շարժանակները չի կարելի փոփոխել այլ շարժիչի շարժանակների հետ:

8. Շարժանակների գնդերիթները պետք է խըստիվ կերպով ստուգվեն՝ չի կարելի գործածել չափը կորցրած (յերկարացած), ծռված և մաշված պարուրներով գնդերիթներ: Պնդողակի պարուրները պետք է ճիշտ համապատասխանեն գնդերիթի պարուրներին:

Շարժանակների գնդերիթների պատրաստումը Մ. Տ. արհեստանոցներում և մեքենա-տրակտորային կայաններում ցանկալի է:

9. Շալինտը պետք է բացվի ուղղաձիգ կերպով առանցքակալի գնդերիթի նկատմամբ և ընդհուպ տեղավորվի իր տեղում:

Ստիվ արգելվում է շալինտների փոխարեն գործածել մեխ, յերկաթալար կամ գործածութիւն մեջ յեղած շալինտ:

10. Շարժանակի վերին գլխիկի վռանի ներսի մակերեսը խառատումից հետո պետք է լինի միանգամայն հարթ առանց քերծվածքների և փոսիկների: Նշված թերութիւններ ունենալու դեպքում վռանը համարել անպետք:

Ծանոթութիւն 1. Ստանդարտ չափի մատերի համար խառատած վռանի տրամագիծը պետք է հավասար լինի $38 + 0,006$ մմ:

2. Յեթե վռանը խառատվում է վոչ ստանդարտ չափի մատի համար, խառատած վռանի տրամագիծը պետք է $0,01 - 0,02$ մմ ավելի լինի, քան տվյալ մատի տրամագիծը:

11. Բաբիտով թափված շարժանակի առանցքակալի ներսի մակերեսը խառատումից հետո պետք է լինի

հարթ, առանց աչքի ընկնող քերծվածքների և փոսիկների:

Ծանոթություններ: 1. Պահանջների ներսի մակերեսի վոչ հղկված-հարթված մասը $10^0/0$ -ից ավելի չպետք է լինի:

2. Պահանջի փոսիկները կարելի չէ լցնել բաբիտով:

12. Շարժանակների առանցքակալների անցքի տրամագիծը պետք է $0,02$ -մմ-ից մինչև $0,08$ մմ ավելի լինի, քան առանցքի վզիկների տրամագիծը:

13. Ծիշտ հավաքած մատը ելետք է ազատ կերպով մտնի վռանի անցքի մեջ և չշարժվի:

Անհրաժեշտ է խստիվ ստուգել ձեռքով մատերի հավաքումը: Մատը ձեռքով դարձնելուց պետք է սահուն կերպով առանց դժվարություն և քերծելու շարժվի վռանի մեջ:

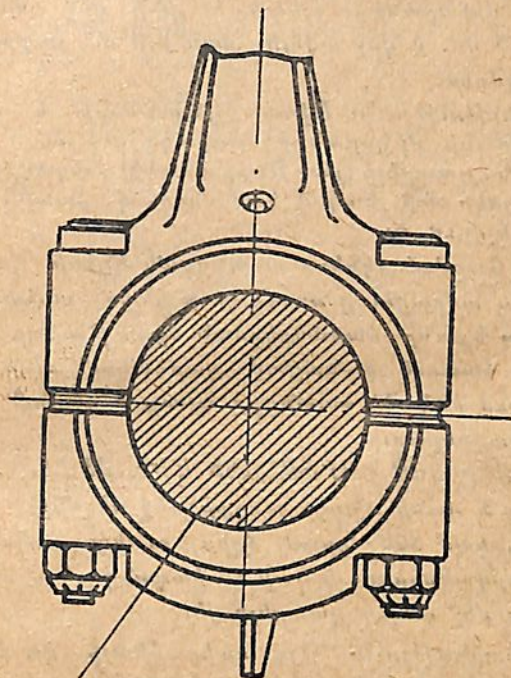
Շարժանակի վերին գլխիկի համեմատ խնամքով ընտրած մատը պետք է ունենա $0,01$ մինչև $0,02$ մմ միջառանց յուղի համար:

14. Առանցքի վրա հագցված շարժանակների առանցքակալների կարգավորումը պետք է ստուգել՝ 400 գրամ կշիռ ունեցող պղնձե մուրճիկի հարվածներ հասցնելով յուղի շերտիներին:

Վերանորոգված առանցքակալը պետք է ազատ կերպով շարժվի առանցքի վզիկի յերկայնությունը, ընդ վորում առանցքի վզիկի և պահանջի միջև պետք է լինի $0,02$ -ից մինչև $0,08$ մմ միջառանց յուղի համար (նկ. 4): Անհրաժեշտ է ստուգել յուրաքանչյուր շարժանակը նաև շարժանակների պնդողակները:

15. Շարժանակների առանցքակալների լայնակ վազը (խաղը) առանցքի վզիկով պետք է ստուգել

շոշափիչով, նա պետք է լինի վոչ պակաս, քան $0,20$ մմ և վոչ ավելի քան $0,52$ մմ:



Նկ. 4: Ծեկաձևով առանցքի յեկ պահանջի միջով յեղած յուղի միջառանց $0,02-0,075$:

16. Զի կարելի թույլ տալ՝ ա) շարժանակների առանցքակալների վազի բացակայություն, բ) $0,52$ մմ-ից ավելի լայնակ վազ:

17. Հավաքած շարժիչում շարժանակների առանցքակալների ամրացումից հետո պետք է ստուգել շար-



ժանակի վերին գլխիկի տեղավորումը մխոցի յեղուն-
ների միջև: Շարժանակի վերին վռանի և մխոցի ե-
լունների միջարանքը պետք է լինի վոչ պակաս,
քան 0, 25 մմ. և վոչ ավելի, քան 2,5 մմ յուրաքան-
չյուր կողմում:

Ծանոթություն: Մխոցի յեղունների և վերին
վռանի միջարանքի բացակայությունն ան-
թույլատրելի չէ: Շարժանակի տեղավորումը
բոլորի մեջ լծակով կամ մուրճով խստիվ ար-
գելվում է:

18. Շարժանակների առանցքակալների կարգա-
վորումը և ամրացումը ստուգելուց հետո անհրաժեշտ
է ստուգել նրանց հարմարեցման ճշտությունը, թա-
փանիվից հատուկ բանալիով դարձնելով առանցքն,
ընդ վորում ծնկաձև առանցքը պետք է դառնա փոքր
ուժ գործադրելուց:

ՄեծՈՑԻ ՅԵՎ ՇԱՐԺԱՆԱԿԻ ՄԻԱՑՈՒՄԸ: 1. Մա-
տը պետք է մտնի մխոցի անցքի մեջ սեղմիչի թեթև
ճնշումից, կամ 400 գրամ կշիռ ունեցող մուրճիկի
թեթև հարվածներից: Մատի չափազանց սեղմ մտցնե-
լը մխոցի մեջ անթույլատրելի չէ:

Ծանոթություն: Այդ ոպերացիայի կարևորու-
թյունը պատճառով աշխատանքը պիտի կա-
տարվի փորձված բանվորի կողմից և խիստ
ստուգվի:

2. Մատը մտցնելուց հետո անհրաժեշտ է ստու-
գել նրա տեղադրումը շարժանակի վերին վռանի
մեջ: Այդ բանի համար պետք է վերցնել հավաքած
շարժանակը մխոցի մեջ բռնելով շարժանակի մեջտե-
ղից, այդ ժամանակ մխոցը պետք է ազատ կերպով
դառնա իր սեփական կշռից:

3. Մխոցի մատը (մ. 211) պետք է համարել
անպետք, յեթե նա մաշվել է 0,1 մմ—0,05 մմ-ից
բարձր ելլիպսի և 0,05 մմ կոնուսի դեպքում:

Այդպիսի մատերի գործադրումը հիմնական վե-
րանորոգման ժամանակ չպետք է թույլ տալ:

4. Հավաքած մխոցը շարժանակի հետ միասին
պետք է ստուգել թեքության տեսակետից հատուկ
հարմարության միջոցով: Թեքության թույլատրելի
չափը կարող է լինել մինչև 0,07 մմ:

5. Դրանից հետո անհրաժեշտ է ստուգել լողա-
ցող մատի կառանային ողակների տեղադրումը: Ողա-
կը փոսիկների մեջ պետք է նստած լինի սեղմ և
չպետք է շարժվի:

Ողակները չպետք է թույլ լինեն:

6. Միասին վերցրած շարժանակի ու մխոցի
կոմպլեկտների կշռի տարբերությունը մեկ շարժի-
չում պետք է լինի 100 գրամի սահմաններում:

7. Պետք է ստուգել թե ինչպես են հարմարեց-
ված ողակները մխոցի փոսիկներում: Ողակները պետք
է ազատ դառնան փոսիկներում՝ ունենալով 0,01 մմ-ից
մինչև 0,078 մմ. միջարանք ողակների և փոսիկների
միջև: Անհրաժեշտ է հետևել, վորպեսզի յուրի ողակը
դրված լինի սուր յերեսով վեր:

8. Վերանորոգման ժամանակ պետք է համարել
անպետք մխոցի այն ողակները, վորոնք մաշվելով
հասել են 6 մմ. բարձրության:

ԾՆԿԱԶԵՎ ԱՌԱՆՑՔՆԵՐ

1. Յուրաքանչյուր այն ծնկաձև առանցքի նկատ-
մամբ, վորը հանձնվում է հղկման համար Մ. Տ. ար-

հետաանոցները և արդյունաբերական ձեռնարկու-
թյուններն, անհրաժեշտ և կազմել համառոտ պաս-
պորտ ստորև բերված ձևով:

ՊԵՏԱԳՐԻ №..... ՏԵԼԵԳՐԱԲԻ №..... ՁԵՐԺԻԳԻ ԺՆԿԱԶՆԵՎ
ԸՌԱՆՑՔԻ

Առանցքի վզիկների չափերը	1-ին վզիկ	2-րդ վզիկ	3-րդ վզիկ	4-րդ վզիկ
Տրամագծի ամենամեծ չափը հղկումից առաջ	A ₁	A ₂	A ₃	A ₄
Տրամագծի ամենափոքր չափը հղկումից առաջ	B ₁	B ₂	B ₃	B ₄
Ելիսյա A—B հղկումից առաջ	A ₁ —B ₁	A ₂ —B ₂	A ₃ —B ₃	A ₄ —B ₄
Անհրաժեշտ և վերա- հղկել վզիկը, հասցնե- լով տրամագծի ծր	B ₁	B ₂	B ₃	B ₄
Տրամագծի չափը վերահղկումից հետո	Γ ₁	Γ ₂	Γ ₃	Γ ₄
Առանցքի ելիսյա և կո- նուսը հղկումից հետո	B ₁ —Γ ₁	B ₂ —Γ ₂	B ₃ —Γ ₃	B ₄ —Γ ₄

Ծնկաձև առանցքը հանձնեցի
մշակման (ստորագրություն)

. . . Մ. Տ. Կ-ի մեխանիկ (ստորագրություն)

Ծնկաձև առանցքն ընդունեցի
. . . Մ. Տ. Կ-ի մեխանիկ (ստորագրություն)

Ծ ա ն ո թ թ ու թ յ ու ն: Տ առ եր լ ի փոխաբեն առանցքի պաս-
պորտի մեջ պետք և նշանակել տյն թվերը, վորոնք ստացվում են
փաստացի չափումներից.

Առանցքի բոլոր չորս վզիկների ստուգումը պետք
և կատարել միկրոմետրով մինչև 0,01 մմ. ճշտու-
թյամբ.

