21 වන පරිච්ඡේදය

මැනිෆෝල්ඩ් ගේජ් පාඨාංක මගින් දෝෂ හඳුනා ගැනුම

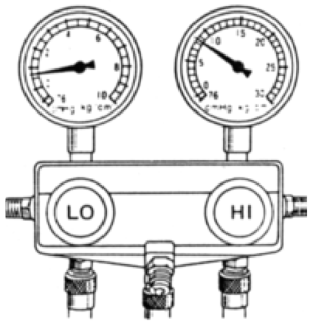
මැනිෆෝල්ඩ් ගේජ් එකකින් ඒකක කිහිපයකින් පාඨාංක ලබාගත හැකි අයුරු

වායුසමීකරණයක ගෑස් පද්ධතියේ ඇතිවෙන දෝෂ සොයා ගැනීමේ නිවරැදි මෙන්ම පහසුම ක්‍රමය මැනිෆෝල්ඩ් ගේජ් යුගලය යොදා ගනිමින් පද්ධතියේ අඩු පීඩන සහ වැඩි පීඩන අංශ දෙකේ පීඩන අගයන් තිබිය යුතු නිවරැදි අගයන් හා සන්සන්දනය කර බැලීමයි. එහෙත් මෙය මදක් අසීරු වන්නේ පරීක්ෂණය කරන අවස්ථාවේ පවතින වායුගෝලීය

උෂ්ණත්වය මෙන්ම ආර්ද්‍රතාවය මත මෙම අගයන් වෙනස් වන බැවිනි. පලපුරුද්දෙන්ම මෙම වෙනස අවබෝධ කරගත යුතු අතර ඉන්පසු එම කාර්මිකයාට පහසුවෙන් මෙම පාඨාංක වෙනස්වීම අවබෝධ කරගත හැකිවෙයි. අප රටේ පවතින උෂ්ණත්වයට අනුකූලව එනම් සාමාන්‍යයෙන් සෙ. අංශක 30^0 ක පමණ උෂ්ණත්වය යටතේ හොඳින් ක්‍රියාකරන වායුසමීකරණ පද්ධතියක අඩු පීඩන අංශය 21-28 psi පමණ වන අතර වැඩි පීඩන අංශය 206-213 psi පමණ වූ අගයක් විය යුතුය. අප කාර්මිකයින් වැඩි වශයෙන්ම භාවිතා කරන්නේ psi පාඨාංක ඒකක බැවින් මෙහි පීඩන අගයන් දක්වා ඇත්තේද ඒ ඇසුරිනි. අප රටේ නගරයෙන් නගරයට උෂ්ණත්ව වෙනස තදින් ඇතිවන බැවින් එක් ප්‍රදේශයකදී නිවරැදි අගයන් ලෙස ගන්නා පාඨාංක තවත් නගරයකට හෝ ප්‍රදේශයකට සමාන නොවෙයි. නිදසුනක් ලෙස හොඳ ක්‍රියාකාරිත්වයෙන් යුතු මෝටර් රථ වායුසමීකරණයක පීඩන අගයන් පරීක්ෂාවේදී කොළඹදී වැඩි පීඩන අංශය 200 psi ලෙස තිබුනි නම් එයම මහනුවරදී පරීක්ෂා කරන විට 190 psi ක් පමණ විය හැකිය.

ඉහත දක්වන ලද පීඩන අගයන් හොඳ ක්‍රියාකාරිත්වයෙන් යුත් වායුසමීකරණ පද්ධතියක ඇති වුවද මෙහි යම් යම් දෝෂ ඇතිවෙන විට ඒ හේතුවෙන් මෙම පීඩන අගයන් ද වෙනස් වෙයි. නිදසුනක් ලෙස හදිසියේ කන්ඩෙන්සර් කූලින් ෆෑන් එක අක්‍රිය වුවහොත් අධි පීඩන අංශය සිසිල් නොවීම නිසා එහි පීඩන අගය වැඩි විය යුතුය. ඒ අනුව ගේජ් පාඨාංක වල අඩු පීඩන අංශය එලෙසම තිබියදී වැඩි පීඩන අංශය වැඩි වුවහොත් එයට එක් හේතුවක් කන්ඩෙන්සර් කූලින් ෆෑන් එක ක්‍රියා නොකිරීම බව තීරණය කල හැකිවෙයි. එහෙත් එම ෆෑන් එක ක්‍රියා කරයි නම් කන්ඩෙන්සරය කඩදාසි හෝ වෙනත් යමකින් වැසී තිබීම හෝ එය අපවිත්‍රව තිබීම විය හැක. මේ ආකාරයට ගේජ් යුගලය යොදා ගනිමින් පද්ධතියේ දෝෂ සෙවිය හැකිය.

