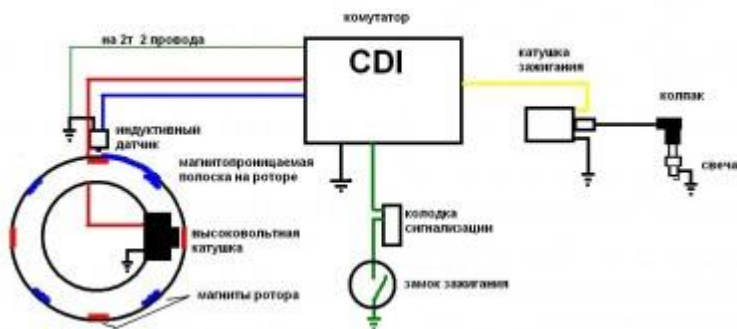


система зажигания построена на конденсаторном принципе, такая система зажигания именуется CDI (конденсаторная).

Принцип действия ее прост, катушка зажигания постоянно получает питание с высоковольтных обмоток генератора (ВВ) в это время заряжается конденсатор, в момент резкого отключения питания, ВВ катушка коротится на корпус с помощью тиристора (ключа) конденсатор остается подключенным к катушке зажигания, быстро разряжаясь в нее накопленным зарядом, при быстром разряде первичной обмотки катушки зажигания (КЗ), магнитопровод катушки (сердечник) не может держать индукцию и сбрасывает свою энергию в ту обмотку где есть потребление тока (по пути меньшего сопротивления) во вторичную обмотку (ВВ). На катушке 2 обмотки, низковольтная и высоковольтная, высоковольтная подключена к свече зажигания и имеет свойство воздушного пробоя, следовательно энергия магнитопровода уходит в высоковольтную обмотку, с нее на свечу, в этот момент и происходит искра.

Функцию ключа для отключения ВВ катушек выполняет тиристор, моментом включения тиристора управляет индуктивный датчик.(не Холла)

Останов двигателя осуществляется нарушением подачи напряжения питания или сигнала с датчика, то есть когда датчик или ВВ катушки замыкаются на массу, для этого из коммутатора выходит спец провод и идет на сигнализацию и замок зажигания.



Тест 1.

Кнопка или ключевой переключатель убийства

Три-контактный разъем

Модели до 1986 года

Разделить ставку на три штыревых разъема-weep блок питания и катушки зажигания.

Установите омметр на высокие оммы масштаб.

Подсоедините красный провод омметра к стержень "А" в конце катушки зажигания разъем, омметр и черный провод к хорошей земле на двигателе.

Если двигатель оборудован принудительной остановки кнопка, действуйте следующим образом: с помощью кнопки в покое не должно быть преемственности. Де-отожмите кнопку -- метр инди-непрерывность Кейт.

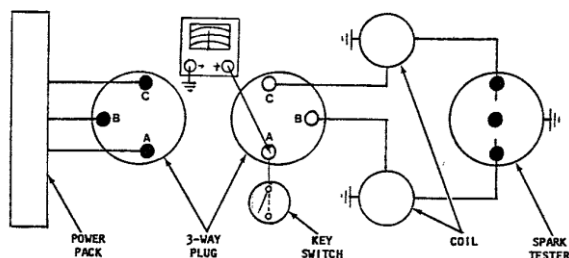
Если ключевой переключатель использован, то метр покажите непрерывность с переключателем в положение OFF.

Поверните ключ зажигания в На положении и метр должен показать Нет непрерывности.

Если любое движение иглы, то выйдите омметр подключен и отсоедините черный / желтый провод нашивки от ключа переключите стержень "М".

Теперь, если метр показывает открытое цепь с проводом, отсоединенным от ключевой переключатель, заменяет переключатель или выполняет

Испытание № 2 Перед заменой выключателя.



Испытание 3

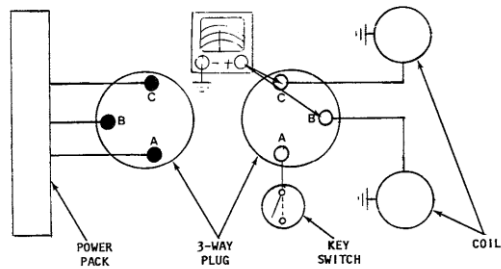
между блоком питания и зажигания бунты.

Подключите красный провод омметра к штырь "В" в разъеме к катушкам. Соедините черное руководство метра с хорошим земля на двигателе.

Установите омметр на шкалу низких ом.

извилистый Сопротивление основного должно быть 0.1 +0.05 ом. (показало одинаково на обеих катушках – 0,12 ом)

Для проверки первичной обмотки другая катушка, двигает красное руководство метра Ома к "с" Зубец разъем для катушки.