Առանցքի յուրաքանչյուր վզիկը պետք և չափել
վորորկումից առաջ և նրանից հետո յերկու փոխա-
դարձ ուղղահայաց հարթություններում:

Ծանոթություն (Թարգմ.): Անդրկովկասում ներ-
կայումս ծնկաձև առանցքները հղկման—հար-
թեցման յենթարկելու համար ուղարկվում են
Բագու, Թիֆլիս կամ Սարդարաբադի Մեք. Տ.
արհեստանոց, վորտեղ կան հատուկ դազվա-
ներ:

Պասպորտն անհրաժեշտ և կազմել յերկու որի-
նակից, վորոնցից մեկը մնում և Մ. Տ. արհեստանո-
ցում, մյուսն առանցքի հետ միասին ուղարկվում և
Մ. Տ. կայան:

2. Շարժիչի հիմնական վերանորոգման ժամա-
նակ ծնկաձև առանցքն անհրաժեշտ և վերահղկման
յենթարկել, յեթե վզիկների ելիսյաը հավասար և
0,06 մմ., կամ ավելի չե:

Վզիկի տրամագծը պետք և ստուգել յերկու
փոխադարձ ուղղահայաց ուղղությամբ—համաձայն
պասպորտի: Վզիկը պետք և վերահղկման յենթար-
կել վզիկի ամենափոքր տրամագծի չափով, հանած
տվյալ տրամագծից 0,2 մմ. (0,2 մմ. տրվում և ելիսյաը
լրիվ հանելու և առանցքը մուծակների մեջ ճիշտ տե-
ղադրելու համար):

Ֆեթե բոլոր չորս վզիկների ամենափոքր տրա-
մագծերի տարբերությունը հասնում և մինչև 0,5 մմ,
ապա բոլորը պետք և վերահղկել մեկ չափով (ամենա-
մաշված վզիկի տրամագծի չափ) յեթե ծնկաձև ա-

առանցքի վզիկների տարբերությունն անցնում է 0,5 մմ-ից, ապա վզիկներն անհրաժեշտ է վերահղել, յուրաքանչյուրն առավելապես հնարավոր չափով, անկախ միմյանցից, մինչև ելիպսի հանուն, այսինքն ծնկաձև առանցքի վզիկների տրամագծերը վերահղվում են հետո այս դեպքում կարող են լինել տարբեր:

3. Ծնկաձև առանցքի կզիկը պետք է ունենա հարթ մակերես, առանց քերծվածքների և փոսիկների:

Ծնկաձև առանցքի ելիպսը և կոնուսը խառատում են միջև և վերահղվում են հետո 0,02 մմ-ից ավելի չպետք է լինի. ծնկաձև առանցքը կարելի չէ խառատել հղկել մինչև 67 մմ.:

Ծանոթություն: Բացառիկ դեպքերում կարելի չէ թույլ տալ 65 մմ, այսինքն յեթե շարժանակի վզիկները մաշվելով հասել են 65 մմ. կամ ավելի պակաս, ծնկաձև առանցքը պետք է համարել անպետք շարժիչի մեջ դնելու համար:

Փ Ա Կ Ա Ն

1. Փականի մաշվելու, կամ նրա յերեսին խոր դուրորդություններ առաջանալու դեպքում անհրաժեշտ է փականը վերահղել մինչև մաշվածքը վերացնելն, ընդ վորում փականը կարելի չէ վերահղվածն յենթարկել մի քանի անգամ, ընդունելով փականի գլխիկի տրամագծի վերջնական չափը 56-ից մինչև 52 մմ.:

Միաժամանակ կտրելի չէ թույլ տալ փականների նստատեղերի ընդլայնում:

2. Անպետք համարված փականները պետք է

ոպտագործել ավելի փոքր փականներ ունեցող տրակտորների և ավտոմոբիլների շարժիչների համար:

Տեղադրած փականն իր նստատեղից ցածր չպետք է լինի (մ. 273):

Բ Ա Շ Խ Ո Ղ Ա Ռ Ա Ն Ց Ք

1. Անհրաժեշտ է շոշափիչով ստուգել բաշխող առանցքի (մ. 182) առջևի վառնի և ատամնանիվի միջարանքի կարգավորումը, միջարանքը պետք է լինի 0,15 մմ—մինչև 0,25 մմ.:

Պետք ստուգել և համոզվել, վոր ատամնանիվը դրված է յերթի վրա և ամուր սեղմված է պնդողակով, վորն իր հերթին պետք է ամրացված լինի շալինտով:

Յուղհանի տանող ատամնանիվի դամերը պետք է լավ ամրացված լինեն:

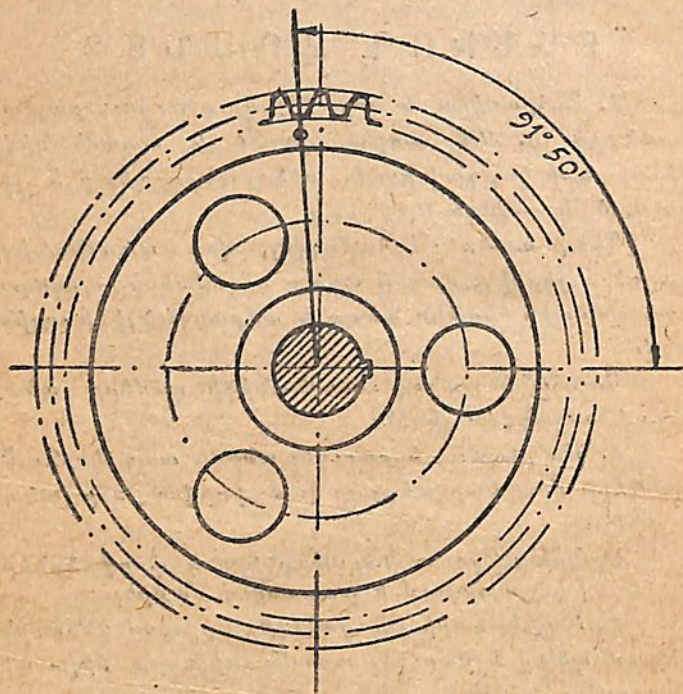
3. Անհրաժեշտ է ստուգել անիվի ատամներն: Ատամների վրա կարվածքներ կամ փորվածքներ չպետք է լինեն:

Ծանոթություն: Կտրվածքները և փորվածքները թույլատրվում է խարտոցով մաքրել:

4. Ինդիկատորի (ցուցանիշի) միջոցով կենտրոններում պետք է ստուգել ատամնանիվների ճիշտ տեղադրումը:

Ցուցանիշի շեղումը բաշխող ատամնանիվի ատամների ուղղությամբ թույլատրվում է վոչ ավելի քան 0,1 մմ.: Յուղի ատամնանիվը ցուցանիշով ստուգելու դեպքում շեղումը չպետք է լինի 0,08 մմ.-ից ավելի:

5. Յեթե ատամնանիվի վրա գաղ բաշխելու նշան չկա, պետք է խփել նշան մի տարածության վրա, վոր վորոշվելու յե այնպիսի անկյունով, վորի մեկ կողմն անցնելու յե յերթիթի փոսիկի և ատամնանիվի կենտ-



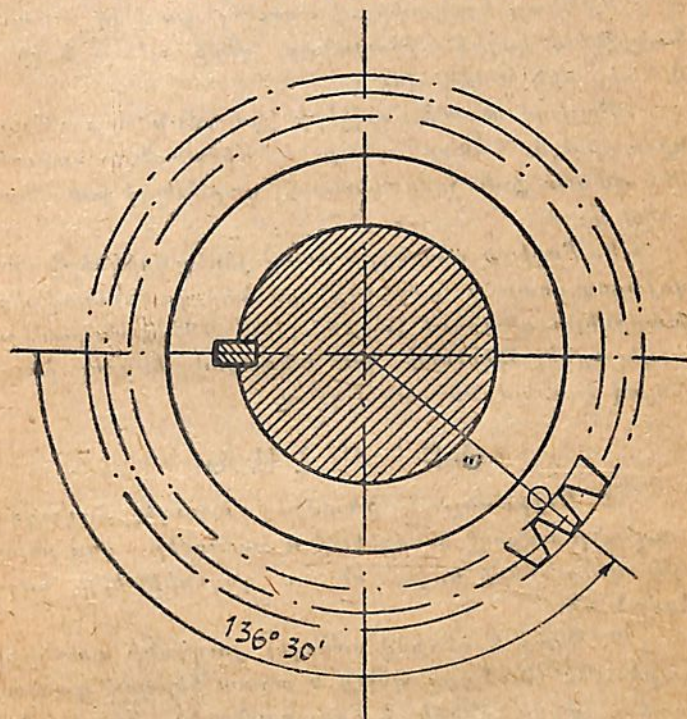
Նկ. 5. Բաշխող առանցքի բաշխող առամանիվի (մ 184) գործարանային նշանը:

րոնի միջով, իսկ մյուսը—նշանի և ատամնանիվի կենտ-րոնի միջով (անկյունը հավասար է $91^{\circ}50'$ (նկ. 5 և 6):

6. Բաշխող առանցքը բլրկի մեջ տեղադրելուց ա-

ռաջ պետք է յուղել ավտոլով: Առանցքը պետք է ա-զատ կերպով, առանց դժվարության դառնա վաննե-րի մեջ, այս բանն անհրաժեշտ է ստուգել ձեռքով:

Առանցքը դժվարությամբ չպետք է դառնա:



Նկ. 6. Ծնկանով առանցքի առամանիվի (մ 189) գործարանային նշանը:

7. Բաշխող առանցքը բլրկի մեջ տեղադրելիս պետք է ստուգել ատամնանիվների ճիշտ կցորդումն

լստ նշաններին: Ծնկածն առանցքի վրա հագցված ատամնանիվի «0» նշան ունեցող ատամը պետք է մտնի բաշխող առանցքի ատամնանիվի «0» նշան ունեցող ատամների մեջ:

8. Պետք է շոշափիչով ստուգել բաշխող ատամնանիվներին կողքի միջարանքը, վորը պետք է լինի 0,10-ից մինչև 0,20 մմ:

Բաշխող ատամնանիվների կցորդման ճշտությունը պարզելու համար պետք է միջարանքը ստուգել վոչ պակաս քան չորս կետում, դարձնելով ատամնանիվները:

9. Բաշխող առանցքի բոլոր յերեք վզիկների վրա գոյացող գոտածն մաշվածքները նոր վռաններով փոխարինելու դեպքում (մ. 165, 166, 182), անհրաժեշտ է վերացնել հղկումով կամ խնամքով մաքրել խարտոցով կամ զմռնիտյան թղթով:

Յ Ո Ւ Ղ Ն Ա Ն

1. Անհրաժեշտ է խնամքով ստուգել հավաքած յուղհանի ամբողջ կոմպլեկտը և համոզվել, վոր բոլոր պնդողականները դրված են ու գնդերիթները սեղմ ձգված են:

2. Պետք է ձեռքով ստուգել յուղհանի առանցքի դարձումն: Առանցքը պետք է ազատ կերպով դառնա, առանց կերվածքների և դժվարության: Չի կարելի թույլ տալ, վոր առանցքը դառնա դժվարությամբ և առաջացնի կերվածքներ:

3. Պետք է ստուգել քամիչի ցանցը, վորի մակերեսը պետք է լինի հարթ, մաքուր և պատրվածքներ չունենա:

4. Յուղհանի հավաքի ժամանակ անհրաժեշտ է ստուգել յուղի ատամնանիվների նստելը մարմնի մեջ և նրանց խորասուզվումը 0,2 մմ:

5. Մարմնի վռանի և ատամնանիվի (մ. 218) միջև անհրաժեշտ է պահել միջարանք, վորը պետք է լինի 0,1-ից մինչև 0,2 մմ, տվյալ միջարանքը ստացվում է վռանն ըստ առանցքի ընտրելու միջոցով:

6. Անհրաժեշտ է ստուգել գլխավոր յուղախողովակի տեղադրումը մոնտաժից հետո: Յուղհանը պետք է ամրացված լինի բլոկին, առանց շարժվելու և թեքումների: Վերին ատամնանիվը պետք է «խաղ» ունենա բաշխող առանցքի ատամնանիվի մեջ: Ատամնանիվը ճնշման յենթակա չպետք է լինի:

Գ Լ Ա Ն Ն Ե Ր Ի Գ Լ Խ Ի Կ Ը

1. Ստուգել ճիշտ են արդյո՞ք անցկացրած շախկանները և չեն փչացել արդյոք պարուրները: Շախկաններն անհրաժեշտ է սեղմ հագցնել, վորպեսզի չշարժվեն:

2. Կարելի է հագցնել «խաղ» ունեցող շախկաններ, կամ ուղղել ծուլած շախկանները մուրճի հարվածով:

2. Անհրաժեշտ է ստուգել գլխիկում կայծարկների (մոմերի) համար գոյություն ունեցող պարուրները, չթողնելով կտրված և մաշված պարուրներ: (Մաշված լինելու դեպքում թույլ է տրվում հագցնել պարուր ունեցող խողովակ):

3, Ստուգել զսպանակների տեղադրումը (մ. 278)՝ նրանց ծայրերն իրենց ամբողջ մակերեսով պետք է կպված լինեն իրենց թամբերին: Դեֆորմացիա ունե-

ցող զսպանակներն անհրաժեշտ է գործածությունից հանել:

4. Գլանների գլխիկը շախիկաների վրա հազցնելուց առաջ պետք է ստուգել և համոզվել, վոր պղնձե-ազդեստային միջադիրը ճիշտ է դրված և նրա մակերեսի վրա կեղտ չկա:

5. Գլանների գլխիկի պնդողակները պետք է պինդ ձգվեն: Պնդողակների ձգումը պետք է կատարել հետևողաբար:

6. Պետք է ստուգել հրի չների ձողերի տեղադրումն, ընդ վորում ձողերը պետք է ազատ կերպով պտտվեն հրիչների վրաններում:

7. Պետք է ստուգել գլանների գլխիկի ջրաշապիկի մաքրությունը: Ջրաշապիկը պետք է զերծ լինի կեղտից և աղերից:

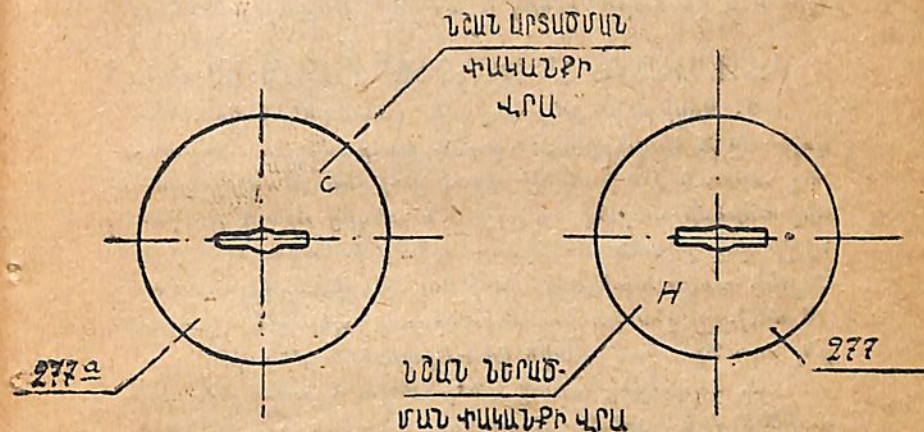
8. Չպետք է թույլ տալ, վոր հատված տափողակը (սուխարիկը) թաղվի փականային զսպանակի թամբում: Հատված տափողակը պետք է թամբից առնվազը մեկ մմ. բարձր լինի, ծայրահեղ դեպքում թույլ է տրվում տափողակը տեղադրել թամբին հավասար բարձրությամբ:

9. Պետք է ստուգել արտածման և ներածման փականները, վորպեսզի վերջինները ճիշտ դրված լինեն իրենց նստատեղերում: Ներածման փականների գլուխների վրա խփված է «H» տառը (քրոմ-նիկել պողպատ): Արտածման փականների գլուխների վրա — «C» տառը (սիլիքում) (նկ. 7): Ներածման և արտածման փականների միմյանց փոխարինումը խստիվ արգելվում է:

10. Փականների հղկման — հարթեցման վորակը

պետք է ստուգել սպիտակ նավթով: Դրա համար գլանների գլխիկը պետք է դնել ներածող և արտածող անցքերով դեպի վեր և նրանց մեջ սպիտակ նավթ ածել:

Սեղման կամերայից անհրաժեշտ է հետևել, վոր հարթեցման տեղերից նավթը չանցնի. նավթն անցնելու դեպքում գլխիկը չպետք է թույլ տալ հավաքել, իսկ հարթեցումն անհրաժեշտ է կատարել յերկրորդ անգամ:



Նկ. 7. Ներածող և արտածող փականների հեռացումը:

11. Յեթե գլխիկի լայնացման հետ միաժամանակ փականի գլխիկի տրամագիծը վերահղվումից հետո պակասելով 56 մմ.-ից հասել է 53 մմ, այդպիսի փականը պետք է համարել անպետք: Մինչև 53 մմ. չափի մաշված փականները վերահղվումից հետո կարելի է գործածել նոր գլխիկներում, վորոնց փականների նստատեղերը մաշված չեն:

ԿԱՆՈՆԱՎՈՐԻՉ

1. Հավաքած կանոնավորիչի բոլոր մասերը պետք է ազատ շարժվեն առանց կերվածքների:

Առանձնապես անհրաժեշտ է ստուգել բեռնիկների միմյանցից հեռացումը, սեղմելով նրանց ձեռքերով: Հսպանակի ազդեցություն տակ նրանք պետք է ազատ կերպով միմյանցից հեռանան և կրկին մոտենան:

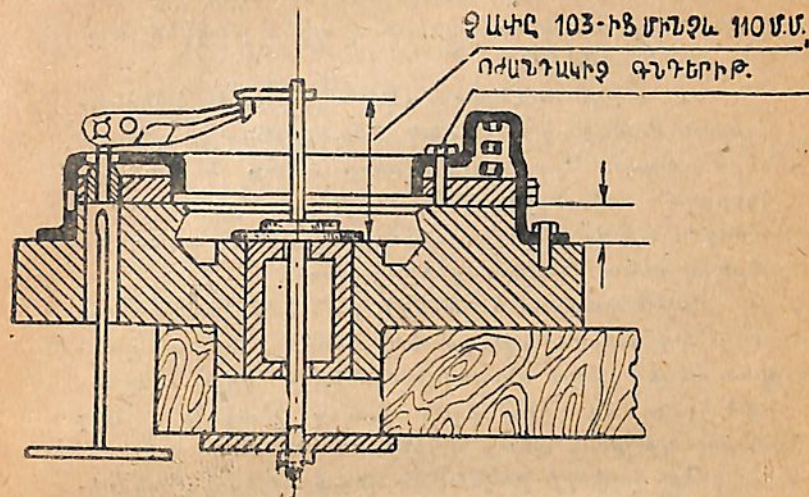
2. Կանոնավորիչի ատամնանիվի տեղադրումը պետք է կատարել ուղիղ և առանց թեքությունների:

ԿՑՈՐԴՄԱՆ ՄԵԽԱՆԻԶՄ (ԱԳՈՒՑԻԿ)

1. Կցորդման մեխանիզմի (ազուցիկի) կանոնավորումը և հավաքի ստուգումն անհրաժեշտ է կատարել հատուկ թափանիվի վրա, ընդ վորում կցորդման մեխանիզմի մարմնի ամրացման տեղից մինչև թափանիվի վորորկման մակերեսը պետք է հավասար լինի 20 մմ. տարածության (նորմալ թափանիվի համար 16 մմ.), ընդ սմին կանոնավորումը պետք է կատարել առանց սկավառակի ֆերադոյի հետ միասին:

2. Հավաքից առաջ անհրաժեշտ է ստուգել, վոր մարմնի վրա գտնվող 3 տանող մատերն ընկնեն տանող սկավառակի համապատասխան փոսիկների մեջ: Սկավառակը պետք է ազատ նստի տանող մատերի վրա առանց թեքությունների և կերվածքների, ուսկնալով 0,~1 մմ-ից մինչև 0,2 մմ. միջարանք:

3. Պետք է ստուգել կցորդման մեխանիզմի լծակների տեղադրման կանոնավորումը ռեյսմուսի միջոցով: Կցորդման մեխանիզմի լծակները պետք է գտնվեն մեկ մակերեսի վրա և թափանիվի փոսատեղից հավասար տարածության վրա:



Նի. 8. Կցորդման մեխանիզմի կանոնավորման ստուգումը

Լծակների դիրքի տարբերությունը կարող է լինել վոչ ավելի քան 0,5 մմ.:

5. Հատուկ թափանիվի վրա դրվող մ. 200 պնդողակի փոսատեղից մինչև լծակների ծայրի տարածությունը պետք է լինի 103—118 մմ. համեմատ տարվող սկավառակի հաստության, ինչպես նշված է կցորդման մեխանիզմի կանոնավորման աղյուսակում:

Կանոնավորման աղյուսակ
Ֆերադոյի մմ. հաստությունը Տարածություն — թափանիվի փոսատեղից մինչև լծակների ծայրերը, մմ.

9	103
10	108
10,5	110,5
11	113
11,5	115,5
12	118

6. Կցորդման մեխանիզմի կանոնավորումից հետո կանոնավորման պնդողակաները պետք է թաղվեն տանող սկավառակի մեջ:

7. Կցորդման մեխանիզմի հավաքի և կանոնավորման ժամանակ ոժանդակ գնդերիթները պետք է ներս պտտել: Այդ գնդերիթները պետք է հանել— կցորդման մեխանիզմը թափանիվին ամրացնելուց և տարվող սկավառակն իր առանցքով համապատասխան կերպով կենտրոնականացնելուց հետո:

8. Անհրաժեշտ է ստուգել քանոնով կամ հատուկ շարժումով տարվող սկավառակի սանդիքի ֆլանցի դամբած տեղից մինչև նորմալ թափանիվի վրա տեղադրած կցորդման մեխանիզմի բացող լծակներն: Այդ տարածությունը պետք է լինի 80—83 մմ:

Այդ չափերի խախտման դեպքում կցորդման մեխանիզմը պետք է հանել և նորից կարգավորել:

ՄԱԳՆԵՏՈՑԻ ՏԵՂԱԴՐՈՒՄԸ

ՏԵՂԱԴՐՄԱՆ ԱՌԱՋԻՆ ՁԵՎՆ ԸՍՏ ՆՇԱՆՆԵՐԻ:

Յեթե թափանիվը նշաններ ունի, ապա մագնետոյի ճիշտ տեղադրման համար անհրաժեշտ է ոգտվել այդ նշաններից: Այդ նպատակով թափանիվին «3. Ж» նշանը պետք է դնել շարժիչի հետևի մասի պատուհանի դիմաց (մ. 174) այնպես, վոր նա կանգնած լինի պատուհանի կենտրոնին հավասար: Մագնետոն պետք է տեղադրել այնպես, վոր նրա բաշխող ատամնանիվին նշանը զուգադիպի մագնետոյի մարմնի վրա գտնվող նշանի հետ և սրանից հետո ամրացնել յերկու գնդերիթներով մագնետոյի առանցքը միացնող մուծակը:

Ծանոթություն: Յերբ թափանիվի «3 Ж» նշանը զուգադիպում է շարժիչի հետևի մասի պատուհանի հետ, առաջին դեպքի միացը վերին մեռյալ կետից 35° ցածր է մնում:

ՏԵՂԱԴՐՄԱՆ ՅԵՐԿՐՈՐԴ ՁԵՎՆ ԱՌԱՆՑ ՆՇԱՆՆԵՐԻ

«Յենտիլա» և «Ելեկտրոդործարանի» մագնետոները տեղադրելու ժամանակ,—մագնետոյի մարմնի ատամնանիվի վրա գտնվող նշանները չպետք է զուգադիպեն 41/2 ատամի տարածության չափի մագնետոյի խարիսխը ժամացույցի սլաքի ուղղությամբ հակառակ դարձնելու ժամանակ:

Ընդ սմին առաջին դեպքի միացը պետք է գտնվի վերին մեռյալ կետում սեղմումի տակտի ժամանակ: Այդպիսի տեղադրումից հետո անհրաժեշտ է մագնետոն ամրացնել միացման մուծակի գնդերիթներով: Մագնետոյի այդպիսի տեղադրումը տալիս է կայծի առաջացման ճիշտ անկյուն, վորը հավասար է 30—35°:

ՀԱՎԱՔԱԾ ՇԱՐԺԻՉԻ ՍՏՈՒԳՈՒՄԸ

Անհրաժեշտ է ամենայն ուշադրությամբ ստուգել հավաքած ամբողջ շարժիչը և համոզվել՝

ա) վոր բոլոր պնդողակաները և գնդերիթները դըրված են և պինդ ձգված,

բ) վոր շարժիչը հավաքած է ամբողջովին:

Հավաքած շարժիչը պետք է փորձարկման յենթարկել: Շարժիչը քանդելու ժամանակ անհրաժեշտ է հետևել, վոր նրա մասերը վոչ մի դեպքում չխառ-

ներվեն այլ շարժիչները համանման մասերը հետ, վորովհետև շարժիչի զուգակցված մասերն ունենում են տվյալ շարժիչի համար բնորոշ մաշվածություն:

Չպետք է նաև քանդել շարժիչի այն մեխանիզմները, վորոնք թերություններ չունեն:

II. ՇԱՐՇԻՉԻ ՓՈՐՁԱՐԿՈՒՄԸ ՎԵՐԱՆՈՐՈԳՈՒՄԻՑ ՀԵՏՈ

Շարժիչի նախապատրաստումը փորձարկման համար

1. Փորձարկման յենթակա բոլոր շարժիչները պետք է լրիվ կերպով հավաքվեն և ունենան այդ մասին համապատասխան քարտեր, հավաքի համար պատասխանատու անձանց ստորագրությամբ:

2. Շարժիչը փորձարկելու համար պետք է դնել պատվանդանի վրա, իսկ վերջինիս բացակայության դեպքում փորձարկումը պետք է կատարել տրակտորի շրջանակի վրա:

3. Փորձարկումից առաջ շարժիչի մեջ յուղընդունարանով պետք է լցնել թարմ ավառ-յուղ 8,5 կգ. քանակությամբ, միացնել վառելանյութի ու ջրի խողովակները կարբյուրատորի հետ և վերևի ու ներքևի ջրախողովակները - ջուր ընդունող և արտածող խողովակների հետ — յերբ փորձարկումը կատարվում է պատկանդանի վրա, և ռադիատորի հետ — յեթե փորձարկումը կատարվում է շրջանակի վրա:

4. Պետք է ստուգել չի կաթում արդյո՞ք յուղը պարենատուփից, իսկ ջուրը ռետինե ողակներից, վո՞ւրոնք տեղավորված են գլանների ներքևի մասի բլոկի միջև:

Շարժիչի ծնկաձև առանցքը ազուցիկի միջոցով պետք է միացնել արգելակման սարքավորման թևի հետ և անցնել շարժիչի փորձարկմանը համաձայն ստորև բերված ռեժիմի:

Ծանոթություն: Անհրաժեշտ է շարժիչը տեղադրել այնպես, վոր ծնկաձև և արգելակման սարքավորման առանցքները դռնվեն միևնույն մակերևույթի վրա:

Փորձարկում արգելակման սարքավորումով

Փորձարկման հիմնական եղանակները	Փորձարկման տեղություն ընթացքներով		Փորձարկման հիմնական ոպերացիաները
	Նվա- զագ.	Առա- ջելագ.	
1. Շարժիչի բանեցումը մեկ այլ շարժիչի միջոցով մի րոպեյում 300—400 պտույտների արագությամբ	10	30	Պետք է ստուգել մանոմետր, և յուրի գլխ. խող. գործողությունը. լսել շարժիչի աշխ. կարգավորել փականները ու ջրի ջերմությունը:
2. Շարժիչի բանեցումը այլ շարժիչի միջոցով աստիճանաբար բարձրացնելով արագությունը՝ 600—700 պտ/րոպե	10	30	Կարգավորել փականները՝ նախապատրաստել շարժիչը վառելայնությամբ բանեցում:
3. Շարժիչի աշխատանքը բնագիտով առանց բեռնավորման	5	15	Շարժիչը գործի յի դրվում բենդ: Լսել շարժիչի աշխ. կանոնավորիչը 1050—1115 պտ/ր. սահմաններում:
4. Աշխատանքը սպիտակ նավթով առանց բեռնավորման 1050—1115 պտ. ր. արագությամբ	10	30	Կարգավորել կարբյուրատորը: Ջրի ջերմությունը պահպանել 80—95° 0-ը:
5. Շարժիչի աշխատանքը սպիտակ նավթով 20 H. P. բեռնավորումով 1050—1100 պտ/ր. արագությամբ	10	45	Պետք է լսել շարժիչը, ձգել գլխանների գլխիկը և կրկին անգամ կարգավորել փականները:
6. Շարժիչի աշխատանքը սպիտակ նավթով 30—35 H. P. բեռնավորումով 1050 պտ/ր. արագությամբ	40	1,30	Պետք է ստուգել կարբյուրատորի աշխ. ջրի սրահմաննկատ, ստուգել շարժ. և առանձ. քարտի վրա տալ յիզը, շարժ. պլեռ. մասին
Ընդամենը փորձարկման տևողությունը . . .	102,5ր.	4 ժ.	

Ծանոթություն: Նվազագույն տևողությունն ընդունված է նոր շարժիչները գործարանում փորձարկելու համար:

Առավելագույն տևողությունը—վերանորոգումից հետո յեկած շարժիչները Մ. Տ. արհեստանոցներում և Մ. Տ. կ-ում փորձարկելու համար:

Արգելակման սարքավորման բացակայությամբ դեպքում շարժիչի փորձարկումը կարելի չէ կատարել պատվանդանի վրա ելեկտրոշարժիչով առանց բեռնավորման, ընդ վորոպ փորձարկվող շարժիչի բանեցման տևողությունը պետք է մնա անփոփոխ. Շարժիչը վառելայնությամբ փորձարկելու դեպքում անհրաժեշտ է սկսել փոքր պտույտներից և աստիճանաբար հասցնելով նորմալ պտույտների, ընդ վորում գաղով, առանց բեռնավորման փորձարկվող շարժիչի տևողությունը համապատասխան կերպով պետք է ավելացնել:

Ելեկտրոշարժիչի բացակայությամբ դեպքում փորձարկումը կարելի չէ կատարել հենց տրակտորի վրա, միանգամից գործարկելով շարժիչը նախնական բանեցման (որկատկա): Ընդ սմին անհրաժեշտ է փորձարկումը սկսել փոքր պտույտներից, աստիճանաբար հասցնելով մինչև նորմալ չափերը: Գործարկման տեղությունը բեռնավորման պայմաններում պետք է լինի վոչ ավելի քան 4 ժամ:

Շարժիչի վորակը վորոշելու տեխնիկան

1. Յուրի մանոմետրի զգայնությունը պետք է հայտնաբերվի 300 պտ/ր. արագությամբ պայմաններում: Մանոմետրի ստուգիչ սկավառակը պետք է բացվի:

2. Փականի կոթի և (մ. 288) լծակի սիջև գործող միջարանքը պետք է լինի՝

ա) ներածման փականների համար 0,25 մմ.

բ) արտածման փականների համար 0,30 մմ.

(ստուգել շոշափելով):

Լծակները (մ. 288) պետք է լավ կենտրոնակա-
նացված լինեն փականների կոթերի նկատմամբ:

Ծանոթություն: Թույլ ե տրվում է լծակների
քթիկների ուղղումը բանալու միջոցով:

3. Անհրաժեշտ է համոզվել, վոր կարբոնրատորը
սեղմ միացված է գոլորշիացման խողովակներին (մ.
305) և այդ տեղերից ող չի անցնում:

Կարբոնրատորի կարգավորող ծածկը պետք է
կառանվի ամենայն դիրքում:

Անհրաժեշտ է շոշափելով ստուգել գլաններին
ջուր սրսկող խողովակները (մ. 378—379) ասեղավոր
փականը (մ. 357) բացելիս:

Գլանների մեջ ջուր սրսկելու պահին խողովակ-
ների ջերմությունը պետք է իջնի:

Դանդաղ աշխատանքի պտուտակով (մ. 316) և
հայթայթման փականը (դրոսելի) ծածկելով պետք է
կարգավորել շարժիչի պտույտները մինչև 300—350
պտ/ր.:

4. Ջրի ջերմությունը հովացման սխեմանում
պետք է լինի 80—95° C:

Ծանոթություն: Ջրի ջերմությունն անհրաժեշտ
է կարգավորել կամ կոդնոցով, կամ ողամղիչի
փոկը թուլացնելով, իսկ առանց ռադիատորի
փորձարկելու ժամանակ—ջուրը տանող և բե-
րող խողովակների ծորակների միջոցով:

5. Հրարկման սխեմանը պետք է ապահովի շար-
ժիչի անխափան աշխատանքը պտույտների ամենայն
արագության պայմաններում:

Կայծարկների (մոմերի) նստատեղից դադ չպետք
է անցնի:

Ելեկտրոդների միջև յեղած տարածությունը
պետք է հավասար լինի 0,5—0,75 մմ.:

6. Յուրաքանչյուր շարժիչ պետք է կարգավորվի
առանց բեռնավորման աշխատանքի պայմաններում
(холостой ход) 1050—1115 պտ/ր. արագությամբ,
ընդ վորում ձգիչը պետք է ձգված լինի մինչև վերջ:

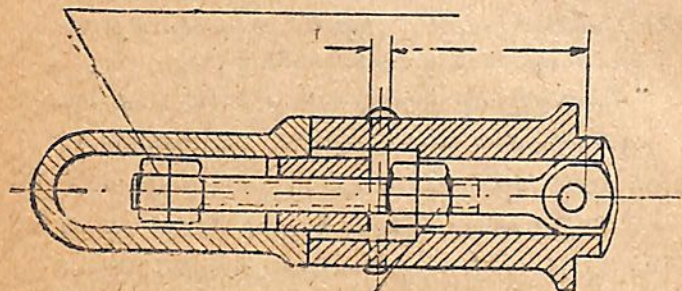
Յեթե ձգիչի լրիվ լարվածության պայմաններում
շարժիչը պահանջվող պտույտներ չի տալիս, պետք է
վերակարգավորել ձգիչի պտուտակի (մ. 399) պնդողակ-
ները (մ. 399a) հետևյալ կերպով.

ա) Ստուգել շարժիչի պտույտների թիվը ձգիչի
զսպանակի (մ. 406) արձակ վիճակում, այդ թիվը
պետք է հավասար լինի 890—930,

բ) Յեթե կարգավորիչը նշվածից պակաս պտույտ-
ներ է տալիս, պետք է զսպանակը (մ. 406) ձգել
մինչև նվազագույն պտույտների պնդողակը (մ. 399a)
մինչև կարգավորիչ վռանը (մ. 396) և հակապնդողա-
կով ամրացնել (նկ. 9).

գ) Ձգիչի զսպանակը պետք է ձգել այնքան,
վոր պտույտների թիվը հասնի 1100—1115, վորից
հետո պետք է առավելագույն պտույտների պնդողակը
(մ. 399a) ձգել, չհասցնելով մինչև կարգավորիչ վռանը
3 մմ-ի չափ, հակապնդողակով ամրացնել և հետո դա-
մել:

ՄԻՆԻՄԱԼ ՊՏՈՒՅՏՆԵՐԻ ՊԵՐՈՂԱԿԸ



ՄԱՔՍԻՄԱԼ ՊՏՈՒՅՏՆԵՐԻ ՊԵՐՈՂԱԿԸ

Նկ. 9. Կառուցավորչի սեղադրումը

Ծանոթություն: Յեթե կանոնավորիչը չի բավարարում նշված պայմաններին, պետք է զսպանակը փոխել:

Անբեռն աշխատանքի պայմաններում 1100 պտ./ր. ստանալու դեպքում անհրաժեշտ է կանոնավորիչը կնքել:

Շարժիչի դեֆեկտների (անկանոնությունների) բնորոշումը չեվ նրանց վերացնելու ձևերը

1. Բաշխող առանցքը վնասներում (մ. 182, 165, 166) սեղմ դրված լինելու հետևանքով բլուրն այդ մասերում տաքանում է, լավում է աղմուկ և գոռոց: Այդ դեպքում անհրաժեշտ է շարժիչը կանգնեցնել, վնասները (182, 165, 166) նորերով փոխել, կամ թե հղկել հարթեցնել:

2. Բաշխող ատամնանիվների աղմուկն առաջանում է.

ա) Անիվների ատամների միջև «խաղի», միջառանքի բացակայությունից (լավում և գոռոց ատամնանիվներում, վորոնք անհրաժեշտ է փոխարինել):

բ) Ատամների միջև տեղի ունեցող մեծ միջառանքից (աղմուկ և լավում պտույտների թիվն ավելացնելիս, ատամնանիվները պետք է փոխել):

գ) Ատամնանիվների եկացնտրիկությունից (լավում և թիվից ընդհատումներով—ատամնանիվները պետք է փոխել):

3. Թափանիվի թույլ տեղադրման հետևանքով պտույտների թիվը փոփոխելիս լավում է ուժեղ թըխկոց: Անկանոնությունը վերացնելու համար անհրաժեշտ է թափանիվը փոխել:

4. Յեթե շարժանակների առանցքակալները մեծ միջառանք են ունենում, կամ վաղք, «խաղ» առանցքի վղիկների յերկայնակությունից պատենատուփի մեջ ուժեղ թիվից և լավում, մանավանդ պտույտների թիվը փոփոխելիս:

Թերություն ունեցող առանցքակալը պարզելու համար հարկավոր է զլանների կայծարկները (մոմերը) հերթով հանգցնել: Կայծարկի հանգցնելու դեպքում թերություն ունեցող առանցքակալը թիվից չի առաջացնի:

Այդ դեպքում առանցքակալներն անհրաժեշտ է վերաձգել:

5. Յեթե վռանի մեջ (մ. 203) մատի միջառանքը մեծ է, լավում է հնչյուն մետաղի ձայն:

Թերություն ունեցող շարժանակն անհրաժեշտ է պարզել փոքրաթիվ պտույտների ժամանակ, հերթով

դադարեցնելով կայծարկներում ելեկտրականության հոսանքն, իսկ մաշված մատը փոխարինել նորով:

6. Մատի կերվածքը, վոր առաջանում է նրան վռանի մեջ (մ. 203) պինդ նստեցնելուց ճանաչվում է ուժեղ մետաղե ճուղից և մխոցի գլանին հասցրած հարվածներից: Ելեկտրականության հոսանքը դադարեցնելիս թխկոցը չի դադարում: Գլանի մեջ մխոցի կերվածքը կանխելու համար անհրաժեշտ է անհապաղ դադարեցնել փորձարկումը:

Անհրաժեշտ է փոխարինել վռանը և մատն, իսկ յեթե վռանի մեջ կերվածք չկա, ընտրել նոր մատ:

7. Գլանների մեջ ջուր թափվելու դեպքում շարժիչն աշխատում է խափանումներով: Այս դեպքում պետք է կայծարկները հերթով հանել և թերություն ունեցող գլանից դուրս կվանվի թած խառնուրդ: Անհրաժեշտ է ստորգել 272, 170, 273 մասերը և նրանցից թերություն ունեցողները փոխարինել:

8. Ներածման և արտածման խողովակների մեջ հաղորդակցություն գոյանալու դեպքում (փոսիկներ 305 մասի վրա) շարժիչը ծուխ է անում, աշխատում է անկանոն, լրիվ ուժունակություն չի զարգացնում, կամ գործի չի ընկնում: Անհրաժեշտ է փոխարինել ներածման, արտածման խողովակները (մ. 305):

9. Գլանի մեջ կողմնակի առարկաներ ընկնելու դեպքում պարզ և անհավասար ձայն է լսվում: Հարկավոր է գլանների գլխիկը հանել (մ. 273) և գլանները մաքրել:

10. Հրիչի ձայնը պետք է վորոշել ձողիկը սեղմելով անցքի ծայրին, այդ դրության մեջ հրիչը չի

ծեծում: Անհրաժեշտ է հրիչների վռանները փոխել (մ. 164):