ඉහත ආකාරයට ගේජ් පාඨාංක තුලින් දෝෂ සොයා ගැනුමට සකස් කරන ලද (Chart) සිතියම් බොහෝ කාර්මිකයින් විසින් භාවිතා කරනු ලබයි. එවන් සිතියමක් මෙහිදීද ඇතුලත් කළ හැකි නමුත් මේ පිළිබඳව හොඳ තාක්ෂණික අධ්‍යයනයක් ලබා ගැනුමට නම් එවන් සිතියම් වලට ගැති නොවී මීටර පාඨාංක තුලින් දෝෂය තමන් විසින්ම තීරණය කිරීමට හුරු විය යුතුය. කෙසේ හෝ පහසුව තකා එවන් සටහනක්ද ඉදිරිපත් කෙරෙන අතර මුලින් එක් එක් දෝෂ අනුව අඩු පීඩන අංශයේ සහ වැඩි පීඩන අංශයේ පීඩන අගයන් වෙනස් විය හැකි ආකාරය පමණක් වටහා ගනිමු. දෙවනුව එම පීඩන පාඨාංක වෙනස් වීම අනුව ඇතිව ඇති දෝෂය තීරණය කරමු.



අඩු පීඩන අංශය

නියමිත අගයට අඩුයි

වැඩි පීඩන අංශය

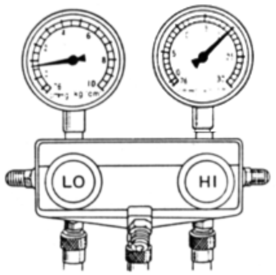
සාමාන්‍යය

වැඩි පීඩන අගය සාමාන්‍යව පවතින අතර අඩු පීඩන අගය අඩුවූ අවස්ථාව

මෙහි වැඩි පීඩන අංශය නියමිත අගයේ පවතින බැවින් කොම්ප්‍රසරයේ වරදක් නොමැත. අඩු පීඩන අංශය නියමිත අගයට වඩා පහළ බැසීමට හේතුව එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වයෙන් එහාට ගෑස් පිටවීම අඩුවීමයි. පද්ධතියේ ගෑස් යම් පමණකින් අඩු වූ විටද මෙම තත්වය ඇතිවිය හැකි බැවින් සයිට් ග්ලාස් එක ඇසුරින් එය පරීක්ෂා කරන්න. ගෑස් අඩුවී නොමැති නම් එයට හේතු කාරක රැසක් ඇත. ඒ මොනවාදැයි සිතා බලමු.

ඉහත තත්වය ඇතිවීම බොහෝවිට රිසීවර් ඩ්‍රයරයේ හෝ එහි සිට එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වය දක්වා වූ නලයේ යම් තැනෙක සිරවීමක් නිසා විය හැක. එසේ වුවහොත් එම ස්ථානය සිසිල් වන බැවින් රිසීවර් ඩ්‍රයරයේ එක් කෙලවරක සිට අනෙක් කෙළවරට ස්පර්ශ කර යම් කොටසක් සිසිල්ව ඇත්දැයි බලන්න. එහි වරදක් නොවුනි නම් එහි සිට එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වය දක්වා වූ නල මාර්ගය ස්පර්ශ කර එහි යම් තැනක් සිසිල්ව ඇත්දැයි බලන්න.

ඉහත කල පරීක්ෂාවේදී වරදක් අසු නොවුනහොත් කන්ඩෙන්සරයේ මෙවැනි සිරවීමක් ඇද්දැයි බලන්න. එයද ස්පර්ශයෙන් පෙර ආකාරයටම කළ හැකිය. මේ සියල්ල හොඳින් පවතීනම් තර්මස්ටැට් වැල්වයේ දෝෂයකින් කොම්ප්‍රසරය එකදිගටම ක්‍රියාකර ඉවපරේටරය අයිස් සෑදී තිබිය හැක. එහෙත් එසේනම් මෙලෙස අඩු පීඩන පාඨාංක වඩාත් අඩුවන්නේ වායුසමීකරණය බොහෝ වේලාවක් ක්‍රියාකරවන විට පමණි. කෙසේ නමුදු මෙම දෝෂ කිසිවක් හමු නොවුනි නම් එහි අදහස එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වය ඇතුලත ක්‍රියාකාරිත්වය ඇනහිට එහි සිදුර කුඩාවී නිතරම පැවතීමයි. එසේත් නැත්නම් එය සිරවීමයි.



