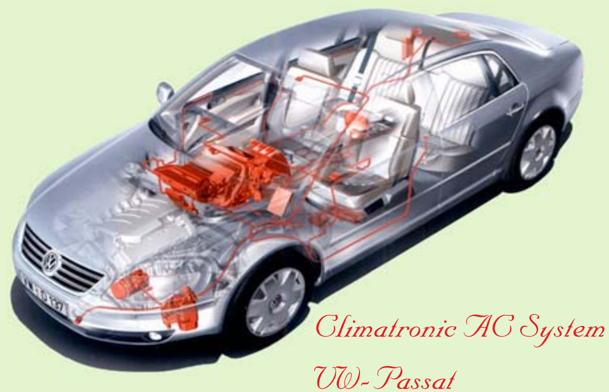
මෝටර් රථ වායුසමීකරණ

CFC/HFC සහ ඩිජිටල් ක්ලයිමේට් කොන්ට්‍රෝල්



Climatronic AC System
VW-Passat

ඩී.එම්.එම්.දසනායක

මෙම වෙබ් පිටුව සකසා ඇත්තේ ඉහත දක්වා ඇති මෝටර් රථ වායුසමීකරණ කෘතියේ 20 වන පරිච්ඡේදයෙන් උපුටාගත කරුණු ඇසුරිනි.

20 වන පරිච්ඡේදය

වායුසමීකරණ පද්ධතියක් සර්විස් කිරීම

තමන් හොඳ ශරීර සෞඛ්‍යයෙන් සිටිනා බවට සිතා සිටින බොහෝ දෙනෙකු තම ශරීරය ඇතුලත නිදන්ගත වු රෝග දැනගනු ලබන්නේ අහම්බෙන් හෝ වෛද්‍ය පරීක්‍ෂණයකට පෙනී සිටි විටකදීය. එමගින් ඉදිරියේදී භයානක රෝග වලට බිලි වෙන්නට තිබුනු ජීවිත සුළු ප්‍රතිකර්ම වලින් බේරා ගැනෙන අවස්ථාවන්ද එමටය. ඒ අනුව රෝගයක් උත්සන්න වනතුරු නොසිට මෙවන් පරීක්‍ෂාවන් කර කල්තියා ඇතිවිය හැකි රෝග හඳුනා ගැනුම වඩාත් යෝග්‍ය වෙයි.

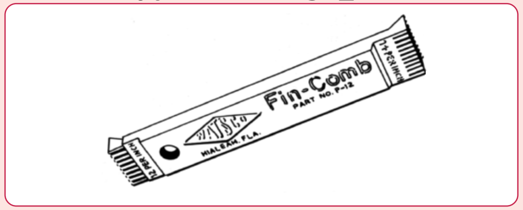
වායුසමීකරණ පද්ධති පිළිබඳවද කිව හැක්කේ එයමය. අප එහි දෝෂයක් ඇති බව කියමින් අළුත්වැඩියාවකට යොමු කරන්නේ ඉන් ලැබෙන සිසිලස අඩුවන විට එනම් දෝෂයක් ඉස්මතු වු විටදීය. එසේ නැතිව එය හොඳින් ක්‍රියාකරමින් තිබියදීම වරින්වර පරීක්‍ෂාකර සර්විස් කර ගන්නේ නම් ඉදිරියේදී පද්ධතියට කළ යුතුවන වැඩි වියදම් අළුත්වැඩියාවන් බොහොමයක් වළක්වා ගත හැකි වෙයි. මේ සඳහා යම් වායුසමීකරණ පද්ධතියක් පරීක්‍ෂාකර සර්විස් කර දෙන ලෙස කාර්මිකයෙකු වෙත යොමු වුවහොත් එහි කොටස් පිරිසිදු කිරීම පමණක් නොව ඒවා ඇතුලත ක්‍රියාකාරිත්වයේ යම් දෝෂ ඇත්නම් ඒ බවද රථහිමියාට වාර්තා කළ යුතුය. අප මෙතෙක් උගත් වායුසමීකරණ පද්ධතියම නිදසුනට ගෙන එය ඉටුකරන ආකාරය සොයා බලමු.

