

KOMBAINI

CK-3



TEHNILINE

HÖÖLDÄMINE

631.3
K64

A-23892

KOMBAINI CK-3
TEHNILISE HOOLDAMISE
EESKIRJAD

KUSTUTATUD

N. V. Gogoli nimele Tallinnas
Keskraamatukogu
Тартуская Городская
Центральная библиотека
им. Н. Б. Гоголя
Invent. nr. 117261

(Tehnika)

EESTI RIIKLIK KIRJASTUS
TALLINN 1961

631.354.004
K64

Originaali tiitel:

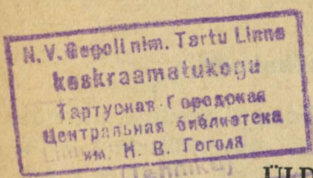
ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОГО УХОДА
ЗА КОМБАЙНОМ СК-3

Бюро технической информации ВИМа
Москва 1960

Tõlkinud A. Ora

Kombaini СК-3 tehnilise hooldamise eeskirjad on koostanud tehniliste teaduste kandidaat M. N. Portnov ja Üleliidulise Põllumajanduse Mehhaniseerimise Teadusliku Uurimise Instituudi (ГОСНИТИ) masina-traktoripargi tehnilise teenindamise laboratooriumi töötajad. Eeskirjade koostamisel on kasutatud Taganrogi kombainitehase ГСКБ ja tehase «Serp i Molot» ГСКБД tehnilist dokumentatsiooni.

TARTU ÜLIKOOLI
RAAMATUKOGU



ÜLDEESKIRJAD

Õigeaegne ja kvaliteetne tehniline hooldamine tagab kombainide katkestamatu töötamise, aitab suurendada nende tootlikkust ja pikendada tööiga.

Kombainide tehniline hooldamine seisneb nende tehnilise seisukorra kontrollimises, puhastamises, määrimises, nende detailide ja sõlmede reguleerimises ning kinnitamises.

Kombainide tehniline hooldamine on kohustuslik; tehniliselt hooldamata kombainil töötada on keelatud.

Käesolevate kombaini CK-3 tehnilise hooldamise eeskirjadega määratakse kindlaks igapäevase tehnilise hooldamise operatsioonid, mis sooritatakse enne töö algust, päeva kestel ja pärast töö lõpetamist.

Igapäevase tehnilise hooldamise tööd teevad kombaini teenindavad tööliselised kombaineri või selle abi juhtimisel.

IGAPÄEVANE TEHNILINE HOOLDAMINE

Lõikusmasin ja koguja

1. Kontrollida lõikusmasina tööorganite ülekandemehhanisme.
2. Kontrollida haspli ja koguja variaatori kinnitust.
3. Kontrollida teo kinnitust. Kontrollida teo sõrmede seisukorda: kas need ei ole kõverdunud, kas nad ei riiva lõikusmasina põhja. Sõrmed puhastada.
4. Kontrollida koguja kinnitust, rehade kinnitust ja koguja ajamirihma pingust.
5. Puhastada kaldtransportöör põhust, kontrollida ketide seisukorda. Kontrollida, kas alumise võlli ripatsid ei ole kinni jäänud. Puhastada lõikusmasina tasakaalustus-

mehhanismi vedrud ja muud detailid. Kontrollida vedrude pingutust. Vedrud peavad olema pingutatud nii, et surve kingadele oleks 25—30 kg piirides.

6. Määrida lõikusmasin ja koguja vastavalt määrimistabelile.

Viljapeksumasin ja põhukoguja

7. Puhastada sari, ülemine sõel koos pikendiga, alumine sõel ja põhupuistaja klahvid ohtetest ning muudest põhujäätmetest. Kontrollida sarja ja sõelakasti ripatsite kinnitusi, kepsude kinnitust sarja torutelje külge ja sõelakasti kinnitust eesmistele ripatsitele külge.

8. Pärast 150—180 töötundi (10 tööpäeva) kontrollida põhupuistaja klahvide laagreid ja tarbe korral neid pingutada reguleerimisvahelahtede eemaldamise teel.

9. Kontrollida trumlilattide, peksukorvi, trumlilaagrite kerede, sööte- ja põhubiitrite seisukorda. Niiskete või umbrohtunud kõrsviljade koristamisel tuleb peksukorvi süstemaatiliselt puhastada.

10. Kontrollida elevaatorite kaante tihedust ja elevaatorikettide pingust. Veenduda selles, et teod ei riiva kestadid ega elevaatori kraabid külgeinu. Kontrollida ajamirihmade ja -kettide seisukorda ning pingust, samuti ka pingutus- ja juhtseadiste kinnitusi.

11. Kontrollida kombainil kõikide tihendite kinnitusi ja seisukorda: ülemist ja alumist tihendit lõikusmasina kaldkorpuse ja viljapeksumasina söötekambri vahel; alumist põlle ning külgmisi tihenduskilpe lõikusmasina ja kaldkambri kerede vahel; viljapeksumasina ja lõikusmasina kaldkambri luukidel; elevaatorite luukidel; viljapeksumasina eesmise kilbi ja sarja libaslaua vahelisi tihendeid; sarja külge- (piki-)tihendeid; sõelakasti libaslaua ja mõlema alumise teo (tera- ja viljapeadeteo) kestad vahelisi tihendeid.

12. Kontrollida põhukoguja ning põhu- ja aganatihendajate laagrikerede kinnitusi. Kontrollida põhu- ja aganatihendajate puitlaagripoolte pingust. Kontrollida põhukoguja põhja ja tagumise klappseina, samuti ka tühjendusmehhanismi (riivide ja varraste) õiget paigaldust.

13. Kontrollida tarvilike tööriistade olemasolu tööriistakastis, samuti kas tulekustutid on laetud ja muud tuletõrjevahendid olemas.

14. Määrida viljapeksumasin ja põhukoguja vastavalt õlitustabelile. Ketid õlitada autooliga, kusjuures õli tuleb peale määrada pintsliga. Määrimise ajal ei tohi kombain töötada. Üks kord 3—5 päeva jooksul tuleb pärast töö lõppu kõik rullketid maha võtta, puhastada mustusest, pesta petrooleumis, kuivatada ja hoida kuumas autoolis 15—20 minutit.

Käiguosa ja hüdrauliline süsteem

15. Kontrollida veosilla kinnitust viljapeksumasina külge. Kontrollida, kas rattapöidade ja kilpide mutrid on kinni tõmmatud. Kontrollida piki- ja paralleelvarraste sõrmede ning käändtelgede hoobade kinnitusi. Kontrollida rooli ja piduri töötamist.

16. Pärast 150—180 töötundi kontrollida tagarataste telje ühendust viljapeksumasina raamiga. Kontrollida kas juhtrataste koonilised rull-laagrid on kinni tõmmatud.

17. Kontrollida õhurõhku kummides ja kas ventiilikäbarad on õhukummide ventiilide otsas tihedalt. Rattakummid üle vaadata ning kõrvaldada protektoritesse tunginud võõrkehad.

18. Määrida kombaini käiguosa vastavalt määrimistabelile.

19. Kontrollida õlitaset hüdraulilise süsteemi paagis (kui lõikusmasin ja viljapeksumasin on täiesti alla lastud). Kontrollida hüdraulilise süsteemi torude, voolikute ja muude osade kõiki tihendeid. Pärast 100—120 töötundi pesta paagi filter diislikütuses või petrooleumis (uuel kombainil pestakse filtrit esimest korda 25 töötunni järel). Õli vahetatakse hüdraulilises süsteemis üks kord hooajal, kuid mitte harvemini kui 500 töötunni järel (uuel kombainil vahetatakse õli esimest korda 50 töötunni järel).

Mootor

20. Puhastada mootor. Puhastada radiaatori võre ja õhupuhasti (õhufilter). Vahetada õli õhupuhasti põhjas. Kontrollida mootori kinnitust. Kontrollida veetaset radiaatoris ja tarbe korral lisada vett juurde. Täita kütusepaak set-tida lastud ja filtreeritud diislikütusega, elektertunglaga eelsoojendi paak aga petrooleumi või talvise diislikütusega.

Kontrollida õlitaset mootori, kütusepumba ja kütusepumba regulaatori karterites; tarbe korral õli juurde valada. Õlitaset mootori karteris mõõdetakse mitte varem kui 15 minutit pärast mootori seismajätmist.

Kontrollida generaatori, käiviti ja akupatarei kinnitusi ning seisukorda. Veenduda, et gaasi väljumise avad akupatarei korkides ei ole ummistunud, juhtmete otsad ja patarei klemmid ei ole oksüdeerunud ning on tihedalt kinni poltide ja mutritega. Kontrollida kütusepumba ja pihustite kinnitust.

21. Õlitada mootor vastavalt määrimistabelile.

22. Mootori iga 50—60 töötunni järel puhastada õlifilter, lasta välja setted ja pesta läbi õli jämepuhastuse sektion; pesta õhupuhasti kassetid; valada ära setted filtersadestist ja täita süsteem kütusega.

23. Iga 150—180 töötunni järel vahetada õli mootori karteris; pesta ja kontrollida õlitsentrifuug; lasta välja setted kütuse peenpuhastuse filtrist; lasta välja kütus ja, ühendanud lahti toru paagi põhja küljest, täita kütusemanomeetri kompensatsioonipaak õhuga; keerata ära hoorattakarteri kork ning lasta õli välja. Kontrollida ja reguleerida mootori sidurit. Kontrollida käiviti ja generaatori harjade seisukorda. Kontrollida klappide seisukorda; pesta läbi tuulutustoru (rõhutasendi). Kontrollida akupatarei purkides elektrolüüdi taset ja tihedust. Elektrolüüdi tase peab olema plaatide ülemisest servast 12—15 mm kõrgemal. Tarbe korral viia elektrolüüdi tase ja tihedus normidele vastavaks.

24. Iga 300—360 töötunni järel pesta õhupuhastisse kinnitatud võrgud petrooleumi või diislikütusega; selleks võtta maha õhupuhasti ja pöörata selle toru allapoole; pesta läbi jahutussüsteem; vahetada õli kütusepumbas ja regulaatoris. Tuleb hoolitseda, et mahavõetavatesse kõrgrõhutorudesse ning pumba ja pihustite niplitesse ei satuks mustust. Selleks keeratakse torude nippelmutritesse korgid, pumba ja pihustite niplitele aga asetatakse kübarad.

Töötamise ajal

Jälgida õli temperatuuri ja rõhku mootori õlitussüsteemis ning vee temperatuuri jahutussüsteemis. Õli temperatuur peab olema 70—95°, õlirõhk 1,5—3,0 kg/cm²; vee temperatuur 80—95°.

Kombaini iga 4—5 töötunni järel kontrollida lõikusmasina koguja, haspli ja koguja variaatori, rihm- ja kettajamite ning teo seisukorda, puhastada põhupuistaja klahvid ohtetest ja muudest põhujäätmetest.

Pärast töö lõpetamist

Tühjendada terapunker teradest ja põhukoguja põhust ning aganatest; puhastada kombain põhust ja porist.

KOMBAINI MÄÄRIMINE

1. Määrdeaineid tuleb hoida puhastes kinnistes anumates. Määrdeprits tuleb hoida puhas. Määrdeniplid ja avad tuleb enne määrimist hoolikalt puhastada tolmust ja porist.

2. Õlis immutatud detailid, mis kogu tööhooaja kestel täiendavat määrimist ei vaja, on järgmised: põhupuistaja puitlaagri pooled, koguja keskmise toe laagrid, lõikusmasina teo kogujamehhanismi silmad. Pärast tööhooaja lõpetamist hoitakse neid laagreid kaks tundi kuumas autoolis temperatuuril 120—130° (autool — auto-traktoriõli AK-6, AK-8 või AK-15).

3. Varraste liigendeid (piduril, siduril jt.) ja hoobmehhanisme tuleb vahetevahel määrida mõne tilga autooliga.

4. Õlitaset veosilla karteris tuleb kontrollida üks kord kahe nädala kestel; tarbe korral valatakse õli juurde.

5. Koguja külgruumi surutakse solidooli, kuni see väljub ketta ja külgešina vahelt (see kindlustab rehaatorude laagrite määrimise).

Määrimistabel

Määrimise perioodid on antud päevades. Seejuures on kombaini ühe tööpäeva pikkuseks arvestatud 15—18 tundi. Määrimispunktide numbrid on näidatud joonistel 1, 1 a, 1 b, 1 c, 1 d, 1 e, 1 f, 1 g, 1 h, 2, 2 a, 2 b, 2 c ja 2 d. Tabelis on määrdeained tähistatud järgmiselt: S — solidool; T — transmissiooniõli (nigrool); Ts — silindriõli; D — diisliõli ДИИ-11; A — läbikeetmine auto-traktoriõlis (autoolis); Au — õlitamine transmissiooniõliga või autooliga; St — täitmine solidooliga.