අඩු පීඩන අංශය

සාමාන්‍යය

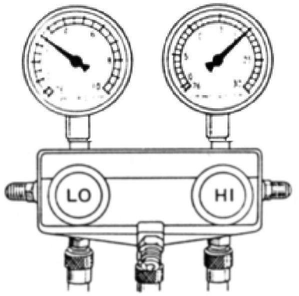
වැඩි පීඩන අංශය

නියමිත අගයට වැඩියි.

අඩු පීඩන අගය සාමාන්‍යව පවතින අතර වැඩි පීඩන අගය වැඩි වූ අවස්ථාව

ඉහත තත්වයෙන් කියවෙන්නේ අඩු පීඩන අංශයේ පීඩන අගය නියතව තිබියදිත් වැඩි පීඩන අංශයේ නියමිත අගය ඉහළ ගොස් ඇති බවකි. නියමිත අගයටත් වඩා ගෑස් පීඩනය වී ඇති බැවින් මෙහි කොම්ප්‍රසරයේ දෝෂයක් නොමැත. ඒ අනුව මෙලෙස පීඩනය අසාමාන්‍ය ලෙස ඉහළ යන්නේ අධි පීඩනය වූ ගෑස් වල අඩංගු තාපය කන්ඩෙන්සරය මගින් ඉවත් කිරීමට නොහැකි වූ විටය. ඒ අනුව මුලින්ම අප පරීක්ෂා කළ යුත්තේ මෙම ගෑස් සිසිල් කරන කන්ඩෙන්සරයයි. සාමාන්‍යයෙන් ධාවනයේදී මෙය නිතර නිතර අපවිත්‍ර වීමට ලක්වෙයි. සුලං පහර සමග එන කුණු රොඩු, කුඩා කෘමීන් එහි ෆින්ස් අතර සිරවිය හැකි අතර එමගින් එය හරහා ඇදී එන වාත ධාරාව අඩු වීමෙන්ද මෙහි සිසිල් වීම අඩුවිය හැක. තවද වාතයේ ඇති දූවිලි තට්ටු ලෙසින් මෙහි ෆින්ස් අතර තැන්පත් වීමෙන්ද කන්ඩෙන්සරයේ ලෝහ කොටස් හා සිසිලන වාතය ස්පර්ශ වීම අවම වී එහිදිද කන්ඩෙන්සරය සිසිල්වීමට බාධා ඇතිවිය හැක. ඒ අනුව මෙහිදී මුලින්ම කන්ඩෙන්සරය සැර ජල පහරකින් හොඳින් සෝදා හැර එහි ෆින්ස් හැකිලී ඇත්නම් ඒවා නියමිත අයුරු සකස් කර තත්වය වෙනස්වේදැයි පරීක්ෂා කළ හැක. එහෙත් සෑහෙන වෙනසක් නොවිනි නම් කන්ඩෙන්සර් කූලින් ෆෑන් එකේ ක්‍රියාකාරිත්වය නිසි ලෙස සිදුවේදැයි පරීක්ෂා කරන්න. විශේෂයෙන්ම එහි ක්‍රියාකාරී වේගය නිවරැදිදැයි පරීක්ෂා කර බලන්න.

මෙලෙස කන්ඩෙන්සරය හොඳින් පිරිසිදු කළ පසුත් තත්වය එසේම පවතියි නම් කන්ඩෙන්සරය සිට රිසිවරය දක්වා වූ නල මාර්ගයේ නැමීමක් හෝ සිරවීමක් නිසා එය සිදුවිය හැකිය. මෙම පරීක්ෂාවන් එකකින් වත් එය නිවරැදි කරගත නොහැකි වී නම් ඉන් අදහස් වන්නේ ගෑස් පද්ධතියේ ෆ්‍රියෝන් සමග සාමාන්‍ය වාතයද එක්ව ඇති බවයි. පද්ධතිය හිස් කර රිසිවර් ඩ්‍රයරය මාරු කර හොඳින් වැකියුම් කරන්න. ඉන්පසු ගෑස් පිරවීම කරන්න.



අඩු පීඩන අංශය

නියමිත අගයට වැඩියි.

වැඩි පීඩන අංශය

නියමිත අගයට වැඩියි.