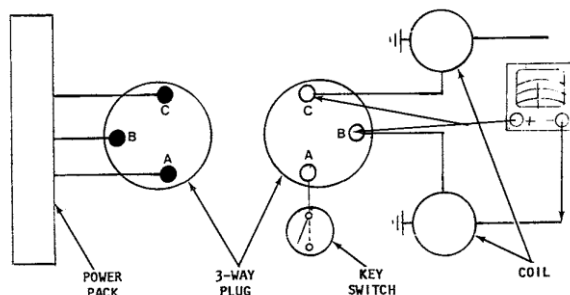


TEST 3

Тест № 4

испытание катушки зажигания вторичная обмотка Три-контактный разъем Модели до 1986 года

Для проверки вторичной обмотки катушки, подключите Красный омметр привести в или " В " или " С ", в зависимости от катушки проводится проверка, а черный щуп к внутри руководства свечи зажигания высокой напряженности. Установите омметр на высокий масштаб. Тот измеритель должен показывать 275 ом +50 ом. Испытайте другую катушку так же .



TEST 4

Тут проверял все катушки что у меня есть («В(С)» и выход с колпачка (люлька)) и испытания на двух тестерах и в положениях(20K и на прозвон КЗ со звуком)

Температура в гараже при проверки ну градусов +10(до 20 не нагреть, зима)

Катушки оригинал.

1) Пришедшая на замену, проверенная человеком с Ногинска.

264 ома и пищит.

(20K) 0,26 кОм

2)Моя вторая, которая как я думал рабочая!

показывает только на (20K) 4,68 кОм

На прозвон – не звонится.

Катушки хонда(от скутера), те, которые работали на видео.

1)2,64 кОм (20K) не звонится на прозвон.

2)вообще не реагировала ни на что.

Тест № 5 Сопротивление Катушки Датчика все модели Отделяют четыре с или пять коннектор. Это разъем для проводов от блока питания к арматуре плиты.

Вставить один конец провода перемычки в "В" женской части разъема.

Вставьте другой провод в "с" женская часть разъема.

Подключите измерительные провода омметра к каждому из соединительных проводов.

Установите омметр к низкому масштабу. Сопротивление катушки датчика удовлетворительно если метр показывает омы 40 +10.

Если сопротивление не в этом диапазоне, замените катушку датчика.

Показания на двух тестерах:39,5 и 46 ом

Тест № 6

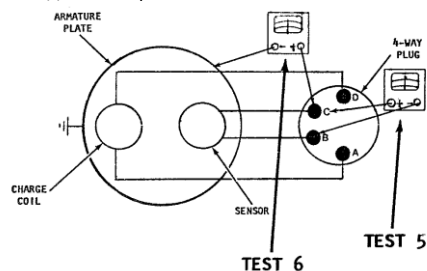
Катушка Датчика Тестирование на короткое время все модели

Подсоедините черный измерительный провод омметра к арматурный лист заземлен. Подключите красный метр приводит к перемычку подключен к терминал "с".

Включите омметр на высокая шкала ом. Любое движение иглы метра- ment показывает катушку датчика или руководства

закорочены на массу. Короткозамкнутая катушка датчика Необходимо заменить. Короткозамкнутая катушка датчика свинец можно и нужно ремонтировать.

Отсоединить перемычки от "B" и "C".



K3 – НЕТ.

Тест № 7

Катушка ЗАРЯДА

Испытание Сопротивления все модели

Вставить перемычку в клемму "А" в женскую часть арматуры разъем плиты. Вставьте перемычку в терминал "D" разъема.

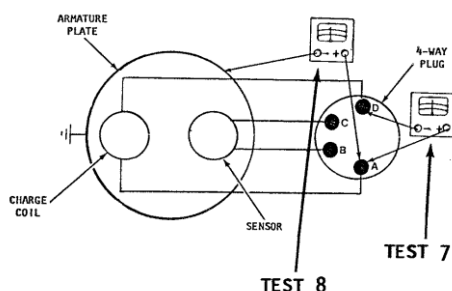
Теперь подключите один измерительный провод к одному перемычку, а другой щуп к другая перемычка.

Установите омметр на шкалу высоких ом. Метр должен показать 575 омв +75 oms.

Показания на двух тестерах: 543 и 547 ом

Если обслуживают электрическую модель старта вне-доска, метр должна показать 475 омв +75 ом.

Если сопротивление не в пределах дано, катушку обязанности необходимо заменить.



Тест № 8

Испытание катушки обязанности для краткости

Установите омметр на шкалу высоких ом. Подключите черный провод омметра к арматурный лист заземлен. Подключить Юм-на провод "а" к клемме разъема. Соедините красный провод счетчика с перемычкой. Любое движение стрелка показывает заряда катушки или заряда катушки щупы закорочены на землю.

Короткозамкнутую катушку обязанности необходимо заменить.

Провод катушки заряда Shorted может и должен быть отремонтирован или заменен.