Nr. joonisel	Õlituskohad	Määrde- aine	Kohtade arv	Määrimise periood
1	2	3	4	5
1	Vikati survekäpad	Au	—	1 kord päevas
2	Vikati ühenduslüli	S	2	3 korda päevas
3	Vikati kuulliigend	S	1	Sama
4	Vikati nookur	S	1	Iga 3 päeva järel
5	Vikati kepsu pea	S	1	Sama
6, 9, 18, 22, 28, 52, 53, 54, 75, 88, 93, 98, 99,				
110	Pingutusseade	S	14	Iga 2 päeva järel
7	Vända võll	S	1	Iga 3 päeva järel
8	Kardaanliigendid	T	2	1 kord päevas
10 ja 61	Roolivardad	St	2	13—15 päeva järel
11	Roolikarp	Ts	1	Sama
12 ja 101	Sööteliiter	S	2	"
13 ja 66	Sarja ja sõelakasti puit- ripatsid	Au	6	Iga 3 päeva järel
14 ja 79	Trummel	S	2	13—15 päeva järel
15 ja 78	Õõtsevõll	S	2	Sama
16 ja 76	Puhasti ajami kepsud	S	2	"
17 ja 91	Põhubiiter	S	2	"
19 ja 74	Ventilaator	S	2	"
20 ja 77	Eesmine kontrajami võll	S	2	"
21 ja 73	Põhupuistaja väntvõllid	S	4	"
23 ja 70	Teratigu ja -elevaator	S	4	"
24	Terateo ketiratas	S	1	"
25 ja 69	Puhasti hoovad	S	6	Iga 2 päeva järel
26 ja 87	Tagumine kontrajami võll	S	2	1 kord päevas
27 ja 64	Viljapeadetigu ja -elevaa- tor	S	4	13—15 päeva järel
29 ja 86	Aganatihendaja väntvõll	S	2	Sama
30	Aganatihendaja ripatsid	S	4	"
31	Aganatihendaja rehade puitlaagrid	S	2	1 kord päevas
32	Põhupuistaja klahvide puitlaagrid	S	2	Sama
33	Haspli rehavõllide laagri- pooled	A	8	—
34	Haspli vedaja ja rullid	Au	15	Iga 3 päeva järel
35	Haspli puitlaagrid	S	3	1 kord päevas
36 ja 103	Haspli asendi reguleeri- mishoovad	T	2	Iga 2 päeva järel
37	Pingutusketirattad	S	2	Sama
38	Variaatori ülemine rihma- ratas	S	2	Iga 3 päeva järel
		S	1	3 korda päevas

1	2	3	4	5
39	Kaldtransportööri alumine völli	S	2	13—15 päeva järel
40 ja 104	Lõikusmasina tigu	S	2	Sama
41	Haspli variaatori alumise völli laager	S	1	1 kord päevas
42	Haspli variaatori alumise völli ketta rumm	S	1	3 korda päevas
43	Lõikusmasina kontrajami völli	S	1	13—15 päeva järel
44 ja 107	Lõikusmasina tasakaalustusmehhanismi hoovad	S	2	Iga 3 päeva järel
45 ja 83	Rullid	S	2	Sama
46	Lõikusmasina kaldtransportööri ülemine völli	S	2	13—15 päeva järel
47	Väljalaadimisteo šarniir	T	1	1 kord päevas
48 ja 49	Väljalaadimistigu	S	2	Sama
50 ja 94	Ülemine jaotustigu	S	2	13—15 päeva järel
51 ja 89	Väike viljapeadetigu	S	2	Sama
55	Põhutihendaja rehade puitlaagrid	S	4	1 kord päevas
56, 57 ja 85	Põhutihendaja väntvölli	S	3	13—15 päeva järel
58 ja 84	Põhutihendaja kulisside šarniirid	S	4	1 kord päevas
59	Käändteljepoldid	S	2	Iga 3 päeva järel
60	Rooli paralleelvarras	S	2	Sama
62	Juhtrataste silla telg	S	2	Sama
63	Juhtrataste laagrid	St	2	13—15 päeva järel
65	Suure viljapeadeteo ketiratas	S	1	Iga 2 päeva järel
67	Variaatori hoova telg	S	1	Iga 3 päeva järel
68	Roolivarraste šarniirid	S	2	13—15 päeva järel
71	Käiguosa variaatori keskmise ketta puks (valge määrdetoos)	S	1	Iga 3 päeva järel
72	Variaatori rihmaratas (punane määrdetoos)	S	1	Sama
80	Käiguosa rihmaratas	S	1	13—15 päeva järel
81	Käigusiduri surveaager	S	1	Iga 3 päeva järel
82	Käigukast, diferentsiaal ja külgreduktorid (õli valatakse sisse diferentsiaali karteri ava kaudu kuni külgreduktorite kontrollkorkide tasemeni)	T	1	13—15 päeva järel
90	Hüdrauliline süsteem	D	1	Sama
92	Väljalaadimisteo tugilaager	S	1	Sama
95	Väljalaadimisteo siduri rull-laager	S	1	Iga 3 päeva järel
96	Roolivölli	S	1	Sama

1	2	3	4	5
97	Roolimehhanismi koonus- hammasrataste karp . . .	S	1	13—15 päeva järel
100	Siduri- ja piduripedaalide võllid, piduripedaal . . .	S	3	Iga 3 päeva järel
102	Lõikusmasina kaldtrans- portööri ülemise võlli kaitsesiduri ketta puks . .	S	1	Sama
105	Lõikusmasina teo koguja- mehhanism	S	2	Sama
106	Teo kogujamehhanismi laagrid	S	2	13—15 päeva järel
108	Koguja külgeinad	S	4	1 kord päevas
109	Koguja ajamivõlli laager . .	S	1	Iga 2 päeva järel
111	Koguja keskmine laager . .	A	4	
—	Mootori veepumba ja vee- pumba ajami laagrid . . .	S	3	1 kord päevas
—	Mootori siduri laagrid . . .	S	3	Sama
—	Generaatori laagrid	D	2	Iga 10 päeva järel
—	Käiviti	D	3	Sama
—	Õõtsevõlli kepsude laagrid	S	2	"

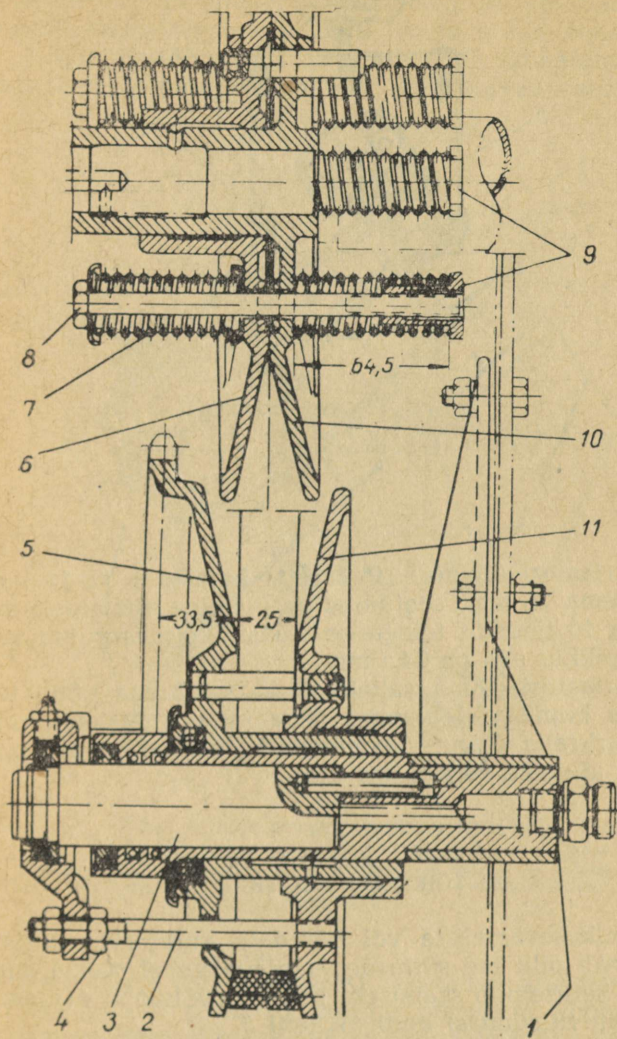
JUHENDID KOMBAINI TEHNILISE SEISUKORRA KONTROLLIMISEKS, REGULEERIMISEKS JA TÖÖKS ETTEVALMISTAMISEKS

Uus või remonditud kombain peab olema kontrollitud, reguleeritud ja tööks ette valmistatud vastavalt eeskirjadele ning käesolevatele juhenditele.

HASPLI JA KOGUJA VARIJAATOR

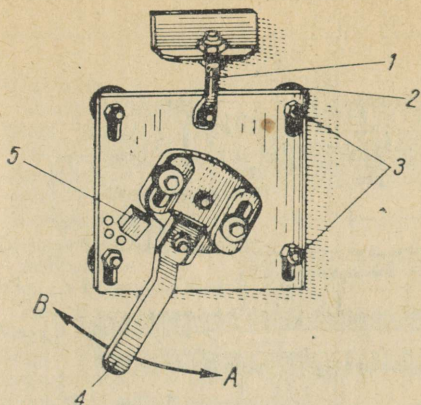
1. Koguja pöörlemiskiirust reguleeritakse käigul variatori abil, sõltuvalt kombaini liikumiskiirusest. Kui on vaja koguda tugevasti kokkuvajunud vaalusid, tuleb kombaini liikumiskiirust vähendada, kogujale aga anda maksimaalne pöörlemiskiirus.

2. Kui haspli variatorit pikemat aega ei kasutata, tuleb koguja pöörete arvu muutmiseks variatori plunžer 3 (joon. 3) süstemaatiliselt mustusest puhastada. Variatori rihmarattaid ei tohi liigselt määrada, sest liigne õli võib sattuda rihmale.



Joon. 3. Haspli ja koguja pöörlemiskiiruse variaator:

1 — tihendvaheleht; 2 — tikkpolt; 3 — plunžer; 4 — mutter; 5 — ketas koos ketirattaga; 6, 10 ja 11 — rihtarataste kettad; 7 — vedru; 8 — polt; 9 — mutter



Joon. 4. Teo reguleerimine:

- 1 — pingutuskruvi; 2 — plaat; 3 — plaadi
2 asendi reguleerimise poldid; 4 — hoob;
5 — tõke

3. Variaatori alumise rihmaratta ketaste 5 ja 11 vahe peab olema 25 mm; seejuures on ülemise rihmaratta ketad 6 ja 10 tihedalt teineteise vastas, kokkusurutud vedrude 7 pikkus aga on 64,5 mm.

4. Variaatori rihma vahetamiseks tuleb ära võtta poldid, mis kinnitavad alumise rihmaratta kronsteini külge seinanurkraua külge, lõdvendada kronsteini otsmist polti ja tõsta alumine rihmaratas üles.

LÕIKUSMASINA TIGU

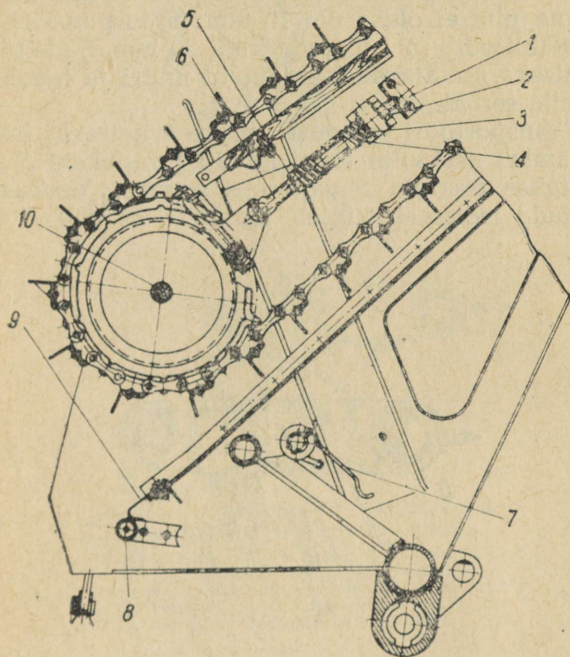
1. Lühikesevarreliste või hõredate kultuuride koristamisel peab pilu teo sõrmede ja põhja vahel olema minimaalne. Sellise pilu saamiseks pööratakse hooba 4 (joon. 4) päripäeva (B suunas) kuni tõkkeni 5.

2. Vaalude kogumisel või tihedate viljade koristamisel suurendatakse sõrmede ja põhja vahelist pilu. Selleks nihutatakse hooba 4 vastupäeva (A suunas).

3. Teo ja põhja vahelist pilu on võimalik reguleerida 9—35 mm piires. Kõige väiksem peab pilu olema siis,

kui kõrte kiht on õhuke. Mida paksem on aga vaal, seda laiemaks tuleb reguleerida pilu teo ja põhja vahel.

4. Kogujaga töötamisel tuleb ära võtta suunajate jätkud (kõrgendused) ning teo spiraali äravõetavad keerud.



Joon. 5. Lõikusmasina kaldtransportöör:

1 — piiraja tõke; 2 — juhtpuks; 3 — kronstein; 4 — vedru;
5 — reguleerimismutter; 6 — reguleerimiskruvi; 7 — spiraal-
vedru; 8 — rull; 9 — reguleeritav sirm; 10 — kaldtransportööri
veetav vööl

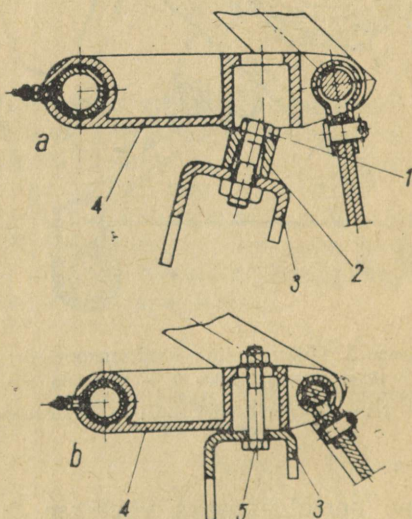
5. Teo sõrme eemaldamiseks võetakse ära teo luuk, keeratakse lahti pidekrugi sõrme puksil ja tõmmatakse vabastatud sõrm silma kaudu välja. Silma äravõtmiseks keeratakse lahti selle äärisse kinnituspoldid.

6. Enne töö alustamist tuleb sõrmmehhanismi kesktoru täita solidooliga, sõrmed aga hoolikalt puhastada. Solidooli surumiseks kesktorusse tuleb tigu pöörata, kuni määrdeniplid satuvad kokku teo avadega.

KALDTRANSPORTÖÖR

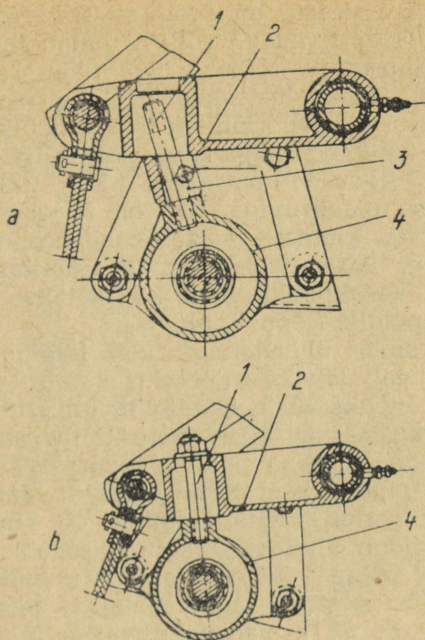
1. Kaldtransportööri pingust reguleeritakse kruvidele 6 (joon. 5) paigutatud vedrude 4 lödvendamise või kokkusurumise (pingutamise) teel. Vedrud peavad transportööri pingutama nii, et selle kammide ja kaldkambri põhja vaheline pilu ei oleks üle 10 mm. Transportööri veetava võlli 10 all võib pilu ulatuda kuni 20 mm. Selle pilu reguleerimiseks asetatakse kandepoldi mutri ja kambri nurkraua alla seibid.

2. Transportööri pinguse reguleerimiseks keeratakse kaldkambri keskkilbi luugi kaudu juhtpuksid 2 ära ning pööratakse mutreid 5 vajalikus suunas. Vedrusid tuleb pingutada mõlemalt küljelt ühtlaselt, et võll ei tõmbuks



Joon. 6. Lõikusmasina tasakaalustusmehhanismi parempoolne hoob:

1 — vahetüki 2 kinnituspolt; 2 — vahetükk;
3 — kronstein; 4 — lõikusmasina tasakaalustamise hoob; 5 — polt lõikusmasina asendi fikseerimiseks; a — vahetüki paigutus, kui lõikusmasin ei kopeeri põllu reljeefi; b — lõikusmasina asendi fikseerimine montaažil ja ülesõitudel



Joon. 7. Lõikusmasina tasakaalustus-
mehhanismi vasakpoolne hoob:

1 — tikkpolt; 2 — hoob; 3 — vahetükk;
4 — lõikusmasina kontrajami kere; a —
vahetüki paigutus, kui lõikusmasin ei kopeeri
põllu reljeefi; b — lõikusmasina asendi fik-
seerimine montaažil ja ülesõitudel

viltu. Pärast reguleerimist keeratakse puks 2 peale, kuni see läheb vastu kronsteini 3.