අඩු පීඩන සහ වැඩි පීඩන අංශ දෙකෙහිම පීඩන අගයන් නියමිත අගයට වඩා වැඩි වු අවස්ථාව

ඉහත දක්වා ඇති අයුරු අංශ දෙකෙහිම පීඩන අගය වැඩිව ඇත්නම් එය පද්ධතිය තුල ගෑස් වැඩිවීම නිසා සිදුවිය හැක. එය සයිට් ග්ලාස් එකෙන් තීරණය කළ නොහැක්කේ ගෑස් මට්ටම සම්පූර්ණ වූ විට මෙන්ම එය ඉක්ම වූ විටද සයිට් ග්ලාස් එක මෙලෙස පැහැදිලිව පවතින බැවිනි. මේ නිසා ගෑස් මට්ටම නිවරැදි කිරීම කළ හැක්කේ සයිට් ග්ලාස් එක තුලින් බුබුළු මතුවන තුරු ගෑස් අඩුකර ඉන්පසු නැවතත් බුබුළු ඉවත්වන තෙක් ගෑස් පිරවීමෙනි.

පද්ධතියේ ඉහත දෝෂය ගෑස් මට්ටම නියමිත අගයෙන් තිබියදී වුවද ඇති විය හැකිය. එසේ විය හැක්කේ අඩු පීඩන අංශයට පාලනයකින් තොරව වැඩිපුර ගෑස් නිකුත් වීමෙනි. එනම් එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වයේ දෝෂයකිනි. මෙලෙස ගෑස් වැඩිපුර නිකුත් වන විට අඩු පීඩන අංශයේ පීඩනය ඉහළ යාම මෙන්ම ඒ හේතුවෙන් අධි පීඩන අංශයට පොම්ප කරන ගෑස් ප්‍රමාණයද වැඩිවෙයි. එනම් එහි පීඩනයද ඉහළ නගියි. මෙම දෝෂය ඇතිවිය හැක්කේ ඉවපරේටරය සිසිල් වීමත් සමග එක්ස්පැන්ෂන් වැල්ව සිදුර කුඩා වී ගෑස් අඩු නොකරන බැවිනි. එයට හේතුව එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වයේ සෙන්සර් ටියුබ් එක ඉවපරේටර දෘඟරයට හොඳින් ස්පර්ශව එහි තාපය සංවේදි කර ගැනීම සිදු නොවන විටය. එනම් සෙන්සර් ටියුබයේ පිග්ටේල් එක හොඳින් සවිව නැත. එය නිවරැදි කරන්න.

මැනිෆෝල්ඩ් ගේජ් පාඨාංක අනුව ඇතිවිය හැකි මූලික දෝෂ පමණක් මෙහි සඳහන්ව ඇති අතර මේ ඔස්සේ තව දුරටත් පැමිණිය හැකි නිගමණයන් බොහොමයක් වේ. මීළඟට දෝෂ සොයන සිතියමක් (Chart) එකක් ඉදිරිපත් කෙරෙන අතර ඒ තුලින් එම කරුණු ලබාගත හැකිය. මෙහි ඉදිරිපත් කරන ලද සටහන් මගින් උත්සාහ ගනු ලැබුවේ මෙම පාඨාංක තුලින් නිගමණ වලට එන්නේ කුමන පදනම් යටතේද යන්න වටහා දීම පමණය.

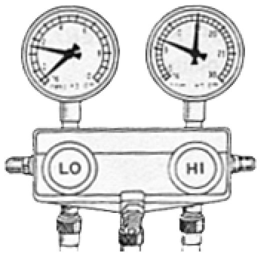
■ වායුසමීකරණ දෝෂ විනිශ්චය වගු
A/C Diagnosis charts

වායුසමීකරණ පද්ධතියක ඇතිවෙන දෝෂ තීරණය කිරීමේදී දෝෂ විනිශ්චය වගු (Diagnosis charts) උපයෝගි කර ගැනුම සාමාන්‍ය කාර්මිකයින් හට වඩාත් පහසු වෙයි. එහෙත් මෙහිදී විදුලි පද්ධතිය සම්බන්ධ වු දෝෂ තීරණය කිරීමට සෑම රථයකටම පොදු සටහන් පිළියෙල කිරීම අපහසු වන්නේ එම පරිපථ එකිනෙකට වෙනස් වන බැවිනි. එහෙත් ෆ්‍රියොන් ගෑස් පරිපථය සෑම වායුසමීකරණ පද්ධතියකටම පොදු බැවින් දෝෂ සෙවීමට යොදා ගන්නා වකුද බොහෝ දුරට සෑම පද්ධතියකටම ගැලපේ.