11. Յեթե շարժիչն իր ամբողջ ուժի կարողությունը չի զարգացնում, դրա կարևոր պատճառները հետևյալն են:

ա. կարբյուրատորի սխալ կանոնավորումը:

բ. Բռնկման սխառեմի սխալ կանոնավորումը:

գ. Պտույտների կանոնավորիչի սխալ կարգավորումը:

դ. Ներմուծման և արտածման խողովակների սխալ չափսերը (մ. 305):

յե. Փականները (մ. 277, 277a) և մխոցների ողակները (մ. 209.210) բաց են թողնում խառնուրդ: Յեթե շարժիչի ուժի թերազարգացման պատճառները չի պարզվում, անհրաժեշտ է շարժիչն ողարկել քանդելու՝ պատճառները վորոնելու համար:

Շարժիչի պիտանիության պարզելը

1. Շարժիչները համարվում են պիտանի վերադասության և հետագա ոգտագործման համար այն ժամանակ, յիբր մեկ բոլելում 1050 ± 25 պտույտրոպելի արագության պայմաններում տալիս են առնվազն 30 HP կարողություն, այսինքն թույլատրվում է կորուստ $2-5$ ձիու ուժ, քանի վոր Ս. Տ. գործարանը պատրաստում է $32-35$ ուժանոց շարժիչներ:

2. Վառելանյութի ծախսը մեկ HP—ժամի վրա չպետք է գերազանցի 209-340 գրամ: Ծանրությունը վորոշվում է աստիճանների բաժանված անոթներից բաղկացած հատուկ գործիքի միջոցով:

Շարժիչի վերստուգումը

1. Նորմալ փորձարկման յենթարկված և աշխատանքի ընդունակ ճանաչված շարժիչներն անհրաժեշտ է անպայման վերստուգել: Շարժիչի վերստուգումը պետք է կատարել մաքուր և լավ լուսավորված տեղում:

2. Վերստուգման աշխատանքի տեղը պետք է ապահովված լինի անհրաժեշտ գործիքներով և սարքերով:

Ծանոթություն: Թերություն ունեցող շարժիչները վերստուգման յենթակա չեն, նրանք ուղարկվում են վերանորոգման արհեստանոց թերությունները վերացնելու համար:

3. Շարժիչը վերստուգելու համար անհրաժեշտ է՝
ա. Պատենաառուփից (մ. 237) յուղը դատարկել (237):

բ. Շարժիչը դնել հարմար տեղ քանդելու համար (սեղանի կամ դադգյահի վրա):

գ. Հանել ներքևի յուղի տաշտիկը (մ. 237):

դ. Հեռացնել իջանցքների ծածկոցները:

յե. Բաց անել տաքցեակալները և զլաններից դուրս հանել շարժանակները մխոցների հետ միասին:

Ծանոթություն: Յեթե անհրաժեշտություն կա շարժիչի մշտա մեխանիզմները կամ մասերը վերստուգելու, ապա համապատասխան մեխանիզմը պետք է նույնպես քանդել:

4. Նշված կարգով շարժիչները քանդելուց հետո, անհրաժեշտ է յենթարկել նրանց հետևյալ տեսչային ստուգման՝

ա. Նայել զլանների հայելին (ներսի պատերը): Քերվածքների կամ այլ թերությունների դեպքում զլանները փոխարինել:

բ. Ստուգել մխոցները: Մխոցի մակերեսը պետք է լինի մաքուր, դերձ ամեն տեսակի քերվածքներից կամ քերվածքներից: Գլանի վերևի մասում մխոցի շփման հետքեր նկատելու դեպքում, մխոցն անհրաժեշտ է փոխարինել:

գ. Մխոցի ողակները պետք է ազատ պտտվեն փոսիկներում: Ողակների կերվածության, կամ իրենց տեղն ընդհուպ չնստելու դեպքում, ողակները փոխարինել:

Ծանոթություն: Ողակի չնստած մակերեսը կարող է կազմել յուրաքանչյուր ողակի շրջանագծի $\frac{1}{10}$ մասը մեկ տեղ և մեկ ողակում:

դ. Մխոցը մատի շուրջը շարժելու միջոցով ստուգել մատի աշխատանքը, շարժանակի վերին գլխիկի վռանում: Մխոցի շարժվելը մատի շուրջը դժվարությամբ չպետք է կատարվի:

յե. Ստուգել պահանդների մեջ դռնվող բաբիտի մակերեսը, վորը պետք է լինի պարզ, մաքուր և կազմի պահանդի աշխատանքային մակերեսի 85% : Բաբիտի կուտակումը հարկավոր է հեռացնել:

զ. Ստուգել պահանդի տեղադրումը շարժանակի մեջ, պահանդը պետք է քիչ բարձր լինի շարժանակի մարմնից: Պահանդի ընկղմումը շարժանակի գլխիկի մեջ թույլատրել չի կարելի:

ե. Մատների շոշափումով ստուգել ծնկաձև առանցքի վզիկների մակերեսը, վորոնք պետք է լինեն հարթ, առանց կերվածքի ու քերվածքի:

Ծանոթութիւն: Կերվածքներ և քերծվածքներ
չի թույլատրվում:

3. Յուղհանի ցանցը սպիտակ նավթով մաքուր
լվանալ և մաքրել կեղտից:

Շարժիչների հավաքումը վերստուգելուց հետո

Վերստուգելուց հետո շարժիչը վերջնականորեն
հավաքելու համար անհրաժեշտ և կատարել հետևյալ
գործողութիւնները՝

ա. Մխոցները գլաններում տեղավորելուց հետո
անհրաժեշտ և շարժանակի առանցքակալները կանո-
նավորել: Վոչ մի դեպքում չի թույլատրվում ավելաց-
նել կարգավորիչ միջադիրները: Թույլատրվում և ա-
ռանցքակալի յուրաքանչյուր կողմից հանել մեկական
կամ յերկու բարակ 0,05 միլ. կարգավորիչ միջադիր-
ներ: Առանցքակալների ձգումը և կանոնավորումը
պետք է մանրազննին կերպով ստուգվեն:

Առանցքակալները ձգելուց և ստուգելուց հետո
շարժանակի դնդերիթները պետք է ամրացվեն շալիհոտ-
ներով:

բ. Շարժիչի պատենատուփը պետք է մաքուր
լվացվի և մաքրվի կեղտից:

գ. Պատենատուփի ստորին խուփը (յուղի տաշտի-
կը մ. 237) պետք է մաքուր լվանալ սպիտակ նավթով
և հետո միջադիրի հետ միասին սեղմ միացնել բլոկին:

2. Մանրազննին ստուգել շարժիչի արտաքին
տեսքը:

Յուղի ծորումները վերացնել, գնդերիթները և
պնդողակներն ամուր ձգել:

Ծանոթութիւն: Շարժիչի վերստուգումը և նո-
րոգումից հետո վերջնական հավաքումը պետք
է կատարվի փորձված մեխանիկի կողմից:

Շարժիչի փորձարկման պասպորտը

Յուրաքանչյուր շարժիչի նկատմամբ, վորը բա-
վարար կերպով անցել է փորձարկումն, յենթարկվել և
վերստուգման և համարվել է պիտանի տրակտորի
վրա դնելու և ոգտադործելու համար, պետք է կազմել
հատուկ քարտ, վորի մեջ պարբերաբար գրի յե առ-
նվում շարժիչի փորձարկման վերաբերյալ գլխավոր
տվյալները:

Փորձարկման քարտը կազմվում է և ստորագրեր-
վում փորձարկումը կատարող պատասխանատու անձի
կողմից և ծառայում է վորպես փաստաթուղթ՝ վիճա-
կագրական մասի կողմից տրակտորի պասպորտի մեջ
փորձարկման տվյալները գրանցելու համար:

III. ՏՐԱԿՏՈՐԻ ԸՆԹԱՑՈՂ ՄԱՍԸ

Տրակտորի շրջանակը

1. Նախ քան հավաքելն անհրաժեշտ է շրջանակը կեղտից լավ մաքրել, լվանալ և սրբել:
2. Յեթե յուղի տաշտիկում գոյություն ունի ձեղք կամ ծակ տեղ, շրջանակը չի թույլատրվում հավաքել:
3. Կարելի չէ թույլատրել ձեղքված և ծակ տեղերը զոդել կամ լցնել:
4. Շարժանակի մաշված մակերեսի վրայի ներկը, ժանգը և քերծվածքները պետք է մաքրել:

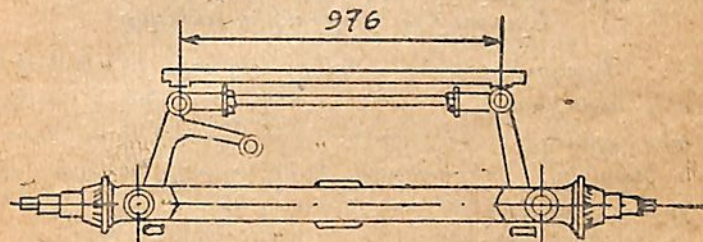
Առջևի սոնի

1. Դարձող բոունցքները (մ. 7) պետք է ազատ շարժվեն առանց կերվածքի մատերի շուրջը (մ. 14):
2. Ռոլիկավոր առանցքակալը (մ. 4010) պետք է տեղավորվի սեղմվելով մինչև տափողակը: Թաղիքի յուղանոցը (մ. 9) պետք է իր ամբողջ շրջագծով 0,5 միլիմետր 1 մմ. դուրս ցցվի բոունցքի յեղրից:
3. Յեղանների (մ. 21) վերջավորությունների մոտից սկսած մատերի միջև յեղած ձգանի տարածությունը պետք է հավասար լինի 976 մմ., այդ տարածությունը

նր կանոնավորվում է յեղանի միջոցով (մ. 22) դա վորոշում է առջևի անիվների վերևի մասի դրսաթեք լինելը (նկար 10):

4) Կոռնշտեյնի (մ. 4) և առջևի սոնու միջև յեղած տարածությունը պետք է լինի առջևի մասում 7—10 մմ., հետևի մասում 10—13 մմ.:

5) Ձգանի վերա յեղած գնդիկավոր մատը (մ. 18) առանցքակալում պետք է վաղք (սխալ) ունենա 4 մմ. վոշ ավելի:



Նկ. 10. Առջևի սոնու լծակների տեղադրումը օարլոնով:

6) Առանցքակալը (մ. 19) շրջանակին և առջևի ծածկոցին ամրացնող գնդերիթները պետք է ամուր ձգվեն և շարժվեն ամրացվեն:

Առջևի անիվները

1. Առջևի անիվները դարձող բոունցքներին հագցնելուց առաջ անհրաժեշտ է ռոլիկավոր առանցքակալները սպիտակ նավթով մաքուր լվանալ: Անիվի սանդիկի մեջ տեղավորված առանցքակալի դրսևի ողակները նույնպես անհրաժեշտ է նավթով լվանալ և սրբել:

2. Առջևի անիվների ձգանը կանոնավորելիս, անիվը պետք է ազատ պտտվի առանցքակալների վրա: Այդ դեպքում՝

ա. Անիվը չպետք է ճոճվի լայնակ ուղղությամբ:

բ. Անիվի դարձումը պետք է կատարվի սահուն, առանց քսվելու և հեշտությամբ դարձվի մեկ ձեռքով:

գ. Դարձող բռնացքի պնդողակը պետք է ամուր ձգել:

Մեխանիզմների տեղադրումը շրջանակի վրա:
Արագությունների արկղ (տուփ):

Արագությունների արկղը չպետք է փոփոխել մեկ տրակտորից-մյուսը: Արագությունների արկղի տեղադրումը նույն տրակտորի շրջանակի վրա պետք է կատարվի տեղավորող կոնաձև շպիլկաների միջոցով: Շպիլկաները հազցնելուց հետո անհրաժեշտ է գնդերիթները ձգել:

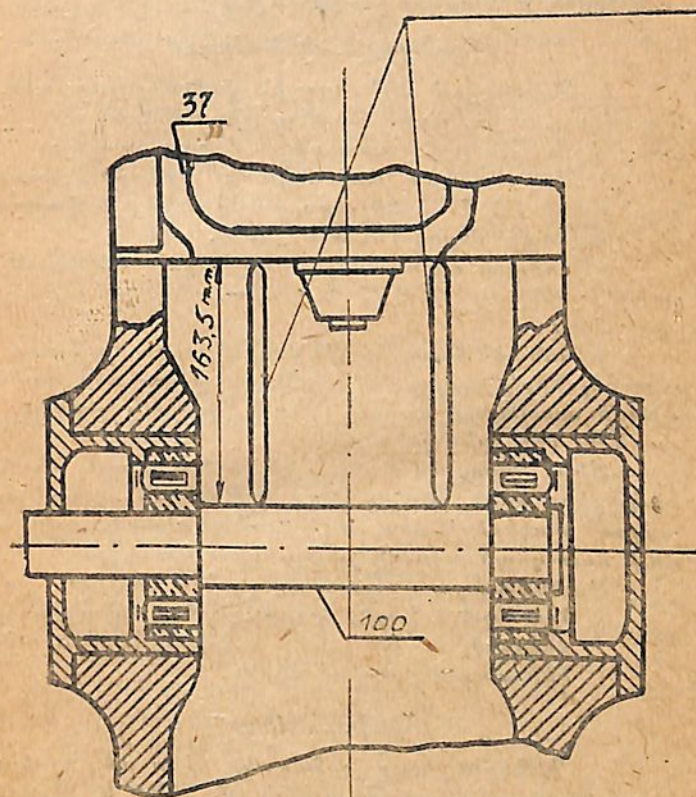
Արագությունների արկղի մարմինը նորով փոխարինելու դեպքում (մ. 37) անհրաժեշտ է՝