3. Kui transportöör on välja veninud, tuleb kette lühendada, võttes ära üleminekulülid. Teistkordsel lühendamisel eemaldatakse igalt ketilt kaks lüli ja asetatakse tagasi üleminekulüli.

TASAKAALUSTUSMEHCHANISM JA TIHENDUSKILBID

1. Lõikusmasina tasakaalustusmehhanismi vedrud peavad olema pingutatud nii, et surve sõrmlati mõlemal poolel oleks 25—30 kg piirides. Kui surve ületab selle suurus, tuleb vedrusid pingutada. Kui on tarvis pingutada

parempoolset vedru, on soovitav eelnevalt maha võtta kaldtransportööri vedava võlli parempoolne rihmaratas.

2. Et lõikusmasin töötaks ilma põllu reljeefi kopeerimata, tuleb tasakaalustushoobade alla asetada vahetoed. Parempoolsel küljel kinnitatakse vahetükk 2 (joon. 6) kronsteini 3 külge poldiga 1, vasakul küljel aga asetatakse vahetükk 3 (joon. 7) kontrajami 4 kere tikkpoldile 1 ning kinnitatakse pidekruviga. Kui on tarvis sooritada pikemaid ülesõite, kinnitatakse tasakaalustushoovad kronsteinide külge. Parempoolse hoova kinnitus on näidatud joonisel 6. Vasakpoolne hoob kinnitatakse mutriga kontrajami tikkpoldile (joon. 7, b).

3. Kaldkambri ühendamisel tuleb jälgida, et kummeeritud põll (keel) läheks söötebiitri kambrisse deformeerumata ning liibuks vastu alumist metallsirmi.

Enne lõikusmasina ühendamist viljapeksumasina, kinnitatakse lõikusmasina põhjale kummeeritud põll. Kinnituskruvide mutrid keeratakse lõplikult kinni pärast põlle asendi reguleerimist. Põlle tagumine ots kinnitatakse kahe vedruga 7 (joon. 5). Sirmi 9 nihutamiseks seatakse põlle ja kaldkambri põhja vahele vajalik pilu (mitte üle 2 mm). Vedrude liistudes on tagavaraaugud, mis võimaldavad vedrusid seada nii, et nad lõikusmasina igas asendis põlle hästi pingule tõmbavad.

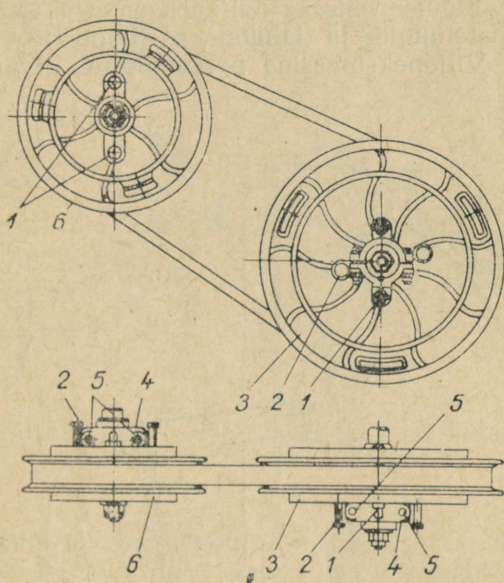
Külgekilbid, mis tihendavad pilusid kaldkambri kere ja lõikusmasina vahel, peavad kergesti ja ilma sööbimiseta libisema kaldkambri külgeintel ning lõikusmasina kere voodril.

Märkus. 1960. aasta esimesest poolest alates toodetakse lõikusmasinat, millel kaldtransportööri alumine võll on allapoole lastud ja vahe teo ja transportööri vahel on väiksem. Selle tagajärjel on paranenud vilja etteandmine kaldtransportööri.

VILJAPEKSUAPARAAT JA PÕHUBIITER

1. Ühe rihmaratta ketaste vahekauguse vähendamisel (trumli või peakontrajami rihmaratastel) 3 mm võrra või teise rihmaratta ketaste vahekauguse sama suuruse võrra suurendamisel muutub trumli pöörlemiskiirus umbes 50 p/min võrra. Et aga seejuures rihma pingus ei muutuks, tuleb ühe rihmaratta ketaste vahe suurendamisel teise rihmaratta ketaste vahet sama suuruse võrra vähendada.

2. Trumli pöörete arvu suurendamiseks keeratakse lahti mõlema rihmaratta rangide 4 kinnituspoldid 5 (joon. 8) ja rihmaratta 6 (trumli) reguleerimispoldid 1. Rihmaratta 3 (kontraajamil) distantspoldid 2 keeratakse lahti ning rihmaratta 3 üks reguleerimispolt poole pöörde võrra kinni. Siis pööratakse rihmaratast pool pööret ning keeratakse teist



Joon. 8. Trumliajami variaator:

- 1 — reguleerimis- (pingutus-)poldid; 2 — distantspoldid;
3 — eesmise kontraajavõlli rihmaratas; 4 — rangid; 5 —
rangi poldid; 6 — trumli rihmaratas

reguleerimispolti poole pöörde võrra kinni. Sellises järjekorras pingutatakse polte 1, kuni rihmaratta 3 kettad on lähenenud nõutavale vahekaugusele. Pärast reguleerimist fikseeritakse mõlema rihmaratta kettad rangidega.

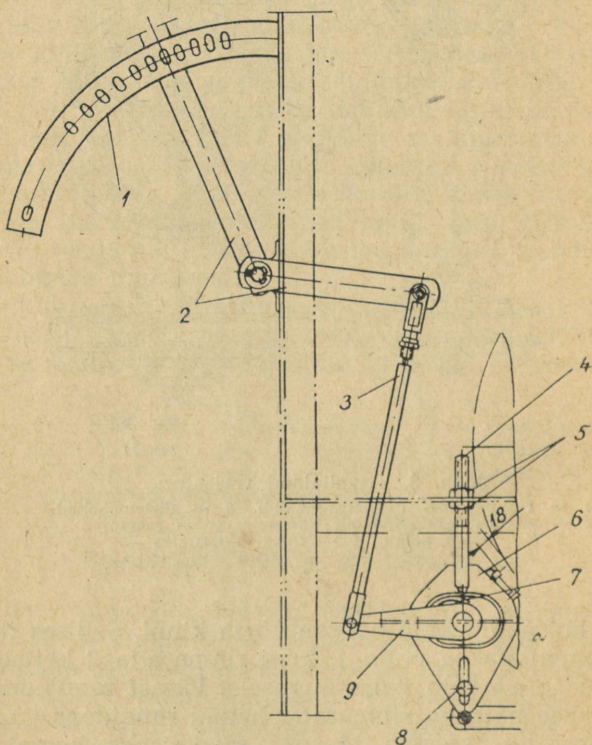
Rihmarataste ketaste täpseks seadmiseks keeratakse rangide poldid kõvasti kinni, vabastatakse mõlemate rihmarataste reguleerimispoldid 1 ja distantspoldid 2 ja pingutatakse mõlemate rangide poldid lõpuni kinni. Siis

117-261

keeratakse mõlemata rihmarataste reguleerimis- ja distantspolid kergelt kinni ja kontreeritakse mutritega.

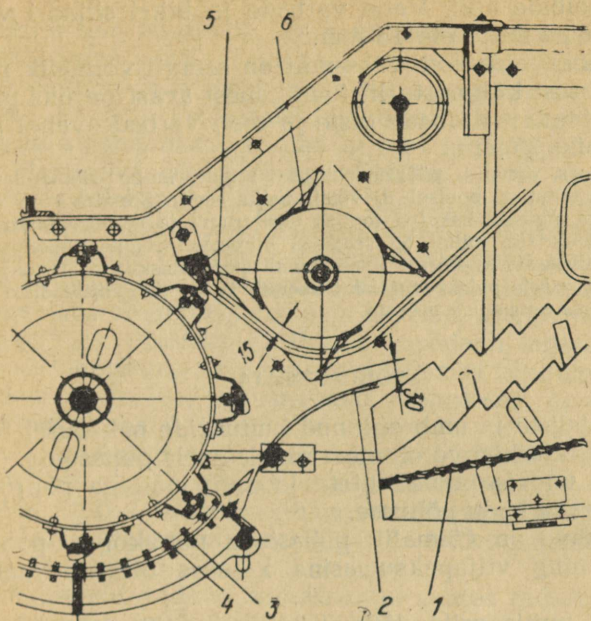
3. Teraviljakultuuride peksmisel seatakse peksukorvi ja trumli vaheliste pilude suurus järgmiselt: normaalse niiskusega vaaludest peksmisel — sisenemisel 16 mm, väljumisel 4 mm; niisketest vaaludest peksmisel — sisenemisel 14 mm, väljumisel 2 mm.

4. Teraviljakultuuride koristamisel avatakse peksukorvi esialgseks reguleerimiseks viljapeksumasina külgeintel olevad vaateluugid ja lahutatakse hoob 2 vardast 3 (joon. 9). Viljapeksumasina parempoolsel küljel olevad



Joon. 9. Peksukorvi reguleerimine:

- 1 — sektor; 2 — hoob; 3 — varras; 4 — reguleerimiskruvi; 5 — mutrid; 6 — ripats (kandur); 7 — eksstentrik; 8 — ripatsi kinnituspolt; 9 — hoob



Joon. 10. Põhubiiter:

- 1 — põhupuistaja; 2 — vaherest; 3 — peksukorv; 4 — trummel;
5 — põhubiitri vahetatav rest; 6 — põhubiiter

ekstsentrilike hoovad seatakse vertikaalseisu. Kruvide 4 mutrid 5 ja poldid 8 lõdvendatakse ja tõmmatakse peksukorv kanduritel (ripatsitel) 6 nii, et sisenemisel oleks pilu 18 ± 1 mm, ja väljumisel 6 ± 1 mm. Järgnevalt paigutatakse hoob 2 sektori ülalt viiendasse auku ning ühendatakse varras 3 hoovaga. Kandurid 6 kinnitatakse poldidega 8 ja kruvid 4 — mutritega 5. Hoob 2 seatakse ülalt esimesse auku. Seejuures peab sisenemisel olema pilu suurus 14 ± 1 mm ja väljumisel 2 ± 1 mm. Tagumiste kandurite kriipsud peavad asetsema skaala teise jaotuse kohal, eesmist kandurite kriipsud aga neljateistkümnenda jaotuse kohal. Töötamise ajal võib neid pilusid suurendada hoova 2 ümberpaigutamise teel sektoril 1 järgmistes piirides: sisenemisel kuni 24 mm ja väljumisel kuni 12 mm.

5. Vahetatava resti 5 (joon. 10) asendit võib reguleerida viljapeksumasina külge seintes olevate avade piires rihvel-

datud seibide abil. Vahe varbade ja biitri silindri vahel peab olema mitte üle 15 mm.

6. Vahepealse resti 2 asendit on samuti võimalik reguleerida, sest külgmiste liistude kahest avast on üks pikergune. Põhubiitri labade otste ja resti varbade vahel peab olema pilu 30 mm.

Märkus. Trumli pöörlemiskiiruse reguleerimine rihmaratastega, mis on kujutatud joonisel 8, võtab palju aega. Seepärast on alates 1960. aasta algusest hakatud tootma uusi trumli ja eesmise kontrajami võlli rihmarattaid, millel on seadised kiiremaks reguleerimiseks. Nii-suguste rihmarataste korral tuleb trumli pöörlemiskiiruse reguleerimiseks rihmarataste pidekruvid lahti keerata ja reguleerimisseadiste käsi-rattaid vastavas suunas pöörata.

PÕHUPUISTAJA

1. Ohteliste ja umbrohtunud kultuuride peksmisel tuleb põhupuistaja klahve ohtetest regulaarselt puhastada. Tööpindade ummistumine ohtete ja muu massiga põhjustab suurt terade kadu põhusse.

2. Klahve on võimalik puhastada põhukoguja-poolselt küljelt ning viljapeksumasina katuses olevate luukide kaudu.

3. Kui puitlaagrites lõtk on kulumise tõttu suurenenud, tuleb nende vahelt vahelehti kõrvaldada ja laagreid pingutada. Puitlaagreid ei või üleliiga pingutada. Õige pingutuse puhul võib põhupuistajat käega pöörates liikuma panna ilma suurema jõuta.

4. Vaaludest pikakõrrelise vilja peksmisel tuleb eesmine põll põhupuistaja peal kinnitada ülestõstetud asendisse. Põllele pääseb juurde viljapeksumasina külgeintes olevate luukide kaudu.

PÕHUKOGUJA

1. Põhukoguja tühjendamiseks peab kombainer suruma jalaga pedaalile ja hoidma selle niisuguses asendis seni, kuni tagumine klappsein on põhuhunnikust üle jõudnud.

2. Põhu- ja aganatihendajate ning tagumise kontrajami õigesti kokkupandud ja põhukoguja tööks ettevalmistatud ketirattad peavad asetsema ühisel tasapinnal. Puitlaagrid peavad võllidel vabalt pöörlema. Radiaallõtku reguleeritakse vahelehtede abil. Väntvõllide naaberpõlved peavad asetsema teineteise suhtes 180° all (reguleeritakse ümber-

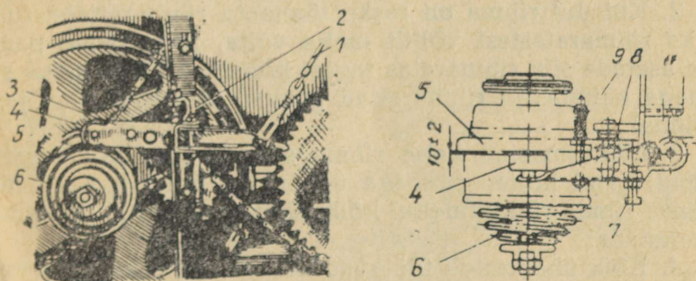
asetamise teel nuutidel). Aganatihendaja kammi sõrmede ja renni vahe peab olema 4—6 mm piirides. Põhukoguja põhja eesmine serv peab asetsema aganatihendaja renni servast 10 mm madalamal (reguleeritakse varrastega). Tühjendusmehhanismi vardad ei tohi läbi rippuda, tagumise klappseina riiv peab aga riivistuma täies sügavuses. Seejuures tuleb pilu klappseina fiksaatori riivi hamba ja sektori vahel seada 2—3 mm suuruseks. Põhukoguja tühjenduspedaalile vajutamisel peavad klappseina mõlemad riivid lahti minema üheaegselt, klappseina riivi fiksaatori hammas aga täielikult hambuma tõstetud klappseina hammasektoriga. Põhukoguja tühjenduspedaali tagasilaskmisel peab klappseina fiksaatori riivi hammas lahutuma hambumisest sektoriga; allalangenud klappseina riivid peavad kinni minema.