සර්විස් කිරීමේදී රථහිමියාගේ අවසරය ලැබී ඇත්තේ ඒ පිළිබඳව ලැබෙන දෝෂ වාර්ථාවෙන් පසු අළුත්වැඩියාවන් සිදු කිරීමට නම් හමුවන කුඩා අළුත්වැඩියාවන් පමණක් ඉටුකර සෙසු අළුත්වැඩියාවන් වාර්ථාවට ඇතුලත් කළ යුතුය. සේවාවේදී හමුවන දෝෂ අළුත්වැඩියා කරන ලෙස අවසරය ලැබී ඇත්නම් ඒවා සේවාවේදීම කළ යුතුය.

සර්විස් කිරීමට ලැබෙන්නේ ක්‍රියාකරමින් ඇති වායුසමීකරණයකි. එහෙත් එහි සුළු කාන්දුවක් හෝ ඇත්නම් මුලදීම එය අවබෝධ කරගෙන

සර්විස් කිරීම කළ යුතු වන්නේ එම දෝෂය අළුත්වැඩියා කරගත් පසුවය. ඒ අනුව මුලින්ම සයිට් ග්ලාස් එක මගින් ගෑස් තත්වය පරීක්‍ෂාකර එහි කාන්දුවක් දැනගත නොහැකි වුවද කාන්දු පරීක්‍ෂාව කළයුතුය. මන්ද සයිට් ග්ලාස් එක මගින් කාන්දුවක් දැනගත හැක්කේ කාන්දුව හරහා ගෑස් බොහෝ සෙයින් අඩුවූ පසුව බැවිනි. ඇතැම් සුළු කාන්දුවීම් ඇතිවන්නේ වායුසමීකරණය ක්‍රියාකරන විට ඇතිවන අධි පීඩනයේදී පමණක් බැවින් වායුසමීකරණය ක්‍රියාකරවා එය නතර කළ සැනින් පීඩනය පහළ බැසීමට පෙර පරීක්‍ෂා කිරීම වඩාත් යෝග්‍යය. (මෙලෙස කාන්දු පරීක්‍ෂා කරන අයුරු පෙර විස්තර විය.) ඉන්පසු සෑම හෝස් කනෙක්ටරයක්ම බුරුල් වී ඇත්දැයි සොයා බැලිය යුතුය. එම කනෙක්ටර සුදුසු යතුරු පමණක් යොදා ගනිමින් නියමිත ටෝක් එකට තදකර බැලීමෙන් බුරුල්ව ඇති කනෙක්ටර නැවත තද කිරීම කළ හැකිවේ. තවද මෙම රබර් හෝස් සවිකර ඇති ක්ලිප් හැලී හෝ කැඩී ඇත්නම් ඒවාද මාරු කර හෝස් වෙසියේ ස්පර්ශ වන ස්ථාන කැපී ඇත්දැයි පරීක්‍ෂා කිරීමද කළ යුතුය.

පද්ධතියේ ඇණ තද කිරීමේදී කොම්ප්‍රසරය සහ එහි බ්‍රැකට් එක එන්ජින් බ්ලොක් එකට තදවෙන ඇණද අනිවාර්යයෙන්ම පරීක්‍ෂා කළ යුතුය. මෙහිදී බුරුල්ව තිබූ ඇණ හමුවූයේ නම් ඒවා තද කිරීමට පෙර සම්පූර්ණයෙන්ම පිටතට ගෙන ඒවායේ පොට පරීක්‍ෂා කළ යුතුය. බුරුල්ව කලක් භාවිතා කිරීම නිසා ඇතිවෙන කෙටීමෙන් පළුදුවූ ඇණ හමුවුවහොත් ඒවා මාරු කිරීමද කළ යුතුය. මෙලෙස කොම්ප්‍රසරයේ ඇණ තද කරන අතරම එහි බෙල්ට් එකද පරීක්‍ෂාකළ යුතුය. එය ඉරී තැලී ඇත්නම් මාරුකල යුතු අතර සීරුමාරු කිරීමෙන් තව දුරටත් සීරුමාරුවකට ඉඩක් ඉතිරිව නොමැති නම් එසේ වන්නේ බෙල්ට් එක ඇදී ඇති බැවින් එහිදීද එය මාරුකළ යුතුය.