වායුසමීකරණ ගෑස් පද්ධතියක දෝෂ සෙවීම සඳහා අනිවාර්යයෙන්ම මැනිෆෝල්ඩ් ප්‍රෂර් ගේජ් සෙට් එකක් යොදා ගත යුතුවේ. මෙම පීඩන වෙනස් වීම් මත දෝෂ ඇතිවෙන ආකාරය පෙර සටහන් කිහිපයකින්ම පැහැදිළි කෙරුණු අතර ඉදිරි පිටු කිහිපයෙන් යම් යම් දෝෂ යටතේ මෙම පීඩන අගය වෙනස් වන අයුරු පෙන්වා දි ඇත. කාර්මිකයා හට තමන් විසින් පරීක්ෂා කරන වායුසමීකරණ පද්ධතියේ මීටර පාඨාංක මෙම වගුව හා ගලපා ඒ අනුව දෝෂයත් කල යුතු පිළියමත් අවබෝධ කර ගැනීම කල හැකිය.

දෝෂ නිර්ණය සඳහා යම් රථයකින් මැනිෆෝල්ඩ් ගේජ් පාඨාංක ලබා ගැනුමේදී ගේජ් යුගලය සාමාන්‍ය අයුරින් සවිකර එන්ජින් වේගය වි.ව.ට 2000 ක පමණ වු අගයක තබාගත යුතුය. උපරීම සිසිලස ලබා ගත හැකි ආකාරයට කොන්ට්‍රෝල් පැනලයේ ලිවර සකස් කර තිබිය යුතු අතර බ්ලෝවරය එහි උපරීම වේගයෙන් ක්‍රියාකරමින් තිබිය යුතුය.

සාමාන්‍ය ගේජ් පාඨාංක



රූ/ස 21.05

ඉහත ආකාරයට රථයක වායුසමීකරණ ගෑස් පද්ධතියක පාඨාංක ලබා ගැනුමේදී පද්ධතියේ කිසි දෝෂයක් නොමැති නම් අඩු පීඩන අංශයේ සහ අධි පීඩන අංශයේ පාඨාංක පහත සඳහන් අයුරු විය යුතුය.

අඩු පීඩන අංශය.

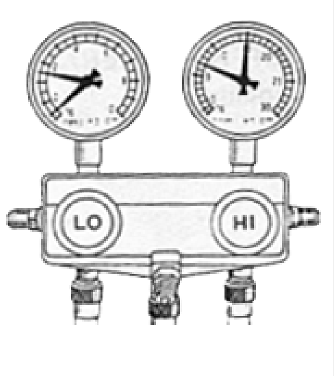
1.5 - 2.0 kg/cm^2 (21-28 psi)

වැඩි පීඩන අංශය

14.5 - 15 kg/cm^2 (206-213 psi)

❶

පද්ධතිය තුලට ජල වාෂ්ප (Mois-ture) ඇතුල් වූ විට



අඩු පීඩන අංශයේ පාඨාංක නියමිත අගයේ සිට වරින් වර රික්ත අගයක් පෙන්නුම් කරයි. අධි පීඩන අංශයේ වෙනසක් ඇති නොවෙයි.

■ පද්ධතියේ දැනගත හැකි වෙනස

සිසිලස වරින් වර අඩු වීමත් නැවත වැඩි වීමත් මෙහිදී සිදුවෙයි. ලෝ ප්‍රෂර් ස්විචය අඩු පීඩන අංශයට සවිකර ඇත්නම් කොම්ප්‍රසර් ක්ලචය කඩින් කඩ ක්‍රියාකරයි. එහිදී රික්ත අගයක් දක්වාම පීඩනය අඩු වීම සිදු නොවෙයි.

■ දෝෂය ඇතිවීමට හේතුව

පද්ධතිය තුලට ඇතුල්වී ඇති ජල වාෂ්ප අධික සිසිලස නිසා අයිස් කැට බවට පත්ව එක්ස්පැන්ෂන් වැල්ව් සිදුර ආවරණය වීමෙන් සිසිලස අඩුව යන අතර එහිදි අඩු පීඩන අංශයේ පාඨාංක රික්ත අගයක් දක්වයි. අවහිර කරගත් අයිස් කැට දියවී යාමත් සමග නැවත පීඩනය යථා තත්වයට පත්වූ විට පෙර පරිදි සිසිලස ඇතිවෙයි. පීඩනය අඩුවන විට ලෝ ප්‍රෂර් ස්විචය මගින් ක්ලචය නිදහස් කර නැවත සම්බන්ධ කරයි.