3. Automaadi hoova vedru 9 (joon. 11) peab olema pingutatud nii, et rull 4 saaks ristsuunas nihkuda 12—15 mm piirides. Rulli 4 ja vedava hammasratta otspinna vahelist telglõtku seatakse piirdepoldiga 7. Lõtku suurus peab olema 10 ± 2 mm.

Rulli asendit vedava hammasratta suhtes radiaalsuunas reguleeritakse poldiga 2. Rulli ja ketta vaheline pilu ei tohi ületada 2 mm. Tõmmits 1 ei tohi seejuures läbi rippuda.

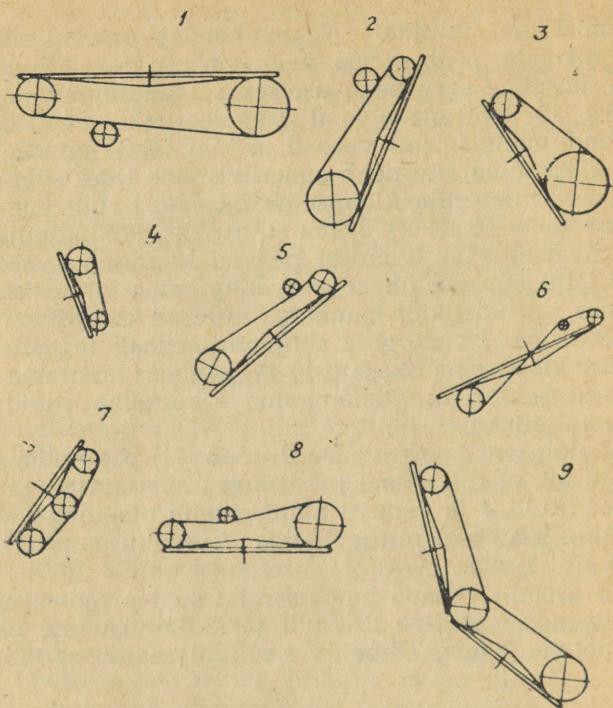
RIHM- JA KETTÜLEKANDED

1. Rihmale sattunud õli tuleb eemaldada bensiinis niisutatud lapiga ning seejärel rihtm kuivaks hõõruda.



Joon. 11. Põhukoguja automat:

1 — tühjendusmehhanismi varras; 2 — piiraja tõke; 3 — hoob; 4 — rull; 5 — kaitsesiduri vedava nukk-ketta nukk; 6 — kaitsesiduri vedru; 7 — hoova 3 reguleerimispolst; 8 — reguleerimisseibid; 9 — vedru



Joon. 12. Kiilrihmülekannte pinguse kontrollimise skeemid

2. Kui uut rihma on raske tõmmata rihmarattale, tuleb üks rihmaratatest võllilt maha võtta, rihm peale panna ja asetada siis rihmaratas tagasi kohale. Ühe ja sama rihmaga käitatavad rihmarattad peavad asetsema ühel tasapinnal.

3. Lõikusmasina kahe rihmaga ülekanDES või eesmise kontrajami kolme rihmaga ülekanDES tuleb kas või ühe ainsa rihma rikkiminekul kõik rihmad vastavas ülekanDES vahetada.

4. Kõik ühe ketiga töötavad ketirattad peavad asetsema ühisel tasapinnal. Kui on tarvis ketirataste asendit võllil muuta, tuleb kasutada joonisel 13 toodud abinõu.

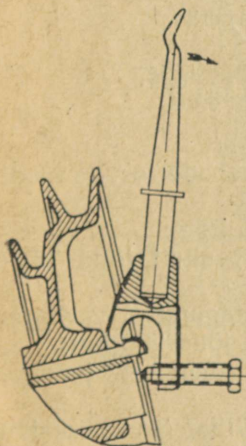
5. Ketij- ja rihmarattad kinnitatakse võllidele kiiludega

nii, et kiilu pea ja keti- või rihmaratta otspinna vahe oleks umbes 10 mm.

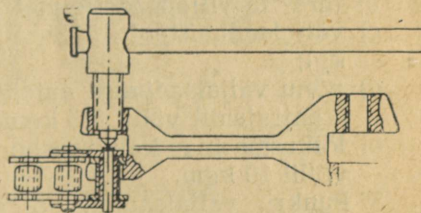
6. Normaalselt pingutatud ketti võib liikumise joonest käe jõul eemale suruda 30—70 mm. Kui pingutusseadme diapasoos on ära kasutatud, tuleb kette lühendada eemaldades üleminekulülid. Rullkettide lahtivõtmise seadis on näidatud joonisel 14.

Rihmade pinguse kontrollimise tabel
(koormus 3—4 kg)

Skeemi nr. joonisel 12	Rihm	Rihma läbipainde suurus mm
1	Pea- ja tagumisel kontrajamil	25—35
2	Mootoril ja kontrajamil	40—50
3	Trumli ajamil	5—7
4	Haspli variaatoril	7—8
5	Lõikusmasina ajamil	35—45
6	Terateo ajamil	39—50
7	Ventilaatori ajamil	16—22
8	Kaldkambri võllil ja lõikusmasina kontrajamil	15—17
9	Käiguosa variaatoril	8—10



Joon. 13. Kiilutõmmits

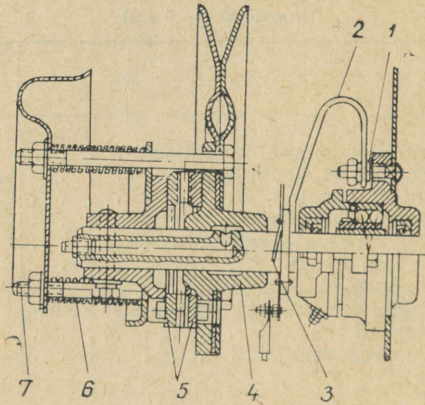


Joon. 14. Rullketti lülide lahtivõtmise seadis

KAITSESIDURID JA SIGNALISAATORID

1. Lõikusmasina teo kaitseidur peab olema reguleeritud ülekantavale pöördemomendile 10 kgm. Kaitseiduri kontrollimiseks võib kasutada hooba, mis asetatakse vedrude pölvide vahele ja millele riputatakse 10 kg raskune viht 1 m kaugusele teo teljest.

2. Tööorganite kaitseidurid peavad olema reguleeritud järgmiste pöördemomentide ülekandmiseks:



Joon. 15. Tigude ja elevaatorite signalisaator:

1 — reguleerimisseibid; 2 — kronstein; 3 — kontakti messingleht; 4 — rumm; 5 — nukk-kettad; 6 — vedru; 7 — poldid

- hasplil — 10 kgm (18 kg haspli rehade torude raadiusel);
- tera- ja viljapeadetigudel — 4,5 kgm;
- väljalaadimisteol 15 kgm (teo veoketi jõud 75—90 kg);
- põhu väljalaadimise automaadi tagumisel vaheajami (kontrajami) völlil 8,5 kgm (keti jõud 200 kg);
- lõikusmasina kaldtransportööri ülemisel (vedaval) völlil 10 kgm.

3. Punkri väljalaadimisteo sisselülitamise pörksiduri hammaste otste vaheline pilu peab lahutatud asendis olema vähemalt 3 mm.

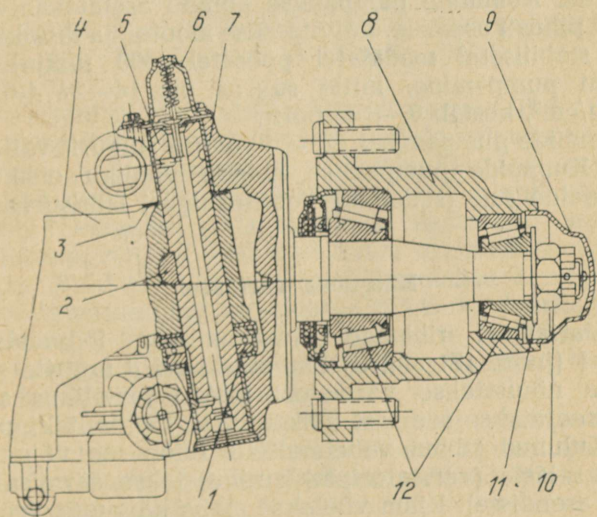
4. Viljapeade- ja teratigude kaitseidurite reguleerimiseks asetatakse libistusketaste 5 (joon. 15) hambad kohakuti ning selles asendis pingutatakse vedrusid 6 poltidega 7. Seejärel lödvendatakse poltide 7 mutreid 1—1,5 ringi võrra.

5. Viljapeade- ja teratigude signalisaatorite rummude 4 ja kontaktide 3 vahel peab olema 2—3 mm laiune pilu. Kontakti asendit reguleeritakse seibide 1 asetamise teel kronsteini 2 alla.

KÄIGUOSA

1. Käändtelje kõrvade ja juhtsilla tala vaheline lõtk ei tohi ületada 0,15 mm. Lõtku vähendamiseks tuleb juurde asetada vahelehti 3 (joon. 16).

2. Juhtrataste laagrite reguleerimiseks tõstetakse juhtsild tungrauaga üles, eemaldatakse kapsel 9, võetakse ära splint käändtelje mutrilt 10 ja keeratakse seda lahti



Joon. 16. Juhtratta käändtelg:

1 — tugilaager; 2 — käändteljepoldi 5 kinnitustihvt; 3 — vaheleht; 4 — juhtsilla tala; 6 — määrdemagasin; 7 — käändtelg (pooltelg); 8 — rattarumm; 9 — kapsel; 10 — mutter; 11 — seib; 12 — rull-laager

0,5 ringi võrra. Kui ratas pöörleb tihedalt, tuleb selle põhjus kõrvaldada (tihendite sööbimine vms.), siis aga pingutatakse mutrit 10 nii, et ratas pöörleks tihedalt. Seejärel lastakse kroonmutrit 2—3 sälgu võrra tagasi ning tugeva tõukega pannakse ratas pöörlema. Seejuures peab ratas tegema vähemalt kaheksa pööret. Kui töötamise ajal rumm tugevasti kuumeneb, lõdvendatakse mutrit veel ühe sälgu võrra.

3. Käiguosa siduri tugilaagri otsa ja lahutushoobade vaheline pilu peab olema 1,5 mm, siduripedaali vabakäik aga 20—25 mm.

4. Kui veosilla karterites õlitase ulatub külgreduktorite kontrollkorkidest kõrgemale, kuumeneb õli üleliigselt (üle 70°). Liigne õli tuleb välja lasta.

5. Pidurilint ei tohi lahutatud asendis puudutada piduritruumlit.

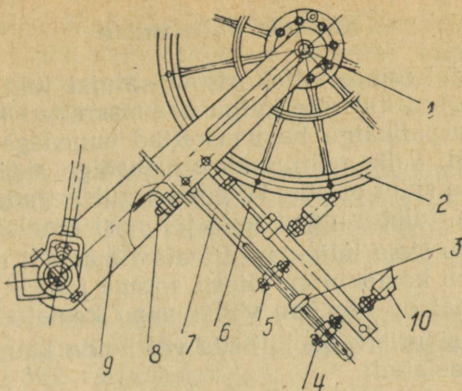
6. Kui kummide pumpamiseks kasutatakse vastavat abinõu, pannakse mootor käima, lastakse soojeneda ning võetakse ära esimese silindri pihusti, kusjuures eelnevalt tuleb nii pihusti kui ka selle ümbrus hoolikalt puhtaks pühkida. Kummide pumpamise abinõu asetatakse eemaldatud pihusti asemele, käivitatakse mootor ja lastakse töötada stabiilsetel madalatel pööretel (600 p/min). Ühe kummi pumpamine, mille suurus on 14—24 ja rõhk 2,5 kg/cm², kestab 6—8 minutit.

Kummide pumpamisel ei tohi ventiili sulgurit välja keerata. Kummide pumpamise abinõu vooliku otsikul on spetsiaalne aste (südamik) ventiilisulguri lahtisurumiseks.

Käiguosa variaator

1. Variaatori rihmade pingutamiseks lõdvendatakse poldi 1 (joon. 17) mutrit. Pingutuskruvi 8 mutrite pööramisega nihutatakse variaatori plokki tarvilikus suunas ning keeratakse seejärel kõik mutrid lõplikult kinni.

2. Kulunud rihma vahetamiseks tuleb see võimalikult lõdvaks lasta (variaatoriplokk nihutatakse äärmisse eesmise asendisse). Rihm võetakse maha käiguosa veetavalt rihmarattalt, võetakse polt 1 välja, lükatakse variaatoriplokk 2 taha, teraelevaatori ja viljapeksumasina paneeli vahelisest piirkonnast välja ning võetakse rihmad maha. Kui on kulunud üks rihm, teine aga võiks veel töötada,



Joon. 17. Käiguosa variaator:

1 — variaatoriploki telje pingutusolt; 2 — variaatoriplokk; 3 — piirav tõke; 4 ja 5 — rangid; 6 — hüdraulilise silindri varras; 7 — suunaja; 8 — pingutuskruvi; 9 — variaatori hark

vahetatakse siiski mõlemad rihmad tagavarakomplektist. Hiljem aga kasutatakse tarvitatud töökõlblikke rihmu paaris.

3. Variaatori hüdraulilise silindri varre käiku piiravaid range reguleeritakse järgmiselt. Rangid vabastatakse ning seatakse variaatoriplokk 2 äärmisse ülemisse asendisse. Alumine rang 4 lükatakse tõkkeni 3 ja kinnitatakse esialgselt. Seatakse variaatoriplokk keskmisse asendisse, nihutatakse rangi 4 veel 1—1,5 mm ülespoole ning kinnitatakse lõplikult. Variaatoriplokk seatakse äärmisse alumisse asendisse ning kirjeldatud viisil reguleeritakse ülemine rang 5. Rangi täiendav nihutamine 1—1,5 mm võrra mõnel määral piirab variaatoriploki nihkumist, kuid väldib rihmade liigse pingutuse.

Rangide asendi reguleerimisel tuleb variaatoriplokki nihutada hüdraulilise silindri kaudu. Õnnetusjuhtumite vältimiseks tuleb iga kord pärast variaatoriploki nihutamist mootor seisata.

4. Variaatoriploki paralleelsust viljapeksumasina seintega reguleeritakse variaatori hargi varraste pikkuse muutmise teel.