ա. Արագությունների արկղի մարմինը տեղափոխեցնել միջանցային սոնակին զուգահեռ և շրջանակի կենտրոնի համեմատ:

բ. Պահպանել տարածության չափը միջանցային սոնակի առանցքից մինչև արագությունների արկղի խառնուրդ մասերն, այդ տարածությունը հավասար է 193,5 մմ (նկ. 11):

193,5 մմ. տարածությունը պահպանվում է հատուկ տեղավորող շաբլոնի ոժանդակությամբ, կամ թե 163,5 մմ. յերկարություն ունեցող չափսի շնորհիվ:

գ. Ձգել՝ արկղի մարմինը շրջանակին. ամրացնող գնդերիթներն, ընդլայնեցնող կոնաձև գործիքով մեծացնել քիչ ավելի մեծ տրամագիծ ունեցող շպիլկաների համար ուղեցույց անցքերը և հետո նոր կո-



Նկ. 11. Արագությունների տուփի տեղադրում:

նաձև շաղկապները հարմարեցնել ընդլայնված անցքերին:

Արագությունների արկղի մարմնի նեցուկային պտուտակը (մ. 89) պետք է սեղմ ձգված լինի պնդողակով և ունենա 0,05—0,075 մմ. միջարանք իր ծայրի և մարմնի նեցուկի միջև:

Պետք է ստուգել շոշափիչով:

Միջանցային փոխանցում

1. Տեղադրված միջանցային փոխանցումը պետք է դառնա հետ ու առաջ առանց ցնցումների և կերվածքների: Այս բանը ստուգվում է շուռ տալով:

2. Միջանցային փոխանցման կոնաձև ատամնանիվների (մ. 61 և 99) կցորդումը պետք է կարգավորել միջադիրներով (մ. 106, ա. 6. Յ.):

3. Կոնաձև ատամնանիվների կողքի միջարանքը պետք է լինի 0,15—0,25 մմ., վոր պետք է ստուգել շոշափիչով:

4. Կոնաձև ատամնանիվների կցորդումը պետք է ստուգել ներկ քսելու միջոցով, ընդ վորում տանող անիվի ատամները ծածկել ներկի բարակ շերտով և դարձնել մեկ լրիվ շրջան:

Ծիշտ կցորդում կարելի չէ համարել այն ժամանակ, յերբ ներկը պարզ հետք է թողնում ատամների ամբողջ մակերեսի վրա, միջին զծից սկսած, քիչ ավելի մոտ դեպի ատամի քիթը, քան կրունկը:

Ծանոթություն: Սխալ կցորդման դեպքում անհրաժեշտ է նորից կարգավորել միջադիրները միջոցով (մ. 106, ա. 6. Յ.) և կցորդումը կրելին ստուգել նշված ձևով:

Դիֆերենցիալ

1. Դիֆերենցիալը շրջանակի վրա տեղադրելուց հետո, կիսասունների պատյանի (մ. 120) և ֆլանցների (մ. 113) միջև 0,8—1 մմ. տարածություն պետք է լինի, (ստուգել շոշափիչով):

2. Դիֆերենցիալը տեղադրելուց հետո պետք է ատամնանիվները (մ. 112) դարձնել մի լրիվ պտույտ: Ատամնանիվը պետք է դառնա ազատ և առանց փակընկնելու:

3. Կիսասունների պատյանները (մ. 120) պետք է միացվեն շրջանակին սեղմ, առանց միջարանքի և նրանց՝ շրջանակին ամրացնող գնդերիթներն ամուր ձգվեն:

4. Դիֆերենցիալի ծածկիչը շրջանակի վրա իր տեղը դնելուց առաջ հարկավոր է մանրազնին կերպով շրջանակի ներսը նայել, մաքրելով մետաղի կտորներից և այլ կեղտից:

5. Հետևի անիվները պետք է իրենց սանդիկներով ընդհուպ ամրացվեն կիսասունու պատյանի ծածկոցում գտնվող ողին (մ. 125):

Շարժիչի տեղադրումը

1. Շարժիչի բոլոր չորս հենարանային թաթերը պետք է սեղմ, առանց միջարանքի միացվեն շրջանակին:

2. Շարժիչը շրջանակի վրա դնելուց հետո, անհրաժեշտ է նրան միացնել փոխանցման մասի հետ: Այդ դեպքում,

մ. 44. պետք է ձեռքով ազատ մտնի մ. 90-ի մեջ, այս բանի համար շարժիչը պետք է կենտրոնականացնել (լինզի միջոցով): № 90 և 44 մասերի թեքություններից և նրանց անժամանակ մաշվելուց խուսափելու համար վոչ մի դեպքում չի թույլատրվում № 44 մասը № 30 մասի մեջ մտցնել խփելով:

3. Գնդերիթները (մ. 447 a) պետք է ամուր ձգվեն և յերկաթալարով կապվեն:

4. Կցորդման մեխանիզմի սեղմիչ մուխակի (մ. 441) և անջատիչ լծակների ծայրերի միջև յեղած

տարածութիւնը պետք է լինի առնվազն 5 մմ.: Վերջինս հարկավոր է կանոնավորել ձգանով (մ. 514):

Փոկային անիվի փոխանցումը

1. Յեթե տրակտորի վրա փոկային անիվ կա, կոնաձև ատամնանիվների (մ. 473 և 82) կցորդման կարգավորումն անհրաժեշտ է կատարել միջադիրների (մ. 476 ա. Ե. Ե.) ոժանդակութեամբ:

2. Կցորդման ստուգումը կատարել «միջանցային փոխանցում» գլխում հիշված մեթոդով:

Ղեկի սխտեմը

1. Ղեկի սյունիկում սոսին պետք է դառնա ազատ, առանց քերվելու և ցնցումների:

2. Ղեկանիվին ազատ շարժում կարելի չէ տալ մինչև 25°, կամ թե շրջադարձի 1/15 մասը:

3. Վորթաձև ատամնանիվի յերկայնավաղքը չը պետք է լինի 0,25 մ.մ. ավելի:

4. Ղեկային յերկայնակ ձգանում (մ. 552) զըսպանակների (մ. 554) առաձգականութիւնը կարգավորելիս զսպանակների պարուրների ընթացքը պետք է լինի 5 մ.մ. վոչ պակաս և այդ դեպքում հենարանային մասը մ. 377a պետք է համատեղվի 556 և 557 մասերի հետ:

Բաքեր, արմատուրա

1. Վառելանյութերի, ջրի և այլ բաքերը, սնման—մատակարարման խողովակները, ծորակները և միացման տեղերը չպետք է կաթեն:

2. Վառելանյութի և ջրի բաքերը պետք է ստուգ-

ման յենթարկվեն և հայտնաբերված կաթելու տեղերը պետք է կպցնել:

3. Տրակտորի վրա բաքերը տեղավորելիս անհրաժեշտ է նրանց տակը կարտոնե կամ բրեզնտի միջադիրներ դնել:

4. Տրակտորի թևերի և բաքերի հենարանի միացումը պլատֆորմի հետ պետք է լինի ամուր և հաստատուն:

5. Վերանորոգված տրակտորը հավաքելուց հետո պետք է ներկել:

Տրակտորի մեխանիզմները

Արագութիւնների արկղը (տուփ)

1. Հետընթաց շարժման ատամնանիվի (մ. 41) յերկայնակ վաղքը սոնակի վրա (մ. 43) պետք է լինի 0,5 մմ-ից մինչև 1 մմ.:

2. Միջին սոնակի յերկայնակ վաղքը պետք է լինի 0,8 մմ-ից մինչև 1 մմ. Այդ վաղքը ստացվում է միջին սոնակի (մ. 45 և 47) հենարանային տափողակների միջև յեղած տարածութիւնից: Վաղքը պետք է կարգավորել միջադիր կիսողակներով (մ. 46):

3. Վերին սոնակի յերկայնակ վաղքը պետք է լինի 1—1,4 մմ: Կանոնավորվում է միջադիրներով (մ. 70 ա Ե Ե Դ):

4. Ստորին սոնակի յերկայնակ վաղքը պետք է լինի 2—3 մմ: Կանոնավորվում է միջադիրներով (մ. 70 ա Ե Ե Դ):

5. Արագութիւնները փոփոխող յեղանները (մ. 60, 58) պետք է ազատ նստեն ատամնանիվներում (մ. 50, 51) ունենալով միջարանք 0,12-ից մինչև 0,36 մմ:

6. Արագությունների արկղի յուղային ատամնանիվի յերկայնակ վազքը վռանի վրայով պետք է լինի մինչև 1 մմ.:

7. Պետք է ստուգել թե վորքան դյուրին է պտտվում արագությունների արկղի վերին սոնակի (մ. 81) գլանաձև ատամնանիվը վռանի վրա (մ. 78): Ատամնանիվը պետք է աղատ պտտվի և ունենա յերկայնակ վազք մինչև 1 մմ.:

8. I, II. և III. արագությունների ատամնանիվների (մ. 63, 64, 65) տեղավորումը սանդղիկի վրա (մ. 62) անհրաժեշտ է կատարել սեղմիչի միջոցով հավասար, առանց թեքումների:

Ատամնանիվների խփումն անհրաժեշտ է ստուգել, փորձելով ատամնանիվների մեկ կոմպլեկտն: Ինչդիկատորի շեղում թույլատրվում է մինչև 0,25 մմ: Վերպես բացառություն կարելի չէ թույլատրել կոպիտ ստուգում քանոնի ոժանդակությամբ, վորը դժբաղում է ատամնանիվի և սանդղիկի վրա:

Միջարանքը պետք է ստուգել շոշափիչով մի քանի տեղերում:

9. Արագությունների արկղի իրանում (մ. 37) կոնաձև ատամնանիվի (մ. 61) տեղավորումը պետք է կատարել հատուկ շաբլոնով—ողով: Ատամների ուղիղ տեղադրման դեպքում, շաբլոն ողակըն պետք է իրենքսի կոնով համատեղվի ատամների կոնաձև մակերեսներին և արագությունների արկղի մարմին: Այդ դրությունը կանոնավորվում է կարգավորիչ միջադիրներով:

10. Յեթե շաբլոն ողակ չկա, անհրաժեշտ է ատամնանիվների (մ. 61) դրությունը միջադիրներով կանոնավորել այնպես, վորպեսզի արագությունների արկղի մարմնի (մ. 37) ատամնանիվի (մ. 61) միջև փոքրակի տարածությունը հավասար լինի 1 մմ.:

11. Կանոնավորումն անհրաժեշտ է կատարել աղյուսակի մեջ նշված միջադիրների միջոցով:

Ծանոթութուն: Ելեկտրոշարժիչով աշխատեցնելու սարքավորման բացակայության դեպքում թույլատրվում է արագությունների արկղը փորձարկել անմիջապես տրակտորի վրա՝ աղյուսակում հիշված ժամանակի սահմաններում:

12. Ատամնանիվները պետք է աշխատանքի համար անպետք համարել, յերբ ատամները մաշված են 0,8 մմ: Մաշվածությունն անհրաժեշտ է վորոշել ատամնաչափով ատամի ամբողջ յերկարությամբ, ոգտրվելով սույն գրքույկի վերջին կցված ատամնանիվների աղյուսակից:

Միջադիրների աղյուսակ:

Ծանրի №	Մետաղի միջադիրների հաստությունը մ. մ.	Քանակը մեկ տրակտորի համար
70 a.	0,2 մմ.	2 հատ
70 б.	0,8 "	2 "
70 в.	0,5 "	2 "
70 г.	1,5 "	1 "

Դիֆերենցիալ:

1. Դիֆերենցիալի սանդղիկը (մ. 111) և մեծ գլանաձև տանող անիվը (մ. 112) փոխադարձաբար չեն փոխարինվում, վորովհետև ըստ բացակների մի քանի խմբերի յեն դասավորված, և մեկ խմբի մ. 111 չի կարելի հավաքել ուրիշ խմբի մ. 112 հետ:

10. Արագուծյունների արկղի բանեցման յեղանակը

ՊՆՆ. Բառ կազմի	Աշխատանքի հիմնական էլեմենտները	Ժամանակը ընդհանուր	Գյուղական մասնակցող ատամնանիվ		Հիմնական ոպերացիաներ
			Մասն- բի ՆՆ	Ատամ. բանակ	
1	Բանեցում I արագուծյան	10	50 63 41 64 51 81 67	15 48 12 45 25 49 38	Ատամնանիվների աշխատանքը ընդունվում է և աղմուկ (թիկոյ) և հայտնաբերվում:
2	Բանեցում II արագուծյան	10	50 64 41 51 81 67	18 48 12 25 49 38	2. Ստուգվում է շոշափելով (տ) յեղանակների տաքացումը:
3	Բանեցում III արագուծյան	10	51 65 64 41	25 38 45 12	բ) Առանցքակալների տաքացումը: գ) Ատամնանիվների բերանի վրանների քերվելը:
4	Բանեցում հետոն-թայ արագուծյամբ	10	51 41 64 41	25 18 45 12	
5	Բանեցում չեղող դրուծյամբ	5	51 31 67	25 49 38	
	Ընդամենը	45 բ.			