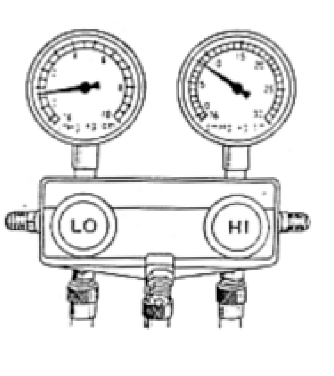
■ අළුත්වැඩියාව කළයුතු අන්දම

මෙම තත්වය යටතේ රිසීවර් ඩ්‍රයරයට උරාගත හැකි උපරිම ජල වාෂ්ප ප්‍රමාණය අවශෝෂණය කරගෙන ඇති බැවින් එය මාරුකල යුතුය.

පද්ධතියේ ඇති ශීතකාරකය සම්පූර්ණයෙන්ම ඉවත් කර නව රිසීවර් ඩ්‍රයරයක් සවිකර වැකියුම් කිරීමෙන් පසු ගෑස් චාජ් කරන්න.

නවීන ගෑස් පිරවුම් යන්ත්‍ර වල ඇති Recovery ක්‍රියාකාරිත්වය යටතේ ගෑස් පිටතට නිදහස් නොකර පද්ධතියේ තිබූ ගෑස්ම යන්ත්‍රය තුලට ගෙන අළුත්වැඩියාවෙන් පසුව නැවත පිරවිය හැකිය. එහෙත් මෙහිදී ජල වාෂ්ප සහිත මෙම ගෑස් නැවත භාවිතා කිරීමෙන් වළකින්න.

❷



පද්ධතියේ ගෑස් මට්ටම අඩු වූ විට

අධි පීඩන සහ අඩු පීඩන අංශ දෙකෙහිම පාඨාංක අඩු අගයක් දක්වයි.

■ පද්ධතියේ දැනගත හැකි වෙනස

පද්ධතිය මගින් ලබාදුන් සිසිලස අඩු වී ඇත. රිසීවර් සයිට් ග්ලාස් එක තුලින් බුබුළු ගමන් කරනු දැකිය හැක. කොම්ප්‍රසර් ක්ලචය කඩින් කඩ සම්බන්ධ වීම සහ විසන්ධි වීම සිදුවෙයි.

■ දෝෂය ඇතිවීමට හේතුව

වායුසමීකරණ පද්ධතියේ යම් ස්ථානයකින් හෝ කිහිපයකින් ගෑස් කාන්දු වී ඇත. පද්ධතිය ක්‍රියාකාරීමේදී අඩුපීඩන අංශ පීඩනය වඩාත් අඩු වීම නිසා ලෝ ප්‍රෂර් ස්විචය මගින් ක්ලචය කඩින් කඩ විසන්ධි කරවයි.

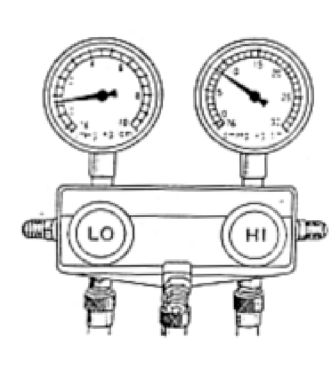
■ අළුත්වැඩියාව කළයුතු අන්දම

වායුසම්කරණ පද්ධතියේ කාන්දුවක් ඇති ස්ථාන වලින් තෙල් පිටව ඇති අයුරු දැකිය හැකි වෙයි. එසේ වුවද ලික් ඩිටෙක්ටරයකින් තව දුරටත් කාන්දු පරීක්ෂාකර ඒවා නිවරැදි කරන්න. මාරුකල කොටස් අනුව අඩු තෙල් පුරවා රිසිවර් ඩ්‍රයරයද මාරු කරන්න.

පද්ධතිය නියමිත අයුරු වැකියුම් කර ගෑස් පුරවා නැවතත් කාන්දු පරීක්ෂා කරන්න.

3

පද්ධතියේ ගෑස් සසෙරණය (Circulation) දුර්වල වූ විට



අඩි පීඩන සහ අඩු පීඩන අංශ දෙකෙහිම පාඨාංක අඩු අගයක් දක්වයි.