Käikude vahetamine

1959. aastal esines viljakoristamise ajal juhtumeid, kus nii esimese kui ka teise käigu hammasrattad (60643A) ja samuti tagurpidikäigu hammasrattad enneaegselt kulusid ja murdusid. Selle põhjuseks oli ebaõige sisselülitamine või käiguosa sidur ei olnud õigesti reguleeritud. Et murdmisi vältida, tuleb rangelt täita järgmisi reegleid:

käike võib sisse lülitada variaatori madalal diapasoosil alles siis, kui kombain on täiesti seisma jäänud; kombaini liikumise ajal on käikude vahetamine keelatud;

tarbetult sidurit välja lülitada või hoida kaua väljalülitatuna on keelatud;

sidur lülitada välja kiiresti, surudes pedaali lõpuni;

sidur sisse lülitada sujuvalt, kuid mitte hoida pedaali vahepealses asendis;

keelatud on hakata liikuma kombainiga, kui pidur on peal, või pidurdada, kui käigud on sisse lülitatud;

jälgida, et sidur oleks õigesti reguleeritud.

Tehased on rakendanud terve rea abinõusid kombaini käiguosa parandamiseks. Tootmisse on juurutatud ka blokeeritav käigukast. Kolhoosidele ja sovhoosidele on välja saadetud sõlmede ja detailide komplektid varem toodetud kombainide käigukastidele blokeerimismehhanismide pealepanemiseks. Piduripedaal on varustatud fiksaatoriga. Kombainidele asetatakse uued käigukastid, kus ühe hammasratta (60643A) asemele on paigaldatud kaks (kumbki neist lülitab sisse kaks käiku).

Rattakummide ja tungraua hooldamine

1. Rattakummides 14—24 peab töörohk olema järgmine: kombaini töötamisel niisketel muldadel — mitte alla 1,7 atü, kõval pinnasel ja nõlvakutel ning ülesõitudel — 2,5 atü. Rattakummides 9,00—16 peab rõhk olema vastavalt 1,5 ja 2,5 atü. Antud suuruste lubatav kõrvalekalle on $\pm 0,2$ at. Kombaini kummid peavad olema täis pumbatud.

2. Rõhku kummides tuleb kontrollida iga päev pärast seda, kui nad on jahtunud.

Kombaini pikemaks ajaks seismajätmisel tuleb kummid

maha võtta ja hoiule anda (kombain asetatakse pukki-
dele). Pärast üht tööhooaega on soovitatav kummid ühelt
küljelt asetada teisele küljele. Selle juures peab aga pro-
tektor jääma õigesse suunda (vastavalt kummil olevale
noolele).

3. Enne tööle väljasõitmist peab kontrollima kas ven-
tiilid on korras ja nendel kaitsekübarad otsas ning et kaa-
sas oleksid kummide remondi tööriistad ja materjalid
(tungraud, kummilabidad, võti, vasar, kummilapid, kummi-
liim).

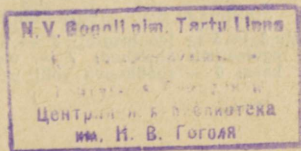
4. Kummid tuleb monteerida nii, et pori ega mulda ei
satuks väliskummi sisse. Enne kummi mahamonteerimist
tuleb sellest õhk välja lasta.

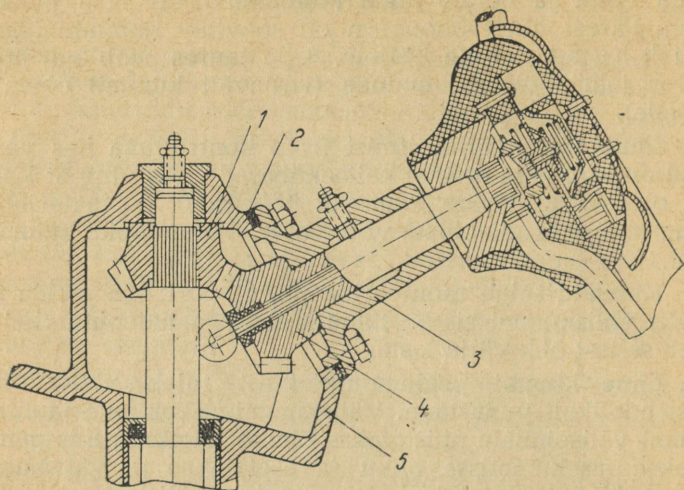
5. Enne kummi pealemonteerimist tuleb väliskumm
seest hoolikalt puhastada. Väliskummi sisepinnale ja sise-
kummi välispinnale puistatakse õhuke talgikiht. Siis pum-
batakse sisekummississe õhku ja asetatakse ta väliskum-
mississe. Pöialint asetatakse sisekummi ja väliskummi äärte
vahele ning ventiil pannakse lindis olevast august läbi.
Pöid lahutatakse kaheks pooleks. Väliskummi äär ase-
takse sellele pöia poolele, millel on ventiiliava, ning jälgi-
takse, et ventiil ei jääks viltu. Väliskummi teine äär ase-
takse pöia teisele poolele, jälgides, et pöialint ei jääks
volti kahe pöiapoole vahele. Pöiapooled tõmmatakse
kokku ning keeratakse mutrid lõpuni kinni. Siis pumba-
takse kumm rõhuni 3,5 atü, et väliskummi randid läheksid
tihedalt vastu pöida. Poole tunni möödumisel lastakse
kummis õhurõhk normaalseks.

6. Tungraua täitmiseks kasutatakse transformaatorõli
ja värtnaõli 2 segu (esimest 60%, teist 40%). Segu tuleb
hoolikalt läbi filtreerida. Õlitase peab ulatuma külgmise
täiteava alumise servani. Tungraua võrkfiltreid tuleb süs-
temaatselt puhastada ja pesta.

Kui hoovast pumbates tungraua kruvi ei tõuse, tuleb
klappide kuulid, pesad ja kanalid puhastada. Kui õli pää-
seb välja peasilindri plunžri vahelt või töösilindrist, tuleb
need lahti võtta ja mansetid kontrollida.

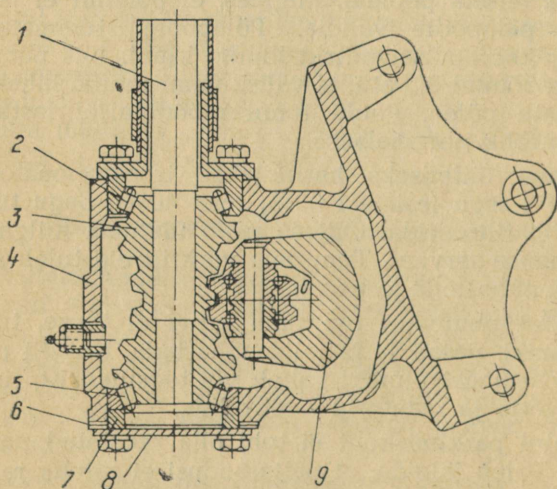
7. Kombaini parkimiskoht ei tohi olla reostatud nafta-
saadustega. Tuleb jälgida, et naftasaadusi ei satuks ratta-
kummidele.





Joon. 18. Roolimehhanismi kooniline ajam:

1 ja 4 — koonushammasrattad; 2 — reguleerimisvahelehed; 3 — äärikuga puks; 5 — koonilise ajami karp



Joon. 19. Roolimehhanism:

1 — roolivõlli; 2 ja 5 — teo laagrid; 3 — tigu; 4 — roolikarp; 6 — reguleerimisvahelehed; 7 — tugirõngas; 8 — kaas; 9 — roolihoova võlli pea

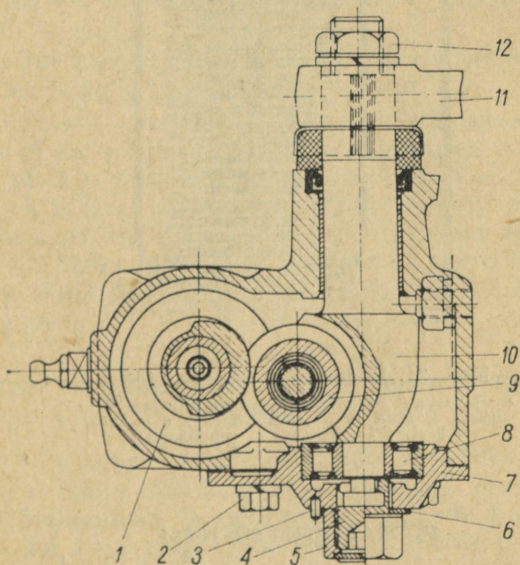
ROOLIMEHCHANISM

1. Koonushammasrataste 1 ja 4 (joon. 18) hambumist reguleeritakse vahelehtedega 2, mis asetatakse puksi 3 ääriku alla. Hammasrattad peavad pöörlema vabalt, kuid ilma käega tuntava lõtkuta.

2. Roolimehhanismi seisukorda kontrollitakse rooliratta vabakäigu suuruse järgi sirgel teel liikudes. Rooli vabakäik ei tohi ületada 40 mm, mõõdetuna rooliratta põial.

3. Teo 3 (joon. 19) telglõtku reguleeritakse kaane 8 aluste vahelehtedega 6, mis tarvilikul määral pingutavad rull-laagreid 2 ja 5. Normaalsel pingutusel peab roolivõlli kergesti pöörduma, ilma et oleks käega tuntuvat telglõtku. Võlli telglõtku kontrollimiseks tuleb enne seda roolihoova võlli koos rulliga roolikarbist välja võtta.

4. Teo ja rulli hambumise reguleerimiseks võetakse roolivarras hoova küljest lahti, keeratakse ära kontra-

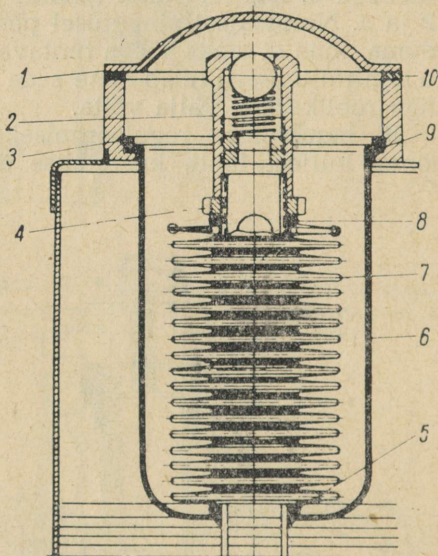


Joon. 20. Roolimehhanism:

1 — tigu; 2 — kaane kinnituspolt; 3 — tihvt; 4 — rooliteo lõtku reguleerimise kruvi; 5 — kontramutter; 6 — lukustusseib; 7 — kaas; 8 — laager; 9 — rull; 10 — roolihoova võlli pea; 11 — roolihoob; 12 — mutter

mutter 5 (joon. 20) ning võetakse lukustusseib 6 tihvtilt 3 ära. Siis keeratakse spetsiaalse otsvõtme abil kruvi 4 nii palju kinni, et roolihoova vabakäik ei ületaks 0,3 mm, mille järel kruvi 4 lukustatakse seibi ja kontramutriga. Pärast reguleerimist peab rooliratas pöörduma roolirattale rakendatud jõu mõjul, mis ei tohi ületada 3 kg.

5. Kui roolihoob loksab võlli otsas, tuleb pingutada mutrit 12 (joon. 20).



Joon. 21. Hüdraulilise süsteemi filter:

1 — kaas; 2 — klapp; 3 — vedrurõngas; 4 — mutter; 5, 8 ja 10 — tihendrõngad; 6 — filtri-kest; 7 — filter; 9 — vahetihend

HÜDRAULILINE SÜSTEEM

1. Plunžrite ja nende varte kroomitud pindu tuleb kaitsta mehaaniliste vigastuste eest. Kui nipli vasktihendi vahelt immitseb õli, tuleb niplit järelpingutada. Enne teistkordset kasutamist tuleb vasktihendit lõõmutada.

2. Hüdrauliline süsteem täidetakse diisliõliga rõhutasandi (tuulutustoru) ava kaudu kuni õlimõõtevarda ülemise kriipsuni. Enne mootori käivitamist kõrvaldatakse õhk torudest, voolikutest ja hüdraulilistest sõlmedest. Õhu kõrvaldamiseks hüdraulilise võimendi süsteemist tuleb juhtrattaid palju kordi (vähemalt 10—15 korda) täielikult välja pöörata paremale ja vasakule.

Õhu kõrvaldamiseks hüdraulilistest silindritest, samuti ka nende juurde viivatest õlitorudest ja voolikutest tuleb silindrite niplitelt voolikute nippelmutrid 1,5—2 ringi võrra lahti keerata. Iga hüdrosilinder lülitatakse täielikule tõstele ja täielikule allalaskmisele. Seda korratakse seni, kuni niplite vahelt õliga koos enam õhku välja ei tule. Kui niplite vahelt väljub õli enam õhumulle ei sisalda, keeratakse nippelmutrid tihedalt kinni.

Kui hüdraulilisest süsteemist on õhk kõrvaldatud, lastakse lõikusmasin ja haspel täiesti alla ning valatakse õli paaki õli juurde kuni ülemise kriipsuni. Paaki õli juurde lisada siis, kui lõikusmasin ja haspel on üles tõstetud, on keelatud.

3. Hüdro süsteemi filtri puhastamiseks võetakse ära ülemine kaas ja selle kummitihend 1 (joon. 21).

Komplektselt eemaldatakse vedru lukustusrõngas 3, filtri kest 6 koos filtri ja klapiga. Seejuures tuleb silmas pidada, et ei vigastataks papptihendit. Kaitseklapp 2 keeratakse välja (sest lahti võtta teda ei tohi). Siis keeratakse ära rõngasmutter 4 ja võetakse filtrielemendid torust välja. Filtrielemendid ja kest pestakse petrooleumis või diisliõlis. Filtri puhastamisel pestakse läbi ka rõhutasandi (tuulutustoru).

ELEKTRILISE EELSOOJENDUSTUNGLAGA MOOTORI KÄIVITAMINE JA SEISKAMINE

1. Enne mootori käivitamist tuleb veenduda selles, et sidur oleks välja lülitatud. Siis lülitatakse sisse dekompressioonimehhanism ja pööratakse rihmade kaudu vāntvõlli käsitsi 1—2 ringi. Mootor peab olema määratud ja täielikult varustatud kütuse, õli ja veega. Elektrilise eelsoojendustungla paaki tuleb valada petrooleumi või talvist diislikütust (bensini valada sellesse paaki on keelatud).

2. Kui ümbritseva õhu temperatuur on üle $+10^{\circ}$, asetatakse mootori käivitamisel kütusepumba hoob maksimaalsele etteandele ning vajutatakse käiviti sisselülitamise nupule. Käiviti ei tohi pidevalt lasta töötada üle 15—20 sekundi. Kui seejuures mootor ei käivitu, võib 45—50 sekundi pärast uuesti käivitada.