ඉවපරේටර සහ කන්ඩෙන්සර ෆින්ස් පිරිසිදු කරන විශේෂ පනාවක්

ඉහත දක්වා ඇති පරීක්‍ෂාවන් අවසන් කළ පසු මීළඟට කන්ඩෙන්සරය පරීක්‍ෂා කළ හැක. එහි ෆින්ස් අතර දූවිලි තැන්පත්ව ඇත්නම් තද වතුර පාරකින් සෝදා පවිත්‍ර කළ යුතුය. ඒ අතර වැලි කැට කඩදාසි ආදිය සිරව ඇත්නම් ඒවාද ඉවත් කළ යුතුය. මේ අතර එම ෆින්ස් තැලී වැසී ඇත්නම් ඒවා දිගහැරිය යුතුය. එම කාර්යය සඳහාම විශේෂයෙන්ම සකස් කල පනා (Fin-comb) වෙළඳ පොලේ විකිනීමට ඇති අතර මෙම සටහනේ ඉන් එකක් දක්වා ඇත.

වායුසමීකරණ පද්ධතියක අඩක් පමණ එන්ජින් කාමරයේ සවිවන අතර ඉතිරිය ඇත්තේ රථය ඇතුලතය. ඒ අතුරින් මෙතෙක් විස්තර වූයේ එන්ජින් කාමරය තුල සවිවන කොටස් පරීක්‍ෂාව සහ සර්විස් කිරීම පිළිබඳවය. ඒ අනුව දැන් අපට එම රථය ඇතුලත කොටස්වල තත්වය පිරික්සිය හැකිය.

වායුසමීකරණ පද්ධතියක රථය තුල සවිවන ප්‍රධාන කොටස් ලෙස ඉවපරේටරය සහ බ්ලෝවරය දැක්විය හැකිය. ඉවපරේටරය හරහා බ්ලෝවරය මගින් ඇදගන්නා හෝ තල්ලු කෙරෙන සුළඟ වායුසමීකරණ කවුළු දක්වා ගෙන යන හෝස් සහ ඒවායේ පාලන දොරටු එමෙන්ම පාලන යතුරු සහ ස්විච් ආදියද මෙයටම ඇතුලත් වෙයි. සර්විස් කිරීමේදී මෙම ඉවපරේටරය පිරිසිදු කිරීම අනිවාර්යයෙන්ම කළයුතු අතර එයට හේතුව නිතරම තෙත්ව පවතින මෙම කොටස හරහා වාතය හමායාමේදී එහි ඇති දූවිලි ආදිය ඉවපරේටර ෆින්ස් අතර රැඳෙන බැවිනි. මෙලෙස එය යම් පමණකින් මෙම ඉවපරේටරය බ්ලොක් වූ විට ඒ හරහා වාතය හමායාම දුර්වල වනවා සේම සිසිලසද අඩුව යයි. එහි අයිස් බැඳීමද මෙහිදී සිදුවෙයි. මෙහිදී පද්ධතියේ ගෑස් අස් නොකර ඉවපරේටර ආවරණය ඉවත් කළ හැකි නම් එසේ කර ඉවපරේටර සැකිල්ල පිටතට ගෙන එය පිරිසිදු කිරීම වඩාත් හොඳය. එය අපහසු නම් එහි දෙපස කොටස් ඉවත්කර පිරිසිදු කිරීම කල හැක. එසේම එහි ෆින්ස් ඇදවී ඇත්නම් සකස් කිරීමද පෙර පිටුවේ දක්වන ලද විශේෂ පනාව ඇසුරින් කරගත හැකිය. ඉවපරේටරයේ ඇතිවෙන ජල බිඳු වායුසමීකරණ සුළං ධාරාවට එක්වීම වැළැක්වීමට කුඩා නෙට් එකක් ඉවපරේටරයේ වාතය පිටවෙන පැත්තට දමා ඇත්නම් එය පිරිසිදු කිරීම හෝ ඉරී ඇත්නම් මාරු කිරීමද මෙහිදී කළ යුතුය.