■ පද්ධතියේ දැනගත හැකි වෙනස

පද්ධතිය මගින් ලබාදුන් සිසිලස අඩු වී ඇත. රිසීවර් ඩ්‍රයරයත් එහි සිට ඉවපරේටරය දක්වා වූ නලයත් සිසිල් වී ඒ මත ජල බිඳුද ඇති වෙයි.

■ දෝෂය ඇතිවීමට හේතුව

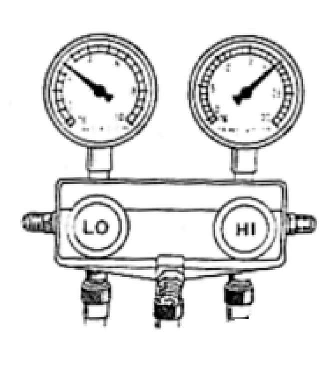
රිසීවරය තුල ඇති අපද්‍රව්‍ය මගින් ගෑස් සංසරණයට බාධා ඇති කරයි. එම ස්ථාන වලින් ගෑස් ද්‍රවය වාෂ්ප බවට පත්වීමෙන් පිටතින් තාපය උරා ගැනුම සිදුවෙයි. ඒ අනුව රිසීවරයත් එහි සිට ඉවපරේටරය දක්වා වූ නල මාර්ගයත් සිසිල් වීම සිදුවෙයි..

■ අළුත්වැඩියාව කළයුතු අන්දම

රිසීවරය ඉවත් කර අළුත් රිසීවරයක් යොදන්න. සාමාන්‍ය ආකාරයට වැකියුම් කර පද්ධතියට ගෑස් පුරවන්න.

4

පද්ධතියේ ගෑස් ඕවර්චාජ් වූ විට හෝ කන්ඩෙන්සරය හොඳින් සිසිල් නොවන විට



මෙම අවස්ථා දෙකෙහිදීම අඩු පීඩන සහ වැඩි පීඩන අංශදෙකෙහිම පීඩන පාඨාංක ඉහළ යයි.

■ පද්ධතියේ දැනගත හැකි වෙනස

මෙහිදීද පද්ධතියේ සිසිලස අඩුවීම සිදුවෙයි. වායුසමීකරණ ක්‍රියාකරවීමත් සමග තද බරක් එන්පීමට යෙදි එන්පිමේ ගැස්ම වැඩි වෙයි.

■ දෝෂය ඇතිවීමට හේතුව

පද්ධතියේ ගෑස් වැඩි වීම නිසා වැඩි පීඩන අංශයේ පීඩනය ඉහළ යාමත් සමග කන්ඩෙන්සරයට එය සිසිල් කිරීම අපහසු වෙයි.
පද්ධතියේ ගෑස් මට්ටම නියමිත අයුරු තිබියදිත් ඉහත තත්වය ඇති වෙයි නම් කන්ඩෙන්සර් ෆින්ස් අවහිර වී ඇත. එසේත් නැත්නම් කන්ඩෙන්සර් කූලින් ෆෑන් එක නිසිලෙස ක්‍රියා නොකරයි.

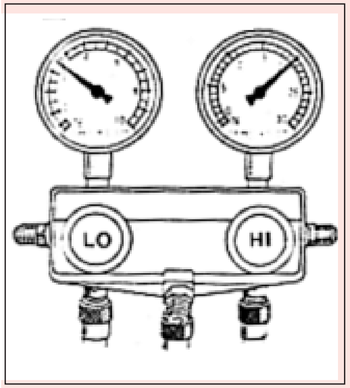
■ අළුත්වැඩියාව කළයුතු අන්දම

මුලින්ම කන්ඩෙන්සර් ෆින්ස් පිරිසිදු කර ෆෑන් ක්‍රියාකාරීත්වය සහ වේගය පරීක්ෂාකර බලන්න.

ඉහත පරීක්ෂාවෙන් පසුවත් තත්වය වෙනස් නොවුනි නම් අනිවාර්යයෙන්ම පද්ධතියේ ගෑස් වැඩිපුර ඇත. එනම් පද්ධතිය ඕවර් චාජ් වී ඇත.

පද්ධතියේ ගෑස් වැඩි පුර ඇත්නම් සයිට් ග්ලාස් එක තුලින් බුබුළු දිස්වෙන තෙක් ගෑස් අඩු කර ඉන්පසු බුබුළු ඉවත්වන තෙක් නැවත ගෑස් පුරවන්න.

ගෑස් පිට කිරීම මැනිෆෝල්ඩ් ගේජ් එකේ අඩු පීඩන අංශයෙන් තෙල් පිට නොවන ලෙස ක්‍රම ක්‍රමයෙන් සිදු කල යුතුය.