3. Kui ümbritseva õhu temperatuur on alla $+10^{\circ}$, lülitatakse sisse dekompressor ja pööratakse vântvõlli käsitsi 2—3 pööret. Kütuse etteandehoob asetatakse maksimaalsele etteandele. Kütusepumba regulaatori rikastusnupp tõmmatakse välja ja lülitatakse elektriline eelsoojendustungal. Umbes 15—20 minutit pärast eelsoojenduse sisselülitamist vajutatakse käiviti lülitusnupule. Niipea kui mootor käivitus, lülitatakse eelsoojendi välja (kui õhu temperatuur on madal, jäetakse eelsoojendi 15—25 sekundiks töötama).

4. Mootorit soojendatakse. Sidurit võib sisse lülitada alles pärast seda, kui jahutussüsteem on soojenenud $50—55^{\circ}$, karteriõli aga kuni $45—50^{\circ}$.

5. Mootor seisatakse kütuse etteandmise katkestamisega. Pärast koormuse mahavõtmist tuleb lasta mootorit töötada 5 minutit, esialgu keskmistel ning siis väikestel pööretel. Enne pikemaks ajaks seismajätmist, kuid ka madala välistemperatuuri korral, kui on karta külmumist, tuleb vesi jahutussüsteemist välja lasta ning jätta väljalaskeava lahti. Vee võib välja lasta alles siis, kui mootor on mõnevõrra jahtunud (vee temperatuur on langenud $40—50^{\circ}$ -ni).

6. Kui temperatuur on alla $+5^{\circ}$, tuleb mootori käivitamiseks radiaatorisse valada kuuma ($90—95^{\circ}$) vett kuni vee väljalaskeavast hakkab tulema soe vesi. Kui mootorit on niiviisi soojendatud, suletakse vee väljalaskekraan ning läidetakse süsteem sooja veega.

7. Kui ümbritseva õhu temperatuur on alla -5° tuleb mootorit enne käivitamist soojendada kuuma veega. Karterisse valatakse õli, mis on eelnevalt kinnises anumast soojendatud $70—80^{\circ}$ -ni. Dekompressor lülitatakse sisse, pööratakse vântvõlli esialgu käsitsi ja seejärel 10—15 sekundit käivitiga. Mootori käivitamisel kasutatakse elektrilist eelsoojendustungalt.

MOOTORI VÄNTMEHCHANISM

1. Mootor tuleb ülevaatuseks seisma jätta, kui ta tugevasti suitseb ja võimsus väheneb ning ka sel juhul, kui esineb ebanormaalsed kloppimist või intensiivsemat õli põlemist. Lahti võtta võib mootorit ainult kinnises ruumis, kus ta on kaitstud tolmu eest.

2. Kolvirõngaste lukkude normaalse vahe suurus on 0,35—0,55 mm. Kolvirõngaste külglõtk rõngapesa ja rõnga vahel on esimesel ja teisel rõngal 0,08—0,125 mm, kolmandal rõngal 0,05—0,095 mm ning õlirõngastel 0,04—0,08 mm.

Kolvirõngad, mille lukuvahe suurus ületab 2 mm ning külglõtk rõnga ja rõngapesa vahel on üle 0,20—0,25 mm, tuleb vahetada.

3. Kepsulaagrite normaallõtk on 0,065—0,120 mm, mõnedel mootoritel 0,084—0,140 mm.

Raamlaagrite ja kepsupoltide mutrid tuleb ühtlaselt kinni keerata kahe-kolme võttega, kusjuures raamlaagrite poltide kinnikeeramisel peab olema pöördemoment 20—22 kgm, kepsupoltide keeramisel aga 14—16 kgm. Kepsu alumine pea peab pärast laagri kinnitamist käe jõul vabalt liikuma piki vändakaela (telglõtk 0,20—0,52 mm).

MOOTORI GAASIJAOTUSMEHCHANISM

1. Külmal mootoril peavad klappide ja nookurite vahed olema järgmised: sisselaskeklappidel 0,30 mm, väljalaskeklappidel 0,35 mm. Klapivahesid tuleb kontrollida mootori 150—180 töötunni järel.

Klapivahede kontrollimiseks võetakse klapi kambri kuppel plokikaanelt maha ja lülitatakse sisse dekompressor. Siis pööratakse väntvõlli aeglaselt ning jälgitakse esimese silindri klapi nookureid. Kui mõlemad klapid sulguvad, keeratakse seade kruvi hooratta karterist välja ning asetatakse keermetamata otsaga samasse auku nii, et ta ulatub vastu hooratast. Nüüd jätkatakse väntvõlli pöörämist, kuni seade kruvi läheb hoorattas olevasse auku. Sel momendil asetseb esimese silindri kolb ülemises surnud seisus survetakti lõpul. Dekompressor lülitatakse välja ning kontrollitakse (või reguleeritakse) esimese silindri mõlemad klapid. Seejärel keeratakse seade kruvi oma keermetatud otsaga tagasi hooratta karterisse.

Edasi reguleeritakse järjekorras kolmanda, neljanda ja teise silindri klapid, pöörates vääntvõlli iga kord poole pöörde võrra. Pööramise kergendamiseks lülitatakse iga kord dekompressor sisse.

2. Jaotusvõlli telglõtku reguleerimiseks keeratakse tugi-kruvi täielikult vastu jaotusvõlli tugitappi, seejärel $\frac{1}{4}$ pöörde võrra lahti ning kontreeritakse mutriga.

MOOTORI TOITESÜSTEEM

1. Et mootori kütuseaparatuur töötaks stabiilselt, tuleb kasutada puhast, filtreeritud kütust, mida on peale selle lastud settida vähemalt 48 tundi. Enne tankimist tuleb paagi täitesuue hoolikalt puhastada. Iga päev tuleb enne töö algust paagist 5 l setet välja valada. Perioodiliselt (600—700 töötundi järel) tuleb kütusepaak settest puhastada ja läbi pesta.

2. Jälgida tuleb seda, et õhupuhasti põhjas oleva õli tase ei ulatuks üle ringvöö.

3. Kütusefiltri elementide ligikaudne tööiga on 600—700 tundi (tingimusel, et kasutatav kütus on puhas).

4. Peenfiltri elementide vahetamiseks tuleb puhastada filtri kere ja sellest kütus välja lasta. Kaas eemaldatakse, tõstetakse plaat koos filtrielementidega välja ning võetakse need lahti. Filtri kere, kaas ja elementide vardad pestakse hoolikalt puhta kütusega puhtaks ning asetatakse kohale uued elemendid.

Uued elemendid peavad asetsema tihedalt vastu plaati ning paiknema teineteise suhtes paralleelselt.

Ei ole lubatav, et filtrielementide vardad toetuksid vastu filtri kaant, sest sel juhul pääseb pumba puhastamata kütus. Pärast filtrielementide vahetamist täidetakse süsteem kütusega ning kõrvaldatakse sellest õhk.

5. Kütusesüsteemi sattunud õhk põhjustab vahelejät-misi üksikute silindrite töös ja raskendab mootori käivitamist. Õhu kõrvaldamiseks küttesüsteemist avatakse peenpuhastusfiltri kerel olev läbipuhumisventiil. Siis pumbatakse käsipumbaga kütust, kuni väljavoolutorust ilmub pidev, ilma õhumullideta kütusejuga. Ventiiil suletakse ning keeratakse kütusepumba kaanel olev läbipuhumiskork 2—3 ringi lahti. Nüüd pumbatakse käsipumba abil kütust uuesti läbi kuni kütuse voolus õhumulle enam

ei esine. Seejärel keeratakse kork kinni. Käsipumba pide tuleb pärast pumpamist kinni keerata kuni kuulklapi toetumiseni oma pessas.

6. Ei tohi lubada õlitaseme liigset tõusu kütusepumba regulaatoris. Õlitase regulaatoris peab ulatuma kontrollkorgini, kütusepumbas aga täiteavani.

7. Pihustite mutreid tuleb kinni keerata ühtlaselt, kee- rates igatüht neist korraga ainult ühe tahu võrra.

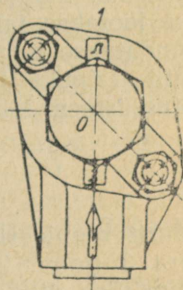
8. Paagi täitmisel kütusega tuleb kasutada ujukseadist. Selleks keeratakse ära ujuki varda kork. Kütusepaagi sisemus on ühendatud atmosfääriga täitesuudme korgi augu kaudu. Auk ei tohi kinni olla.

MOOTORI ÕLITUSSÜSTEEM

1. Mootori karteris peab õlitase ulatuma mõõtevarda ülemise märgini. Õli vahetamiseks ja õlitussüsteemi läbi- pesemiseks tuleb kohe pärast mootori seiskamist õli karte- rist ja õlifiltrist välja lasta. Korgid pestakse läbi, vala- takse karterisse 8—10 liitrit diislikütust, lülitatakse de- kompressor ja pööratakse mootori vāntvõlli käiviti abil mõnda aega. Siis lastakse mustunud kütus välja ning täi- detakse süsteem värske õliga.

2. Kui välisõhu temperatuur on üle $+5^{\circ}$, lülitatakse töösse õliradiaator. Seejuures peab ümberlülitit täht II (suvine ekspluatatsioon) asetsema õlifiltri kerel oleva noole kohal (joon. 22). Kui õhutemperatuur on alla $+5^{\circ}$, pööratakse ümberlülitit 180° , mille juures noole kohal asetseb täht 3 (talvine ekspluatat- sioon). Ümberlülitamiseks tuleb ära keerata mutter, mis kinnitab teda õli- pumba kere külge, ümberlülitit välja võtta, ümber pöörata ja uues asendis kinnitada.

3. Enne jääpuhastusfiltri pese- mist tuleb filtri kere ja kuppel väli- selt puhastada. Õli lastakse filtrist välja ning eemaldatakse kuppel. Edasi võetakse ettevaatlikult välja filtreerivad sektsioonid. Sisemised sektsioonid võetakse välimistest välja ning eemaldatakse tihendus- rõngas. Sektsioonid pestakse diisli-



Joon. 22. Õliradiaa- tori ümberlülitit

kütuses või petrooleumis (metallist kraape või harju ei tohi seejuures kasutada). Seejärel loputatakse need puh-
taks petrooleumis. Kui sektsiooni mähis on rikutud, paran-
datakse see jootmise teel (ühe sektsiooni joodetud koh-
tade üldpind ei tohi ületada 5 cm²). Sektsioonid paiguta-
takse kohale, kuppel pestakse puhtaks ja asetatakse
samuti kohale. Kui sektsioonid on väga mustad (koksistu-
nud) tuleb nad puhastada spetsiaalses seadises.

4. Õli peenpuhastusfiltri tsentrifuugi pesemiseks tuleb
tsentrifuugi kuppel puhastada ja maha võtta, lahti kee-
rata mutter, ära võtta tugipuks, rootor ja selle kaas. Roo-
tori siseruum puhastatakse puitkraabiga puhtaks, kuplid
pestakse ja võetakse maha ning ilma väljakeeramata
puhastatakse pihustid vasktraadiga läbi.

MOOTORI JAHUTUSSÜSTEEM

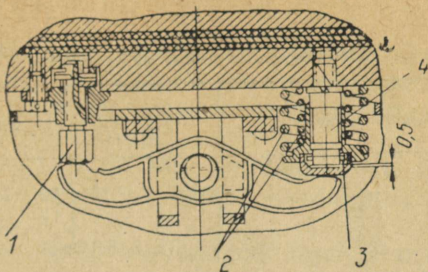
1. Radiaatorisse tuleb valada puhast pehmet vett. Enne
vee sissevalamist radiaatorisse tuleb veepumbalt ära kee-
rata spetsiaalne kork õhu eemaldamiseks jahutussüsteemist.

2. Jahutussüsteemi läbipesemiseks tuleb kohe pärast
mootori seiskamist vesi välja lasta. Kui mootor on jahtu-
nud, lastakse jahutussüsteemist läbi 40—50 l vett, et see
mustuse ja setted välja kannaks. Süsteem täidetakse
puhta, pehme veega.

3. Katlakivi eemaldatakse jahutussüsteemist spetsiaalse
lahusega (10 l vee kohta 750—800 g seebikivi ja 250 g
petrooleumi). Selle vedelikuga täidetakse jahutussüsteem
ja lastakse mootorit töötades soojeneda 5—10 minutit.
Lahus jäetakse jahutussüsteemi 10—12 tunniks. Seejärel
soojendatakse mootorit uuesti keskmistel pööretel 5—10
minutit. Lõpuks lastakse lahus välja ning loputatakse
jahutussüsteem läbi.

MOOTORI SIDUR

Sidurit reguleeritakse sisselülitatud seisus. Pilu surve-
kübara 3 (joon. 23) ja poldi 4 pea vahel peab olema
0,5 mm. See pilu peab olema ühesugune kolmes kohas.
Pilu seatakse (pilukaliibri abil) reguleerimispolti 1 pööra-
tes (võtmega 17×19 mm).



Joon. 23. Mootori siduri reguleerimine:
 1 — reguleerimispoltt; 2 — vedrud; 3 — surve-
 kübar; 4 — spetsiaalne poltt

Kui mootor pikemat aega töötab lahutatud siduriga, tuleb iga 5—6 tunni järel määrada sidurivõlli eesmist laagrit ja survelaagrit (lülitismuhvi laagrit). Kui kombainiga tuleb sõita pikema maa taha, on soovitatav kombaini tööorganeid käitavalt rihmarattalt rihmad maha võtta ning sõita siis juba sisselülitatud siduriga.

ELEKTRISEADMESTIK

1. Tehaste poolt 1. septembrist kuni 1. aprillini väljastatavad kombainid CK-3 varustatakse kuivade (laadimata) akupatareidega. Ülejäänud ajavahemikul väljastatavatele kombainidele paigaldatakse laetud akupatareid.

2. Kui majandisse saabus laadimata akupatareiga kombain, siis samal ajal kui kombaini tööks ette valmistatakse, asetatakse akupatarei laadimisele vastavalt tehase eeskirjadele. Kui on tarvis kombain viivitamata tööle saata, siis on lubatud temale paigaldada patarei ilma eelneva laadimiseta tingimusel, et pealevalatud elektrolüüdi erikaal kolme tunni jooksul pärast pealevalamist ei ole langenud üle 0,03 ühiku võrreldes pealevalatava elektrolüüdi erikaaluga (ühel ja samal temperatuuril).

3. Kui akupatarei on tühjenenud üle 50%, tuleb ta masinalt maha võtta ja laadimisele saata. Akupatarei tühjenemisaste määratakse elektrolüüdi erikaalu järgi.