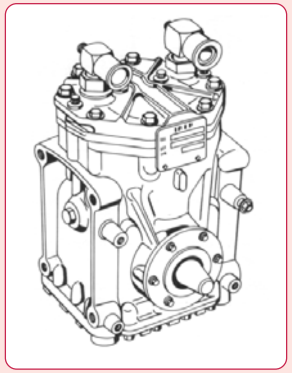
ඉවපරේටර බඳුනද මෙහිදී පිරිසිදු කල යුතු අතර එහි එක් රැස්වන ජලය පිට කිරීමට ඇති කුඩා හෝස් එකද සිරව ඇත්නම් පවිත්‍ර කළ යුතුය. එම හෝස් එක අග එනම් රථයෙන් පිටතට එන කොටසේ කුඩා කොපුවක් සවිව ඇත්නම් එය එක්තරා ආකාරයක වන් වේ වැල්ව් එකකි. රැස්වන ජලය ඒ හරහා පිටතට ගලායන අතර බ්ලෝවරය ක්‍රියාකිරීමේදී එම මාර්ගය හරහා රථය තුලට පිටත වාතය ඇද ගැනීම එමගින් වැළකේ. එයද පවිත්‍ර කළ යුතුය.

රථය ඇතුලත වායුසමීකරණ කොටස් පිරිසිදු කිරීමෙන් පසු බ්ලෝවරයේ සිට සුළං ගමන් කරන කවුළු මාර්ගද ඉතා හොඳින් පිරික්සිය යුතුය. මන්ද මේ අතුරින් ඉවපරේටරයේ සිට බ්ලෝවරය මගින් වාතය ඇදගන්නා මාර්ගය අතර තුර මෙවන් හිඩැසක් ඇති වුවහොත් ඉවපරේටරය හරහා සුළං ඇද ගැනීම වෙනුවට එම සිදුරු හරහා පිටතින් වාතය ඇද ගන්නා බැවිනි. මෙහි ප්‍රතිඵලය සිසිලස අඩුවී යාමයි.

රථය ඇතුලත කොටස් පිරික්සීමේදී විදුලි පරිපථය පිළිබඳවද අවධානය යොමුකළ යුතුව ඇත. විශේෂයෙන්ම බ්ලෝවර් මෝටර පරිපථය එහි වේග පාලනය ඉවපරේටර තර්මස්ටැට් ස්විචය මගින් ඉවපරේටර උෂ්ණත්වය සෙ. අංශක 0^0 දක්වා අඩු වූ විට කොම්ප්‍රසරය විසන්ධි කිරීම වැනි ක්‍රියාකාරිත්වයන් නිවරැදිව සිදුවේදැයි මෙහිදී පරීක්ෂා කළ යුතුය.

මෙතෙක් කරන ලද පරීක්ෂාවන් සහ සේවාවන් වලින් වායුසමීකරණ පද්ධතිය පවිත්‍ර කිරීම, කාන්දු සෙවීම සහ විදුලි පද්ධතියේ ක්‍රියාකාරිත්වයන් තත්ව පරීක්ෂාවකට ලක්වූ අතර මෙහි ප්‍රධාන කොටස් වල ක්‍රියාකාරිත්වයන් නිසි ලෙස සිදුවේදැයි පරීක්ෂා කෙරුනේ නැත. දැන් අපිට එම පරීක්ෂාවන්ද කල හැක. මෙම පරීක්ෂාවන් පැවැත්වීමේ පිළිවෙළවල් අප මෙතෙක් අධ්‍යයනය කළ යෝර්ක් කොම්ප්‍රසරය සහිත R12 , AC පද්ධති වලට සම්පූර්ණයෙන්ම අනුකූල වුවද මෑතදී බිහි වුනු වායුසමීකරණ පද්ධතිවල ඇතැම් ක්‍රියාකාරිත්වයන් සඳහා මදක් නොගැලපීමට පුළුවන.