5

එක්ස්පැන්ෂන් වැල්ව් සෙන්සින් ටියුබ් එක අක්‍රමවත්ව සවිකල විට හෝ එහි දෝෂයක් ඇති වූ විට

අධි පීඩන සහ අඩු පීඩන අංශ දෙකෙහිම පාඨාංක ඉහළ අගයක් ගනියි.

■ **පද්ධතියේ දැනගත හැකි වෙනස**

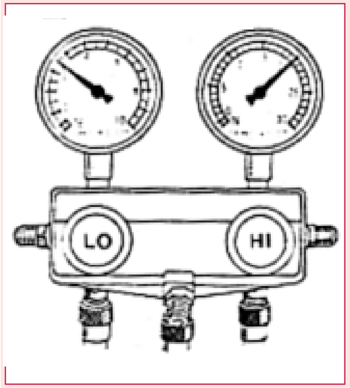
සිසිල් වීම සැම විටම හොඳින් සිදු නොවේ. ඉවපරේටරය සිට කොම්ප්‍රසරය දක්වා වූ නල මාර්ගය තදින් සීතල වන අතර එය මතුපිටින් ජලබිඳු විශාල වශයෙන් ඝනීභවනය වීම සිදුවේ.

■ **දෝෂය ඇතිවීමට හේතුව**

සෙන්සින් ටියුබ් එක ඉවපරේටර නලයට හොඳින් ස්පර්ශ නොවීම නිසා එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වයෙන් විශාල වශයෙන් ගැස් ද්‍රවය නිදහස් වී ඒවා වාෂ්ප වීමට බාධා ඇතිවෙයි. පසුව නලය තුලදී එම ද්‍රව කොටස් වාෂ්ප වීමෙන් නල මාර්ගය තදින් සිසිල් වෙයි.

■ **අළුත්වැඩියාව කළයුතු අන්දම**

එක්ස්පැන්ෂන් වැල්ව් සෙන්සින් ටියුබ් එක (පිග් ටේල්) හොඳින් ඉවපරේටරයට ස්පර්ශව නොමැති නම් එය නිවරැදි කරන්න. ඉන්පසුවද දෝෂය පවතී නම් එක්ස්පැන්ෂන් වැල්වයේ දෝෂයක් ඇති අතර එය මාරු කර නැවත ගැස් පුරවන්න.



6

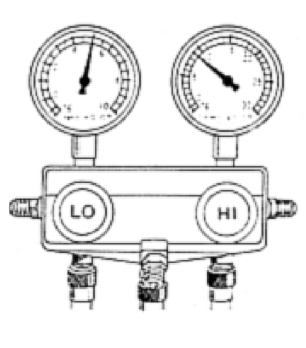
පද්ධතිය තුලට වාතය ඇතුල් වූ විට

අධි පීඩන සහ අඩු පීඩන අංශ දෙකෙහිම පාඨාංක ඉහළ අගයක් ගනියි.

■ **පද්ධතියේ දැනගත හැකි වෙනස** /සිසිල් වීම ප්‍රමානවත් නොවේ.

■ **දෝෂය ඇතිවීමට හේතුව/** පද්ධතිය වැකියුම් නොකර ගැස් චාජ් කිරීම නිසා ශීතකාරකය සමඟ වාතය එක්ව තිබීම

■ **අළුත්වැඩියාව කළයුතු අන්දම** / රිසීවර් ඩ්‍රයරය මාරුකර පද්ධතිය හොඳින් වැකියුම් කල පසු නැවත ගැස් චාජ් කරන්න.



7

කොම්ප්‍රසරයේ සම්පීඩන හැකියාව අඩු වූ විට.

අඩු පීඩන අංශයේ පීඩන අගය ඉහළ යන අතර වැඩි පීඩන අංශයේ පීඩන අගය පහළ බැස තිබීම.

■ **පද්ධතියේ දැනගත හැකි වෙනස** / සිසිල් වීම ප්‍රමානවත් නොවේ.

■ **දෝෂය ඇතිවීමට හේතුව** /කොම්ප්‍රසරය ඇතුලතින් ඇති වෙන කාන්දුව හෝ එහි පිස්ටන් රින්ස්, බෝර් ආදි කොටස් ගෙවීයාම

■ **අළුත්වැඩියාව කළයුතු අන්දම** /කොම්ප්‍රසරය මාරුකර ගැස් පුරවන්න.