4. Pärast koristustööde lõpetamist võetakse akupatarei kombainilt maha ja hoitakse kuivas ruumis, kus temperatuur ei lange alla nulli. Akupatarei peab seejuures olema

Elektrolüüdi erikaal 20° juures

Täislaetud patareil	50% tühjenenud patareil
1,27	1,19
1,25	1,17
1,22	1,14

täiesti laetud. Patarei kaas peab olema puhas, klemmid ja ühendussillad kuivaks pühitud ning vaseliiniga sisse määratud. Iga kuu tuleb akupatareid järellaadida ning üks kord kolme kuu jooksul teha läbi laadimise-tühjendamise kontroll-treeningsükkel.

5. Akupatarei kaanele sattunud elektrolüüt tuleb ära pühkida puhta lapiga. Elektrolüüdi taseme langemisel tuleb selle normaalne tase taastada destilleeritud vee juurdevalamise teel. Elektrolüüti võib juurde lisada ainult sel juhul, kui kindlasti on teada, et elektrolüüdi taseme alamine on tingitud väljaloksumisest.

6. Käiviti ja generaatori õlitisesse tuleb iga 150—180 töötunni järel valada 5—6 tilka diisliõli.

7. Eelsoojendi elektromagneti ketta ja südramiku vahel peab olema pilu 1,5—2 mm. Seda pilu tuleb kontrollida 150—180 töötunni järel ning samal ajal kontrollida ka hõõgspiraali. Tuleb silmas pidada, et mootori töötamise ajal oleks elektriline eelsoojendi välja lülitatud.

KOMBAINI SISSETOOTAMINE

1. Iga uus või remonditud kombain tuleb sisse töötada, et koostöötavad detailid hästi sobituksid (ligi töötaksid), ja et kontrollida kõikide mehhanismide tööd.

2. Enne kombaini sissetöötamist tuleb täita kõik igapäevasel tehnilisel hooldamisel ettenähtud operatsioonid, kaasa arvatud ka õlitamine, ning hoolikalt kontrollida peamiste mehhanismide seisukorda ja kinnitusi.

3. Kombaini kontrollimisel tuleb eriti tähelepanu pöörata kõigi mutrite ja pidepoltide kinnipingutamisele, kii-
restri pöörlevate võllide, detailide ja laagrikerede kinnitustele (trumliil, ventilaatoritel, biitritel jt.), hüdraulilise süsteemi torude ja voolikute ühendustele ning et õli süsteemist välja ei immitseks. Tuleb kontrollida veorihmade ja -kettide pingust, nõutavaid pilusid viljapeksuaparaa-

dis, normaalsete pilude olemasolu põhupuistajas (klahvide vahel, klahvide ja viljapeksumasina külglise vahel), lõikusmasina tasakaalustusvedrude pingutust ja kombaini kõigi tihendite seisukorda.

4. Majandile ostetud uus kombain peab läbi tegema 60-tunnilise sissetöötamise allpool toodud programmi järgi.

Mootori sissetöötamine tühikäigul 30 minutit

Esimesed 5 minutit töötab mootor minimaalsetel pööretel (600—800 p/min). Seejärel suurendatakse järk-järgult pöörlemiskiirust kuni maksimaalpööreteni.

Kombaini sissetöötamine tühjalt 4 tundi 30 minutit

Peksukorv lastakse alla ja avatakse elevaatori alumised kaaned. Kombaini tööorganeid pööratakse käsitsi. Lülitatakse sisse mootori sidur. Algul töötatakse kombaini sisse statsionaarselt kohapeal mootori aeglastel pööretel. Siis tõstetakse järk-järgult pöörlemiskiirust. Pärast seda töötatakse kombain sisse käigul, kusjuures kasutatakse kõiki käike, alates esimesest.

Sissetöötamisel tuleb jälgida mootori töötamist, kontrollriistade näite, kontrollida, kas laagrid ei kuumene üle-määra, kas õli ei immitse välja, kas ei esine ebanormaalset müra või kloppimisi ja samuti ka mõne mehhanismi ebanormaalset töötamist. Selleks tuleb iga 20 minuti järel tööorganid välja lülitada või kombain peatada.

Pärast kombaini tühjalt sissetöötamist tuleb mootori karteris õli vahetada ja õlifilter läbi pesta.

Kombaini sissetöötamine koristustöödel 55 tundi

Kombaini tuleb sisse töötada 55 tundi koormuse järkjärgulise suurendamisega.

5. Pärast 60-tunnilist sissetöötamist koostatakse akt ning tehakse vajalikud sissekanded mootori passile (formulaarile). Seejärel tehakse kombaini kontrollülevaatus, vahetatakse õli mootori karteris ja pestakse läbi mootori õlitussüsteem.

6. Pärast kapitaalremonti töötatakse kombain sisse ülal-loodud programmi järgi. Sissetöötamise üldkestus on aga kaks korda lühem (30 tundi).

OHUTUSTEHNIKA

1. Enne töö algust peab teenindavale personalile teatavaks tegema ohutustehnika eeskirjad.

2. Kombainil ei tohi töötada isikud, kes ei tunne selle ehitust.

3. Eriti ettevaatlik tuleb olla lahtiste pöörlevate osade lähedal töötamisel.

4. Keelatud on töötada kombainil pikas lehvivas riides ning ilma kaitseprillideta.

5. Keelatud on viibida lõikusmasina all, kui ei ole suletud lõikusmasina hüdrauliliste tõstesilindrite kraanid ning lõikusmasin ei ole paigutatud tungrauale või vahetuge-dele.

6. Kombaini töötamise ajal on keelatud mehhanisme reguleerida, puhastada või õlitada.

7. Kombaini töötamise ajal on keelatud viibida lõike-aparaadi ees või põhukoguja tagumise klappseina juures.

8. Enne tööorganite sisselülitamist ning enne kombainiga liikuma hakkamist tuleb anda hoiatussignaal.

9. Kombaini liikumise ajal ei tohi rooli käest lahti lasta. Kombaini peatamisel tuleb käigukang asetada neutraalseisu ja tööorganid välja lülitada.

10. Kombaini liikumisel allamäge ei tohi käikusid välja lülitada. Tuleb süstemaatiliselt kontrollida käiguosa pidurit ja rooli. Kombaini pukseerimisel peavad olema käigud välja lülitatud.

11. Tehniliste hooldamiste või remondi tegemisel peab kombaini mootor olema seisma jäetud.

12. Kuuma mootori radiaatori korki ei tohi avada ilma kinnasteta või kaltsuta.

13. Väga kuuma mootori radiaatorisse ei ole soovitatav valada külma vett. Kui see on tarvilik, tuleb mootor käivitada ja lasta töötada aeglastel pööretel. Aeglaselt keeratakse lahti radiaatori täiteava kork kuni kaitsetõkkeni, et lasta auru rõhku alaneda. Seejärel surutakse korgile ja keeratakse seni, kuni ta vabalt ära tuleb. Siis valatakse aeglaselt radiaatorisse vett juurde.

14. Terapunkri tühjendamisel on keelatud väljalaadimisteole teri ette tõugata labida või muude esemetega.

15. Igal kombainil peab olema esmaabipaun.

TULETÕRJE-EESKIRJAD

Tulekahjude vältimiseks tuleb kombaini töötamisel täita järgmisi tuleõrje-põhieeskirju.

1. Kombaini mootor hoida täiesti korras ja puhas, vältides igati selle risustumist (eriti kollektoril ja väljalasketorul).

2. Süstemaatilisel kontrollida kollektori, plokikaane ja väljalasketoru ning kollektorivaheliste ühenduste tiheidust. Kui neis kohtades tihendite vahelt pääsevad gaasid välja, tuleb kinnitusi viivitamatult järeldpingutada, tarbe korral aga asendada vanad tihendid uutega.

3. Jälgida, et sädemepüüdja mootori väljalasketorul oleks korras, Süstemaatilisel kontrollida ning puhastada väljalasketoru ja sädemepüüdja nõest.

4. Jälgida, et elektrijuhtmestik oleks korras.

5. Vältida mootori ülekuumenemist. Viivitamata kõrvaldada põhjused, mis võivad esile kutsuda mootori ülekuumenemist ja jälgida jahutussüsteemi töötamist.

6. Mitte tankida kombaini naftasaadustega mootori töötamise ajal.

7. Tulekahju korral mitte ligineda lahtisele tulele (lõkketulele jm.) riuetuses, mis on läbi imunud bensiini, petrooleumi või õliga.

8. Tulekahju kustutamisel tuleb leegid summutada tulekustutiga, pilduda peale mulda, liiva, katta presendiga jne.

9. Keelatud on suitsetada kombaini peal ja samuti koristatavatel tööetel.

10. Igal kombainil peab olema korras ja laetud tulekustutid ning raudlabidas. Tulekustutid ja labidas peavad olema nii kinnitatud, et neid oleks võimalik tarbe korral kiiresti kätte saada.

11. Tankimispunkt, kombainide parkimisplats ja väli-laager peavad olema ümberringi ülesküntud ribaga piiratud ning varustatud tuleõrjeabinõudega.

KOMBAINI HOIDMINE

1. Põllutööde perioodil ajutiselt mittekasutatavad kombainid tuleb hoida kuuris, katuse all või lahtisel platsil. Kombainide hoiukoht peab asetsema vähemalt 50 m kau-

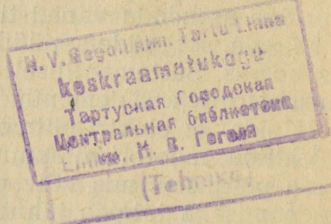
gusel elu-, lao- ja majandushoonetest, samuti vilja- ja põhukuhjadest ning peab olema varustatud tule tõrjeabinõudega.

2. Brigaadis kombaini hoidmiseks ettevalmistamisel tuleb:

a) puhastada kombain porist ja taimejäätmest;

b) õlitada kõik õlituskohad.

3. Talveks paigutatakse kombain hoiule vastavalt traktorite ja põllumajandusmasinate hoidmise eeskirjadele, mis on toodud riiklikus standardis (ГОСТ 7751-55).



SISUKORD

Uldeeskirjad	3
Igapäevane tehniline hooldamine	3
Lõikusmasin ja koguja	3
Viljapeksumasin ja põhukoguja	4
Käiguosa ja hüdrauliline süsteem	5
Mootor	5
Kombaini määrimine	7
Juhendid kombaini tehnilise seisukorra kontrollimiseks, reguleerimiseks ja tööks ettevalmistamiseks	10
Haspli ja koguja variaator	10
Lõikusmasina tigu	12
Kaldtransportöör	14
Tasakaalustusmehhanism ja tihenduskilbid	15
Viljapeksuaparaat ja põhubiiter	16
Põhupuistaja	20
Põhukoguja	20
Rihm- ja kettilekanded	21
Kaitseidurid ja signalisaatorid	24
Käiguosa	25
Roolimehhanism	31
Hüdrauliline süsteem	32
Elektrilise eelsoojendustunglaga mootori käivitamine ja seiskamine	33
Mootori väntmehhanism	35
Mootori gaasijaotusmehhanism	35
Mootori toitesüsteem	36
Mootori õlitussüsteem	37
Mootori jahutussüsteem	38
Mootori sidur	38
Elektriseadmestik	39
Kombaini sissetootamine	40
Ohutustehnika	42
Tuletõrje-eeskirjad	43
Kombaini hoidmine	43

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОГО УХОДА
ЗА КОМБАЙНОМ СК-3

На эстонском языке

Оформление В. Варе

Эстонское Государственное Издательство
Таллин, Пярнуское шоссе 10

Toimetaja H. Märtson

Kunstiline toimetaja R. Tungla

Tehniline toimetaja J. Pedari

Korrektorid V. Tui ja E. Künarpu

Ladumisele antud 4. V 1961. Trükkimisele antud
11. VII 1961. Paber 54×84, 1/16. Trükipoognaid
3 + 1 kleebis. Formaadile 60×92 kohaldatud trüki-
poognaid 3,28. Arvutuspoognaid 2,97. Tiraaž 2000.
Tellimise nr. 814. Trükikoda «Punane Täht»,
Tallinn, Pikk tn. 54/58.

Hind 18 kop.

117261

18 kop.

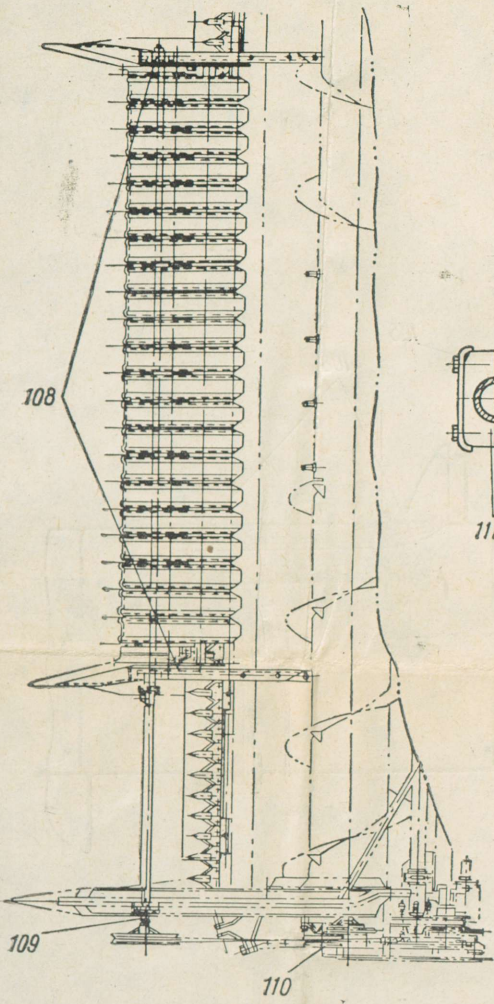
A

23892

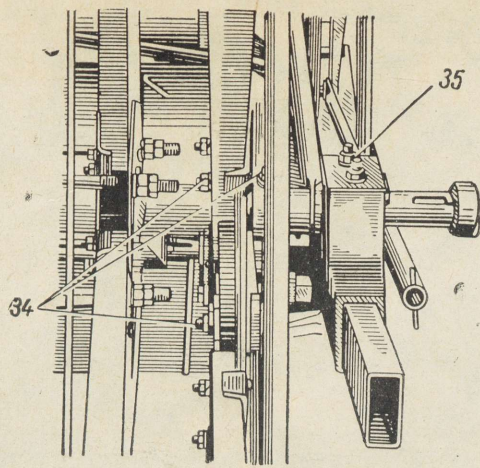
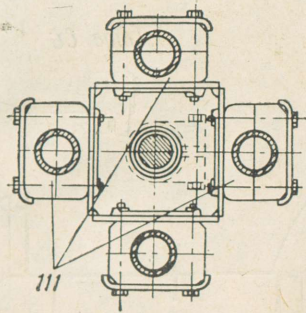
TÜ RAAMATUKOGU