කොම්ප්‍රසරය පරීක්ෂා කිරීම



AC කොම්ප්‍රසරයක්

මෝටර් රථයක වායුසමීකරණ පද්ධතිය ක්‍රියාකරමින් පවතින අතරම කොම්ප්‍රසරයද පරීක්ෂා කිරීමට මැනිෆෝල්ඩ් ගේජ් යුගලය පද්ධතියට සවිකර ගත යුතුවෙයි. ඉන්පසු එන්ජිම ක්‍රියාත්මක කර වායුසමීකරණ පාලන ලිවර පද්ධතියෙන් උපරීම සිසිලස ලැබෙන අයුරු සකස් කර ගන්න. දැන් වායු සමීකරණය ක්‍රියාකරවන්න. තත්පර කටුව සහිත ඔරලෝසුවක්ද ළඟ තබා ගන්න. රථය ඇතුලත මඳක් සිසිල් වූ පසු ගේජ් යුගලයේ පාඨාංක බලාසිටින අතරම වායුසමීකරණය නතරකර දමන්න. ඒ සමඟම අධි පීඩන අංශයේ පීඩනය අඩු වීමටත් අඩු පීඩන අංශයේ පීඩනය වැඩි වීමටත් පටන් ගන්නවා ඇත. මෙහිදී අඩු පීඩන අංශයේ පාඨාංක තත්පර 30 ක් ඇතුලත 60 i ඉක්මවුවහොත් ඉන් පැවසෙන්නේ කොම්ප්‍රසරයේ ඇතුලත කාන්දුවකි. එහි ගැස්කට් එක කැඩීමෙන් හෝ කාන්දුවන වැල්ව් නිසා එය සිදුවිය හැක. මෙහිදී අප නිදසුනට ගනු ලැබුවේ යෝර්ක් කොම්ප්‍රසරයක් නිසා එහි මෙම දෝෂ අළුත්වැඩියා කිරීමට පුළුවන. කළයුත්තේ හෙඩ් එක ගලවා දෝෂ සහිත කොටස් මාරු කිරීමකි. එහිදී සිලින්ඩර බිත්තිවල ඉරි ඇඳී ඇත්නම් හෝ කුඩා ලෝහ කැබැලි සිරව

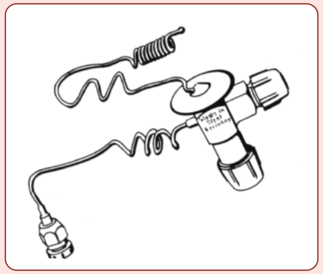
ඇත්නම් කොම්ප්‍රසරය මාරු කළ යුතුය. එහෙත් නවීන රථවල ඇති ඇක්සල් ප්ලේට් කොම්ප්‍රසර් අළුත්වැඩියාකළ නොහැකි අතර ඒවා මෙහිදී මාරුකළ යුතුය.

රිසීවර් ඩ්‍රයරය පරීක්ෂා කිරීම

රිසීවර් ඩ්‍රයරය

රිසීවර් ඩ්‍රයරය පරීක්ෂා කිරීම සඳහා මැනිෆෝල්ඩ් ගේජ් යුගලය අවශ්‍ය නොවේ. විනාඩි 5 ක් පමණ මෙම පරීක්ෂාව සඳහා පෙර ආකාරයටම වායුසමීකරණය ක්‍රියාත්මකව තබන්න. ඉන්පසු රිසීවර් ඩ්‍රයරයේ ඉහළ සිට පහළට හෝ පහළ සිට ඉහළට සෙමින් අත ගාන්න. එහිදී සෑම තැනම එකම උෂ්ණත්වයෙන් පැවතිය යුතුය. එහෙත් එහිදී තැනින් තැන උෂ්ණත්වය වෙනස් වෙයි නම් එහි අදහස රිසීවර් ඩ්‍රයරයේ ස්ථානයක හෝ ස්ථාන කිහිපයක ගෑස් ගලායාම අවහිර කරන බවයි. මෙම තත්වය ඇතිනම් රිසීවර් ඩ්‍රයරය මාරුකළ යුතුවෙයි. රිසීවර් ඩ්‍රයරයේ සිට එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වය දක්වා වූ ලෝහ නල මාර්ගය සිසිල් වෙයි නම් එහි අදහසද රිසීවර් ඩ්‍රයරය සම්පූර්ණයෙන්ම අවහිරව ඇති බවය. මෙලෙස කොටස් සිසිල් වන්නේ ඇතිවන අවහිරතාවය මත එම තැන්වලින් එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වයේදී මෙන් ද්‍රවය වාෂ්ප වීමට නලයෙන් ගුප්ත තාපය ලබාගන්නා බැවිනි. මේ පිළිබඳව මෙයට පෙරද විස්තර වුනි.

එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වය පරීක්ෂා කිරීම

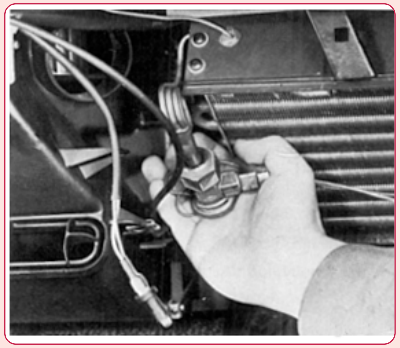


එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වය

එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වය පරීක්ෂා කිරීම සඳහාද ගේජ් යුගලය සම්බන්ධ කර වායුසමීකරණය ක්‍රියාකරවා එන්ජින් වේගය වි. ව 1500 කින් පමණ තබාගත යුතුය. වායුසමීකරණ පාලන ලිවර උපරීම සිසිලස ලැබෙන අයුරින් සකස් කළ යුතුය. මෙහිදී ගේජ් දෙකම අසාමාන්‍ය අන්දමින් එහි තිබිය යුතු පාඨාංක අඩුකර පෙන්වයි නම් එහි අදහස එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වය සිරවී ඇති බවයි. මෙහිදී එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වයේ ඉන්ලට් කනෙක්ටර කොටස එනම් රිසීවර් ඩ්‍රයරයේ සිට එන හෝස් සම්බන්ධ වන පොට සහිත කොටස සිසිල්ව ඒ මත ජල බිඳු තැන්පත් වෙයි නම් එසේත් නැත්නම් එහි අයිස් තැන්පත් වෙයි නම් එසේ වන්නේ වැල්වය තුල ඇති ෆිල්ටර් දැල සිරවී එම ස්ථානයෙන් ෆ්‍රියෝන් ද්‍රවය වාෂ්ප වීමට පටන් ගන්නා බැවිනි. මෙම

දැල පිරිසිදු කළ හැකිය. ඒ සඳහා ගෑස් ඉවත්කර වැල්වය පිටතට ගත යුතුය. මෙම පරීක්ෂාවේදි දෙපසම පීඩනය ඉහළ ගියේ නම් එය එක්ස්පෑන්ෂන් වැල්වයේ දෝෂයක් නොව සෙන්සර් නලයේ පිග් ටේල් කොටස ඉවපරේටරයට හොඳින් ස්පර්ෂ නොවීම නිසා සිදුවන්නකි.

එක්ස්පෑන්ෂන් වැල්වයේ සෙන්සර් ටියුබ් එක මගින් සිදුවන කාය්‍ය්‍ය නිසිලෙස ඉටුවේද යන්නත් මෙහිදි සොයා බැලිය යුතුය. ඒ සඳහා කළ යුත්තේද මැනිෆෝල්ඩ් ගේජ් යුගලය සවිකර වායුසමීකරණය පෙර ලෙසම ක්‍රියාකරවා වි.වට 1500 ක වේගයෙන් එන්ජිම ක්‍රියාකරවන අතර මෙම සෙන්සර් ටියුබ් එක තද සිසිලකට ලක් කිරීමයි. එවිට එක්ස්පෑන්ෂන් වැල්වය බොහෝ දුරට වැසී අඩු පීඩන අංශයේ පීඩනය අඩුවිය යුතුය. මේ සඳහා පිග්ටේල් කොටස තදින් සිසිල් කිරීම ඒ මතට කන්ටේනරයෙන් ලබාගන්නා ද්‍රව ෆ්‍රියෝන් ගෑස් ස්වල්පයක් ස්ප්‍රේ කිරීමෙන් පුළුවන. ඉන්පසු අපගේ අත්ලෙන් ලැබෙන උණුසුමෙන් සෙන්සර් ටියුබය නැවත උණුසුම් කර පාඨාංක පෙර අගයට එන අයුරු නිරීක්ෂණය කළ හැක. මෙම පරීක්ෂාවෙන් පසු නැවතත් පිග්ටේල් කොටස හොඳින් ඉවපරේටරයට සම්බන්ධ කිරීම කළ යුතුය.