2. Նախքան սանդիկի վրա դիֆերենցիալի անիվը հագցնելն անհրաժեշտ է ճիշտ չափել նրանց տրամագծերը և համոզվել, վոր 0,25 մմ անհրաժեշտ ձգումն ապահովված է:

3. Դիֆերենցիալի ատամնանիվը սանդիկի վրա դնելուց առաջ հարկավոր է տաքացնել մինչև 150°—200°C:

4. Տեղադրման սեղմությունը ստուգել 0,05 մմ շոշափիչով, վորը չպետք է անցնի:

Ծանոթութուն: Միջարանքներ թույլատրվում է ունենալ անիվի հաստության կեսի և շրջագծի մինչև $\frac{1}{10}$ -ի չափ:

5. Ուղեկիցը—սատելիտը (մ. 115) դիֆերենցիալի խաչմերուկի (մ. 116) վրա պետք է աղատ դառնա:

6. Դիֆերենցիալի հավաքումից հետո անհրաժեշտ է փորձել նրա ատամնանիվների թեթև պտտումը: Նրանք պետք է հեշտ և սահուն դառնան 200 մմ. յերկարություն ունեցող հատուկ բանալիով: Սեղմում կամ քերվածք չի թույլատրվում:

7. Գնդերիթները պետք է ամուր ձգվեն և պընդողակները—շալինտներով ամրացվեն:

8. Դիֆերենցիալի կոնաձև ատամնանիվներն անպետք են համարվում, յեթե ատամները մաշված են 0,8 մմ:

Կիսաստնիներ:

Կիսաստնիների առանցքակալները հարկավոր է կանոնավորել կարգավորիչ միջադիրներով (մ. 120 a. Ը. Բ. Դ.):

**Միջադիրների աղյուսակ (զույգ կիսասունների
թվանոցների համար)**

Մասերի №№	Միջադիրների հաստությունը	Գոհակը մեկ տրակտորի համար
124 a	0,2 մմ.	16 հատ
124 б	0,5 >	12 >
124 в	0,8 >	12 >
124 г	1,5 >	8 >

1. Միջադիրների ընտրությունը պետք է ապահովի կարգավորման ճշտությունը 0,1 մմ. սահմաններում:

2. Առանց կալաներն անհրաժեշտ է կարգավորել հետևյալ կերպ.

ա. Միջադիրների վողջ կոմպլեկտը մոտավորապես հագցնել (124 аБВГ.) և գնդերի թիվներով ամրացնել, վորից հետո կիսասունին ձեռքով պտտել:

Ծիշտ կարգավորված կիսասունին պետք է ձեռքից դառնա, սակայն չպետք է ունենա խաղ: Յեթե կիսասունին դժվարությամբ է դառնում, կամ թե պըտրտվում է չափազանց ազատ, հարկավոր է նորից կարգավորել, հանելով կամ ավելացնելով միջադիրներ, յերկու կողմից ել հավասար քանակով և հաստությամբ:

3. Նախքան կիսասունու հավաքելը պատյանի մեջ (մ. 120) և առանցքակալներում (մ 4020), անհրաժեշտ է 600 գրամ սոլիդոլով լցնել:

4. Թաղիքն յուղանոցը (մ. 125) պետք է միջադիր ողից 2 մմ. բարձր լինի և սեղմ հագցված լինի կափարիչի փորակում. (մ 122) և միջադիր ողակի վրա:

Ծանոթություն. Միայն հավաքման դեպքում յուղանոցի և նրա հետ համատեղված մյուս մասերի միջև 2 մմ. ցցուկի բացակայությունը պարող է փոշի թափվել կիսասունների առանցքակալների միջև և կարճացնել առանցքակալի աշխատանքի տևողությունը:

Ռադիատոր (հովացման սիստեմ)

Հավաքման պահին անհրաժեշտ է հետևել վորպետի փչացած միջադիրներ (մ. 510) չդրվեն, նաև, վոր յուղված լինեն բելիլայով, սուրիկով կամ ծայրահեղ դեպքում տավոտով, միացումներից ջրի հոսումն արգելելու համար:

2. Հավաքված ռադիատորն անհրաժեշտ է յենթարկել 0,5ից—1 ատմասիերի չափ հիդրավլիկ ճնշման, ստուգելով մանոմետրի միջոցով կամ առանց նրանի ֆորձի ժամանակ ռադիատորը չպետք է հոսի:

3. Ռադիատորը վերանորոգելիս թույլատրվում է ա) խողովակի կարերը (ձեղքված տեղերը) զոդել-կպցընել՝ բ) խափանել վոչ ավելի քան 30 խողովակ:

Ողազտիչ: Ողազտիչը ստուգելու համար անհրաժեշտ է ուղադրություն դարձնել վորպետի՝

ա). ողազտիչի ներսը լավ մաքրված լինի կեղտից:

բ) կպցրած—զոդված կարերը պետք է լինեն վողջ, իսկ ձեղքվելու դեպքում—պետք է նորից մաքուր և լավ կպցվեն:

գ) Ստուգել ողազտիչում տեղավորված դարսվածքը (մասսան), վորը պետք է ունենա համաչափ լուսանցը:

2. Ողազտիչը չքանդել, իսկ նորոգման ժամանակ լավ մաքրել սպիտակ նավթով:

3. Յերկաթալարն դարսվածքը (ցանցը) անհրա-
ժեշտ և նավթով լվանալուց հետո յուղել ավտոլով:

IV Նորոգումից հետո տրակտորի աշխատեցումը յեվ
ընգունումը: Ստուգում արտաքուստ

Յուրաքանչյուր վերանորոգված տրակտորը հա-
վաքելուց հետո անհրաժեշտ և ստուգել՝

1. Արդյո՞ք արակտորի բոլոր մասերն իրենց տե-
ղերումն են:

2. Բոլոր գնդերի թիկների և պնդողակների ամուր
ձգվածությունը:

3. Զրի բարերի, վառելանյութի և յուղման սիս-
տեմի խողովակների միացումները պետք և կիպ լինեն,
վորպեսզի ծորում տեղի չունենա:

4. Տրակտորի հետևի մասը յուղով, մինչև յու-
ղալին խցանների բարձրությունը լցնելը (վիսկոզիտն
կամ նիզոր յուղ—48 լիտր): Շարժիչի պատենատուփի
մեջ յուղը պետք և լցնել մինչև վերևի ստուգիչ ծորա-
կը (յուղ—ավտոլ «Ս» կամ «Տ», ծավալ—9 լիտր):

5. Ռադիատորի մեջ ջուր պետք և լինի (ջուրը
պետք և լցվի մինչև ստուգիչ խողովակի մակերևույ-
թը, ծավալը—45 լիտր):

6. Յուղաբների առկայությունը և նրանց մեջ
յուղ լցնելը (տրակտորի վրա պետք և լինի ընդամենը
23 յուղար):

Մեխանիզմների աշխատանքի ուսուցումը:

Տրակտորի մեխանիզմների աշխատանքը ստուգելու
համար անհրաժեշտ և տրակտորը բարձրացնել դոմ-
կրատով, աշխուհետև շրջանակի հետևի մասը հենա-
րանների վրա տեղավորեցնել (փայտե հեծաններ):

Դրանից հետո տրակտորը պետք և ստուգել, հեր-
թով փոխելով բոլոր արագություններին:

Փոխանցման մեխանիզմի աշխատանքն ուղադրու-
թյամբ լսելով պետք և կատարել ստուգում հետևյալ
կերպ.

Ոպերացիաների երկմաններ	Բանեցնելու տեղութ. ըսպենքով	Փորձարական հիմնական ոպերացիաները
Աշխատանքը 1 արա- գությամբ	5	1 Ստուգել կցորդման մե- խանիզմն բանուկ դրո թյամբ

Աշխատանք II արագու- թյամբ	5	3. Ստուգել արագու- թյունների փոփոխումը
------------------------------	---	---

Աշխատանք II արագությամբ	5	3. Լսել արագությունների տուփի, զիֆերենցիալի միջանցային փոխան- ցումը և փոխանիվի փո- խանցման աշխատանքը:
Հետընթաց արագու- թյամբ	3	4. Ստուգել արդեւակի դոմ- կրատի ծորակները և կար- գավորումը:
Փոխանցում փականիվի միջոցով	7	

Ընդամենը 23 ըրպե:

Տրակտորի մեխանիզմների ստուգման տեխնիկան:

1 Վտտնակալի (պեդալի) սեղմված դրության
ժամանակ կցորդման մեխանիզմն (ագուցիկը) բոլորովին
անջատվում և, կիսատ անջատման ժամանակ անհրա-
ժեշտ և ագուցիկը վերակարգավորել:

2. Կցորդման մեխանիզմի աղատված ժամանակ
արագությունների փոփոխումը պետք և կատարվի
դյուրին և առանց ատամնանիվի վորեհ աղմուկի:

3. Այդ բանից հետո լսել միջանցային փոխանցման աշխատելու Բարձր ադմուկի, գոռոցի, խոշտացնելու ժամանակ միջադիրներով (մաս 106 ձ.Ճ.Բ.) պետք է կարգավորել միջանցային փոխանցումը:

Փոկանիվի աշխատելը ստուգելու համար անհրաժեշտ է.

ա) Ձեռքով շոշափել, վորպեսզի պարզել փոկանիվին փոխանցելու սոճակի կողքի խաղը: Կողքի խաղը 0,5 մմ-ից ավելի չպետք է լինի: 0,5 մմ-ից ավելի լինելու, կամ նրա բացակայությամբ դեպքում անհրաժեշտ է միջադիրներով (մաս 477 Յ.Ճ. Բ.) կարգավորել:

բ) Պետք է լսել կոնաձև ատամնանիվների աշխատելը (մաս 82.473): Ադմուկի կամ գոռոցի դեպքում ատամնանիվների կցորդումը կարգավորել միջադիրներով (մաս 477 ձ. Ճ. Բ.):

Ծանոթություն: Ատամնանիվները միջադիրներով կարգավորելիս անբավարար հետևանքների դեպքում անհրաժեշտ է ատամնանիվները (մաս 473,82), ստուգել: Ատամներում թերություններ հայտնաբերելու դեպքում, ատամնանիվները պետք է փոխել:

5. Անհրաժեշտ է լսել և ստուգել շարժիչի աշխատանքը հավաքված տրակտորի վրա, և այդ դեպքում հատուկ ուշադրություն դարձնել՝

ա) Ծառժիչի աշխատանքի վրա սակավաթիվ պլատոյաների ժամանակ՝ ձեռքի հայթայթման խուփի գործողությունից:

բ) Ուղափոխիչի աշխատելու վրա, (թևերը չպետք է դիպչեն ռադիատորի վահանիկներին և ստուգել խողովակին):

գ) Յուղախողովակների միացումներից առաջացած ծորումների վրա, նաև յուղի մանոմետրի վրա:

դ) Ռադիատորի միացման տեղերից ջրի հոսելու վրա:

յ) պատենատուփի ծորակներից և խցանների միացման տեղերից յուղ կաթելու վրա (միացման տեղերից կաթելն անթույլատրելի չէ):

6) Ստուգել տրակտորի լուսավորությունն առջևի և հետևի լիառերում:

Լույսի բացակայությամբ դեպքում, առաջին հերթին անհրաժեշտ է ստուգել հաղորդիչների կոնտակտները և նրանց մեկուսիչով փափաթել: Ֆառերում լույսի բացակայության յերկրորդ պատճառը կարող է լինի լամպերի այրվածությունը կամ թե դինամոյի լարվածության կարգավորիչի անկանոնությունը:

7) Վերանորոգված տրակտորի մեխանիզմների փոխադարձ գործողությունները փորձելուց և պրակտորի արտաքին տեսքը քննելուց հետո — թերությունների բացակայության դեպքում, տրակտորը համարել պիտանի բանեցնելու համար:

8. Թերությունների բացակայության դեպքում փորձնական բանեցումից հետո տրակտորը կարելի չէ համարել պիտանի ոգտագործման համար, վոր և պետք է արձանագրել տրակտորի պասպորտում: Նորոգումից դուրս յեկած տրակտորները փորձնական բանեցումից և ոգտագործելու համար հանձնելուց հետո հանձնարարվում է առաջին 10-ժամվա ընթացքում 30 ուժից ավելի չբեռնավորել:

Հ Ի Ա Հ Ա Ն Գ

ՇԱՐԺԱՆԵՐԻ ՊԵՇԵՆԴՆԵՐԸ ԲԵՐԻՏՈՎ ԼՑՆԵԼՈՒ ՄԵՍԻՆ

I Պահանդի ախտահանումը

1. Բանեցված պահանդները պետք է նախորոգ մաքրել յուզերից, լվանալով 10 տոկ. կաճուստիկյան սոդայի կամ ուտիչ նաարիումի լուծույթի մեջ, վորից հետո լվանալ վաննայում մաքուր հոսող ջրով:

2. Պահանդները մաքրելուց հետո ծածկել բորակաքարով, թրջելով նրանց վաննայում ֆլյուսային հեղուկով, վորը բաղկացած է 27 մաս քլորյան ցինկից, 11 մաս նաշադիրից և 62 մաս ջրից:

3. Այդ ոպերացիաներից հետո պահանդները պետք է չորացնել չոր յերկաթե թիթեղի վրա մինչև նրանց վրա սպիտակ հետքեր ստացվելը:

II Պահանդների կլայեկելը

1. Վոչ մի դեպքում չի կարելի թուլատրել կլայեկելիս գործածել անագի և բաբիտի մնացորդներ, նմանապես անհրաժեշտ է պաշտպանել պահանդները կաթիլներից, փոշուց և այլն:

2. Կլայեկելու յենթակա պահանդները պետք է բոլորովին մաքրված լինեն բաբիտից:

3. Կլայեկելու ժամանակ պետք է պահպանել ջերմությունը՝

ա) Յեթե կլայեկը մաքուր անագ է, — պահպանել 290 — 320°C:

բ) Յեթե նա բաղկացած է 63 տոկ. անագից և 37 տոկ. կապարից — 240 — 320°C:

4. Պահանդը կլայեկի մեջ պահելու համար բավական է 2 րոպե, այսինքն այնքան ժամանակ, վորբան հարկավոր է վորպեսզի պահանդը հասնի կլայեկի ջերմությանը: Յերկար պահելը վոչ մի առավելություն չի տալիս:

5. Կլայեկելու ժամանակ անագն որսիդացումից պաշտպանող վոչ մի փոշի չպետք է գործածել, վորովհետև նրանք կպչում են պահանդին, վերջինս կլայեկից հանելու ժամանակ:

Այդ պատճառով անհրաժեշտ է առնվազն վեցորյակում մեկ անգամ կլայեկը թարմացնել հետեյալ ձևով՝

ա. Մաքրել հալված անագի բոլոր մետաղը (շլաքը) թե նրա մակերեսից և թե վաննայի պատերից:

բ. Ուժեղ կերպով խառնելով կլայեկը, փոքր չափերով ավելացնել նաշադիր և խառնել այնքան, մինչև վոր շլաքի գոյացումը դադարի:

գ. Ամիսը մեկ անգամ վաննան յենթարկել լիակատար մաքրման, ամբողջովին փոխելով հին կլայեկը:

III Պահանդները բաբիտով լցնելը

1. Բաբիտի կտորներն անհրաժեշտ է հալել նախապատրաստման վաննայում, նրա ջերմաստիճանը պետք է լինի 480 — 495°C:

2. Հալված բարիտի ջերմաստիճանը լցման նոս-
նոկի վաննայի մեջ պետք է լինի 440 — 460°C:

3. Անհրաժեշտ և առնվազն ժամը մեկ անգամ
խառնել հալված բարիտը, մանավանդ վաննի հատա-
կի բարիտը, փորպեսզի թույլ չտալ պղնձի և անագի
բիմիական խառնուրդների դժվար հալվող բյուրեղնե-
րը հատակում նստեն, թե նախապատրաստման վան-
նայում և թե լցման ստանոկի վաննայում:

4. Հալված բարիտի մակերեսը թե նախապատ-
րաստման վաննայում և թե լցման ստանոկի վաննա-
յում պետք է մշտապես ծածկված լինի մաքուր և չոր
փայտածուխի շերտով:

Ս. Տ. 2. տրակտորների բոլոր ոգտագործողներին

Տրակտորների փորակը բարելավելու նպատակով,
Ստալինգրադի տրակտորային գործարանը դիմում է
հատուկ խնդրով բոլոր Ս. Տ. 2. տրակտորների ոգ-
տագործողներին խնդրելով հայտնել գործարանին
տրակտորի մասերի նկատմամբ տեղի ունեցող բոլոր
թերությունների և կոտորվածքների մասին, ստորև
բերված ձևով:

1. Տնտեսության անունը:

2. Փոստյին և յերկաթուղային հասցեն:

3. Տրակտորը ստանալու ժամանակը Ս. Տ. գոր-
ծարանից:

4. Տեղի ունեցած կոտորվածքների ժամանակը:

5. Տրակտորի գործարանային № №:

6. Շարժիչի գործարանային № №:

7. Կոտորված մասերի անունը և նրանց № №:

8. Ինչ մասեր են փչացել ջարդված մասի հետ
միաժամանակ:

9. Քանի ժամ է աշխատել տրակտորը:

10. Տրակտորը քանդվել է արդյոք և հավաքվել,
ի՞նչ պատճառով և ի՞նչ մասեր են յեղել փոխված այդ
ժամանակ:

11. Ի՞նչ հանգամանքներում է տեղի ունեցել
փորձանքը և ի՞նչ պատճառով (ձեր կարծիքով):

Ծանոթություն: Մասերի անունները և համար-
ները հայտնեցեք միմիայն մեր կատարողի հա-
մաձայն. ցույց տվեք վերևում հիշված բոլոր
տեղեկություններն, այլապես անհնարին է
պարզել փորձանքի մեղավորին: Յեթե մեղա-
վորը գործարանն է, այդ դեպքում դուք կըս-
տանաք համապատասխան մասերը հերթից
դուրս և ձրի: Այդ արձանագրությունը (ակտ)
պետք է վավերացված լինի տեղական քաղ-
րաժնի կողմից, փորտեղ այդպիսին գոյություն
ունի:

Այն բոլոր մասերը, փորձնք ձեր կարծիքով յե-
ղել են փորձանքի պատճառն, ուղարկեցեք մեր հաս-
ցեյով և այդ մասին ահառում նշեցեք:

Կոտորված մասերի ուղարկելը մեր հասցեյով հե-
տադրույթյան համար պարտադիր է: Բացի ջարդված
մասերից խնդրում ենք ձեզ հայտնել տեղեկություն-
ներ նաև ամենապատասխանատու և ամենաշատ մաշ-
ված մասերի վերաբերյալ, որինակ՝ գլանների (գիլ-
դա) (մ. 170) մխոցների (մ. 208), մխոցների ողերի
(մ. 209—210), մխոցային մատերի (մաս 211), ծնկաձև
առանցքի շարժանակային վզիկների (մաս 186), շար-
ժանակի վերի գլխիկի վռանի (մաս 203), հրիչների
(մաս 176) լծակի մատերի (մաս 286) և այլն:

Բոլոր ջարդված շարժանակներն անպայման ու-

դարեկեցիք մեր հասցեյով: Մասերի մաշվածքի չափի վերաբերյալ տեղեկությունները կարելի չէ ստանալ չափելով սովորական միկրոմետրով և ինդիկատորով, վորոնք կարելի չէ գտնել ամեն վերանորոգման արհեստանոցում:

Գլանների նկատմամբ տեղեկություն պետք է տալ ներսի տրամագծերի չափի մասին վերևում և ներքևում, չափելով յերկու ուղղությամբ, բլոկի յերկարությամբ և լայնությամբ: Ծնկաձև առանցքի վզիկների նկատմամբ — առանցքի հարթությունում և նրան ուղղահայաց, այդ չափերի տարբերությունը տալիս է ելիպս:

Մխոցային ողակների նկատմամբ — միջարանքը կտրվածքում, նաև ողակների բարձրությունը:

Մխոցի նկատմամբ չափել արտաքին տրամագծերն յերկրորդ ողակից ցածր, յերկու փոխադարձ ուղղահայաց ուղղությամբ, բլոկի յերկարությամբ ու լայնությամբ, նմանապես մխոցների փոսարակների և մատի անցքի լայնությունը:

Մատի նկատմամբ պետք է չափել տրամագծերն այն տեղերում, վորոնք համապատասխանում են վռանին և մխոցին. նույն ձևով պետք է չափել մյուս մասերն, աչքի առաջ ունենալով նրանց մաշվածությունից բնույթը:

Ցանկալի չէ, վոր չափումները պարզաբանված լինեն սխեմաներով, նշելով չափած տեղերը:

Անհրաժեշտ է նշել տվյալ մասի աշխատած ժամկրի քանակն և աշխատիքի պայմանները բեռնավորման և յուղման տեսակետից: Առանց այս վերջին տեղեկությունների կատարած չափումներն անորոշ են:

Գործարանի համար հետաքրքիր կլինեն նաև յեթե դուք հայտնեյիք, թե քանի ժամ աշխատելուց հետո յեն շարքից դուրս գալիս մասերը, բաժանելով այդ տեղեկությունները յերեք խմբակի՝

1. Մասերի անպետքանալը կորսվածքի պատճառով:

2. Մաշվածություն պատճառով:

3. Կորցնելու պատճառով:

Վերջապես ցանկալի չէ ունենալ նաև տեղեկություններ ոգտագործման վերաբերյալ, որին հաճախ վառելանյութի ծախսը մեկ ժամում և 1 հեկտարի վրա, տրակտորի արտադրողականությունն այս կամ այն աշխատանքի ժամանակ, վորոնք կընդունվեն մեր կողմից շնորհակալությամբ: Ընդհանրապես սպառողներին ստացած նամակներում թված տեղեկությունները մեր տրակտորների աշխատանքի և վորակի մասին նաև խորհուրդները կառուցվածքի այս կամ այն փոփոխության մասին, մեզ համար հիմք են ծառայում տրակտորների վորակը բարձրացնելու գործում:

Աչքի առաջ ունենալով, վոր մեր տրակտորի բարելավումն ընդհանուր գործ է թե սպառողի և թե գործարանի համար, մենք խնդրում ենք մեզ հետ կապ պահպանել, կատարելով այն տմենն, ինչի մասին մենք հիշել ենք այս նամակում: Տեղերից ստացած զանազան հարցումներին մենք տալիս ենք լրիվ պատասխաններ:

Ս. Տ. Զ. Ղերեկտոր՝ ՏՐԵԳՈՒԲԵՆԳՈՎ
Գլխ. տեսուչ ՍԱԶԱՆՈՎ

Ա. Ղ. Յ. Ո. Ս. Ս. Կ.
Ստալինգրադի C.T.3. 15/30 տրակտորի
ատամնաանիվների

Ատամնաանիվների №№	Ատամների թիվը	Սկզբնական տրամագիծը	Արտաբերն տրամագիծը	Ատամի գլխիկի բարձր. բնա տատմանիկի	Ատամի հաստության թյունն ըստ տատմանիկի (ընթացիկ)	Ատամների կողքի միջարանըը հավաքելու ժամանակ	
						Միլիմետր	Մաքսիմում
41	12	60	70,5	5,58	8,82	0,010	0,480
64	45	225	229,5	2,3	6,66	0,010	0,580
50	18	90	100,5	5,47	8,83	0,010	0,580
41	18	90	97,5	3,92	7,74	0,010	0,480
51	25	125	132,5	3,87	7,75	0,010	0,580
65	38	190	197,5	3,83	7,75	0,010	0,580
67	38	190	197,5	3,83	7,75	0,010	0,580
81	49	245	252,5	3,81	7,75	0,050	0,600
50	15	75	84,5	4,82	8,46	0,003	0,590
63	48	240	245,5	2,80	7,02	0,003	0,590
112	75	637,5	645,25	3,93	11,33	0,035	0,040
181	21	74,24	79,24	2,6	3,88	0,040	0,35
218	12	42,42	47,42	2,69	3,88	0,040	0,35
222	12	30	35	2,62	3,84	0,023	0,22
223	12	30	35	2,62	3,84	0,023	0,22
189	34	117,6	124,1	3,32	5,05	0,050	0,20
184	68	235,2	241,7	3,28	5,05	0,050	0,20
387	34	117,5	124,1	3,31	5,05	0,010	0,510
448	16	68	74,5	3,4	6,49	—	—
447	16	68	75,5	3,4	6,50	—	—
82	21	133,35	141,62	6,46	9,60	0,000	0,230
473	18	114,3	123,94	6,52	10,23	0,000	0,230
61	13	94,25	114,32	10,85	13,68	0,000	0,65
99	50	352,5	364,58	4,14	8,88	0,000	0,250
114	36	228,6	228	3,97	8,27	0,000	0,33
115	15	95,25	111,43	8,92	11,32	0,000	0,33
543	23	50,5	—	—	—	—	—
550	25	137,5	—	—	—	—	—
98	13	110,5	128,25	9,39	14,935	0,035	1,040



ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0288345

16411

զրհ

5817

СПРАВОЧНИК

**по контролю качества
ремонта тракторов**

СТЗ—1

На армянском языке

Սփրոնիկ ճարտարագիտական