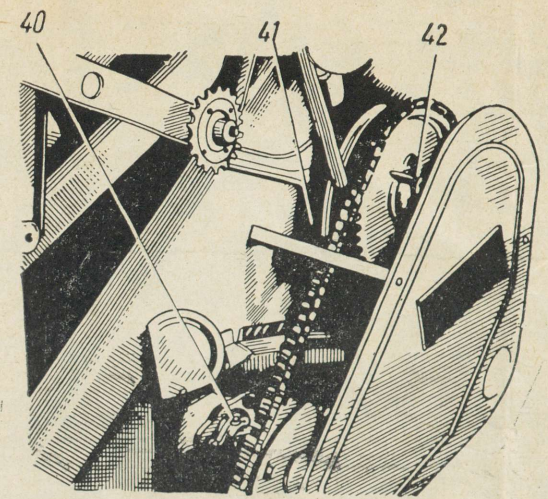
1 0300 01041407 8



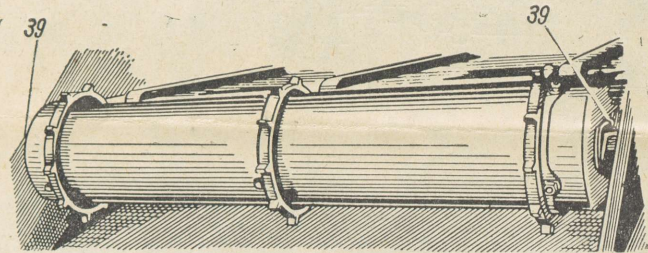
Joon. 1a



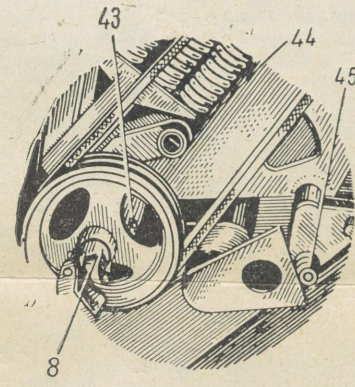
1b



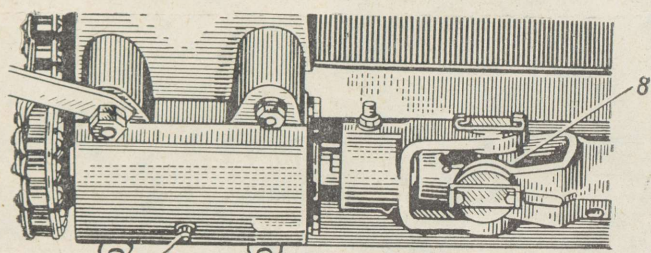
1d



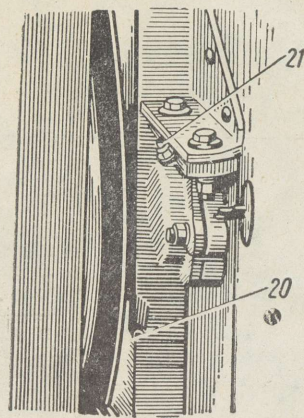
1c



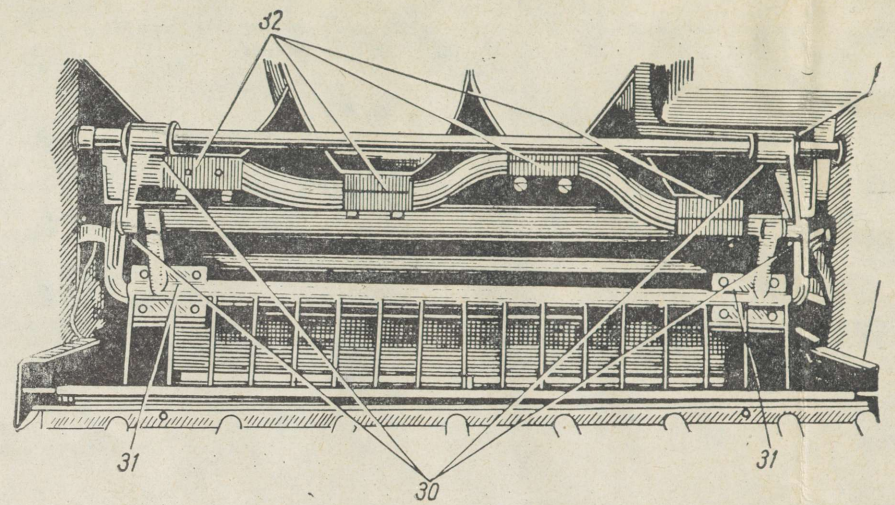
1e



1f



1g

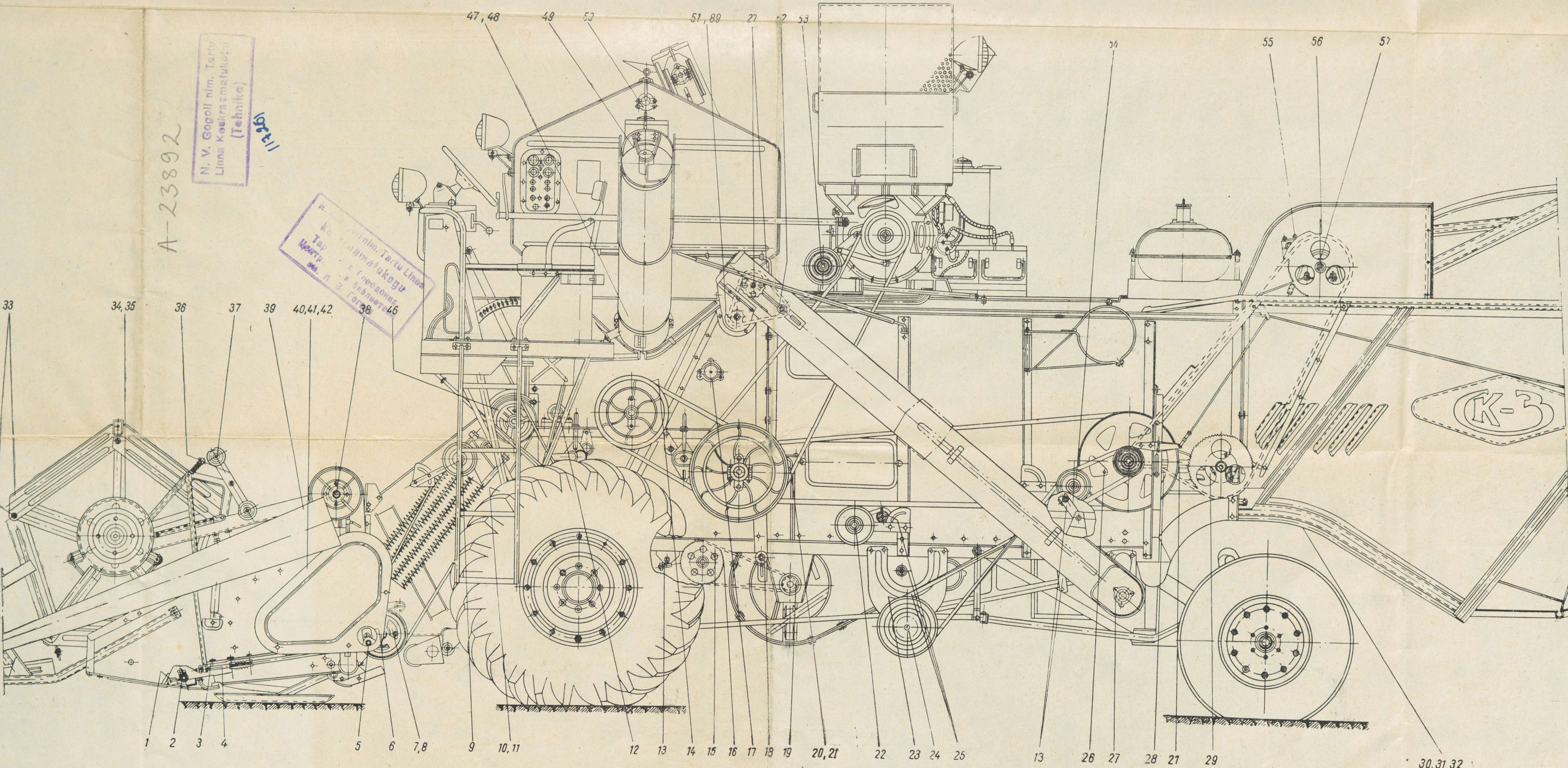


1h

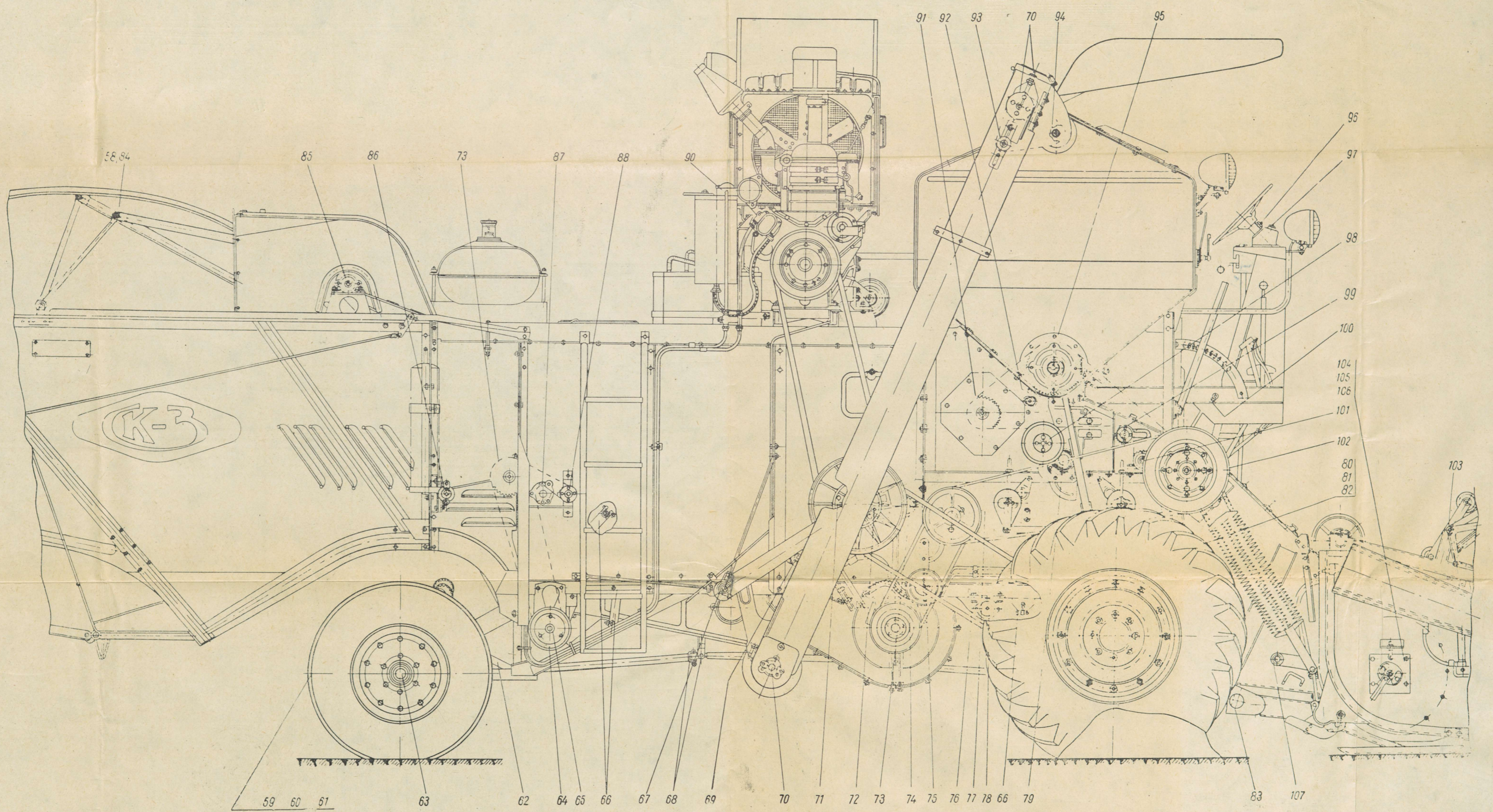
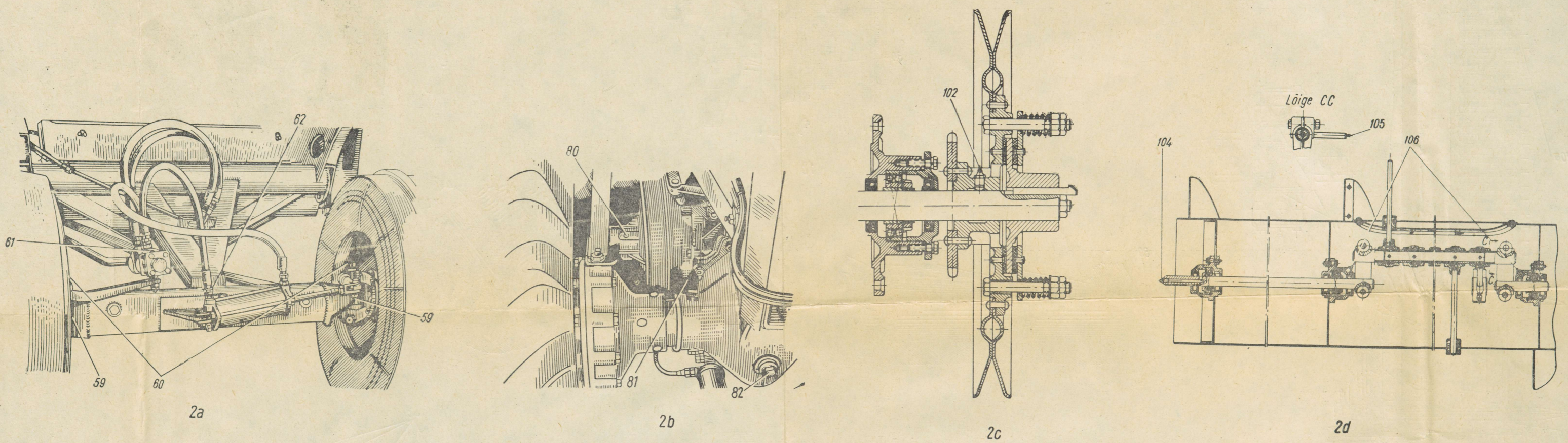
A-23892

N. V. Gogoli nim. Tartu
Linnakeskharakteristika
(Tehnika)
1951.11

N. V. Gogoli nim. Tartu Linnakeskharakteristika
Tehnika
1951.11.15. Nr. 38. lk. 46



Joon. 1. Kombaini CK-3 määrimise skeem (vasak külj)



Joon. 2. Kombaini CK-3 määrimise skeem (parem külg)