එක්ස්පෑන්ෂන් වැල්වය පරීක්ෂා කිරීම

මෙම සටහනේ දක්වා ඇති ආකාරයටද එක්ස්පෑන්ෂන් වැල්වයේ උෂ්ණත්ව පාලනය පරීක්ෂා කල හැකිය. එහිදි කල යුත්තේ ක්‍රියාකරමින් ඇති වායුසමීකරණ පද්ධතිය මගින් ඉවපරේටර උෂ්ණත්වය අවම කර ඇති අවස්ථාවක මෙලෙස එක්ස්පෑන්ෂන් වැල්වය උණුසුම් කර ගේජ් පාඨාංක වෙනස් වේදැයි පරීක්ෂා කර බැලීමයි.

වායුසමීකරණ පද්ධතියක් සර්විස් කිරීමේදි එය පවිත්‍ර කිරීම පමණක් නොව බුරුල්ව ඇති ඇණ මුරිච්චි තද කිරීම. බෙල්ට් සීරුමාරු කිරීම වැනි සුළු සුළු අළුත්වැඩියාවන්ද කළ යුතුය. එමෙන්ම එහි ප්‍රධාන කොටස් වන කොම්ප්‍රසරය, එක්ස්පෑන්ෂන් වැල්වය සහ රිසීවර් ඩ්‍රයරය ඇතුලත ක්‍රියාකාරිත්වයද ඉහත දක්වා ඇති ආකාරයට පරීක්ෂා කර දිය යුතුය. මෙම සේවාවන්ට දිගු කාලයක් අවශ්‍ය හෙයින් සේවාව අවසන් වන තුරු රථහිමියන් එහි බලා නොසිටීමට පුළුවන. මේ අතර දෝෂයක් හමුව එය අළුත්වැඩියාවට වැඩි වියදමක් මෙන්ම කාලයක් ගතවෙයි නම් දුරකථනයෙන් රථහිමියා සම්බන්ධ කර තත්වය පහදා දි එකවරම එය ඉටුකර ගැනීම දෙපාර්ශයටම වඩාත් පහසුවනු ඇත.

සිසිල් කොටස් අවට වාතයට විවෘතවීම වැළැක්වීම

වායුසමීකරණ සේවාවන් වලදි විශේෂයෙන්ම අවධානය යොමුකල යුතු කරුණක් මෙහි දක්වා ඇත. එනම් වායුසමීකරණ පද්ධති වල අඩු පීඩන අංශයේ නිරාවරණයව ඇති තෙත් වන නල සහ ඉවපරේටර කොටස් ඉහත කොටුවේ දක්වා ඇති No drip tape යොදා ආවරණය කර ඇති අතර එමගින් ප්‍රධාන කරුණු දෙකක් ඉටු වෙයි. මෙම සිසිල් කොටස්වල ඇතිවෙන ජල වාෂ්ප එක්වී ජල බිඳු ලෙස රථය තුල කාපට් වලට වැටීමෙන් ඒවා තෙත් වීම වැළැක්වීම මෙය මගින් මූලික ලෙස ඉටු කෙරේ. මෙම ටේප් එක යොදා එම කොටස් ආවරණය කල විට එම සිසිල් කොටස් හා අවට වාතය ස්පර්ශ නොවීමෙන් ජල වාෂ්ප ඝනීභවනය වී ජලය සෑදිම සිදු නොවේ. තවද එකස්පැන්ෂන් වැල්වි වල පිග් ටේල් කොටස ඉවපරේටර නල වලට සම්බන්ධව ඇති ස්ථාන ආවරණය කිරීමටද මෙය යොදා ගැනේ. එහිදි බලාපොරොත්තු වන්නේ අවට වාතයෙන් එම කොටස් සිසිල්ව එහි තාප සංවේදිතාව වෙනස්වීම වැළැක්වීමයි. සේවාවන් වලදි මෙම ටේප් ගැලවී ඇත්නම් අළුතින් ටේප් යොදා හෝ තිබුනු ටේප් වලින්ම ඒවා නිසිලෙස ආවරණය කළ යුතුය.