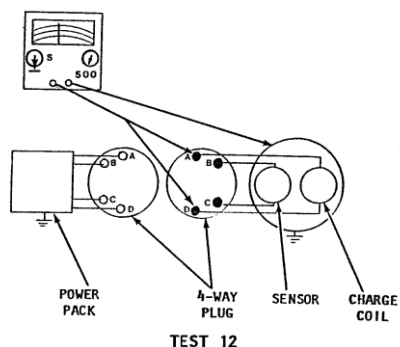
K3 нет (нет движения)

Тест № 12 Система зажигания с использованием CD вольтметр тестер(адаптером DVA)

Это специальный тестер доступный только эти испытывают могут только быть через ОМС. в сформированный используя этот механизм. Прежде чем проводить последующий тест, Тест на Искру, тест на кнопку остановки и тесты на Омметры должны были быть выполнены.

Проверяя для шлюпок к Земле

Установите переключатели метра к отрицательным и 500. Отключите четыре или пять разъемов prong. Вставьте красный метр, ведущий в пещеру феррата. Соедините черный метр вода к плите armature или к хорошей земле на двигателе. Вытряхните двигатель с ручным начальным диапазоном и наблюдайте за чтением метра. Повторно переместите метровый свинец из "и вставьте его в пещеру" D", ту же половину соединителя. Опять же, взорвать двигатель с начальной веревкой и наблюдать за метром. Любое чтение метра во время любого испытания coil коротко к указывает на заряд.

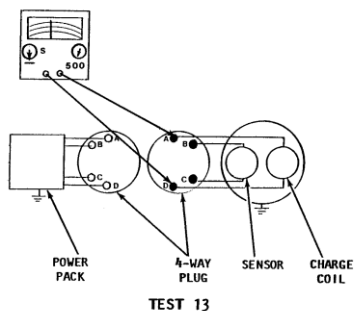


«А» и «D» выходы с катушки заряда, при попытке замера напряжения к каждому выходу с катушки заряда и массой двигателя никакого напряжения не показывает.

Тест № 13 Заряд Катушки

Установите переключатели счетчика в отрицательное и

500. Введите красное руководство метра в полость " D " женской части разъема. Введите черное руководство метра в полость " A ". Заводите двигатель и наблюдайте за показаниями счетчика. Если показания счетчика меньше 230, замените катушку зарядки. Если показания счетчика равны 230 или выше, продолжите проверку выходного сигнала катушки датчика в следующих параграфах.



Тут очень картина интересная:

От ручного старта показания напряжения до 28-30 вольт.

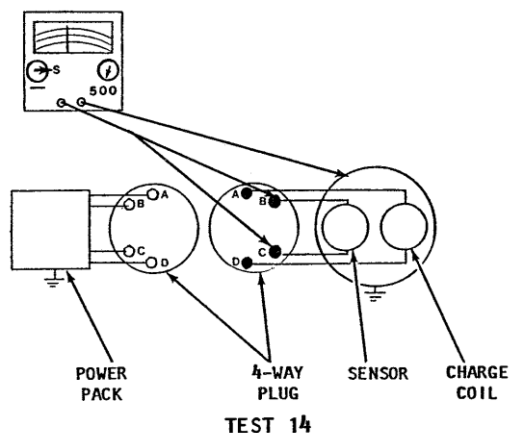
Кручу перфоратором, показания 172 вольта.

230 вольт не видел!

Испытайте испытание катушки датчика No. 14 для короткого для того чтобы смолоть установите переключатели метра к "S" и "5" отключите разъем 4 или 5 prong. Введите красное руководство метра в полость " C " женской части соединителя. Соедините черный измеритель с арматурной пластиной или с хорошей поверхностью двигателя.

Проверните двигатель с веревочкой стартера руки и наблюдайте чтением метра. Re-полость " C " и двиньте руководство от вставки оно в полость " B ". Снова провернуть двигатель и наблюдать показания счетчика.

Любое чтение во время тест показывает датчик катушка замкнута на массу. Проверить его. Найдите короткое замыкание и отремонтируйте его, или замените катушку датчика.



«В» и «С» выходы с датчика индуктивности(подобие датчика холла) даёт установку коммутатору, подачи

искры на цилиндр.

При измерении вольтметром каждого контакта с землей и прокручиванием маховика, показания тестера 0

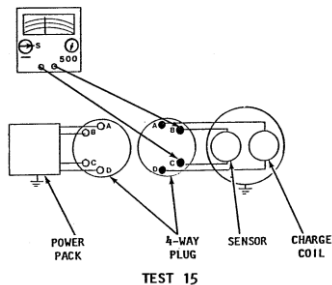
По типу K3 нет.

Тест № 15 Тест Выхода Катушки Датчика

Установите переключатели счетчика на "S" и Введите черное руководство тестера в "C" полость женской части разъема.

Введите красное руководство метра в полость "B".

Проверните двигатель с веревочкой стартера руки и наблюдайте чтением метра. Если чтение метра меньше чем 0,3, заменяет катушку датчика. Если показания счетчика равны 0,3 или выше, перейдите к тесту выхода блока питания.



Тут есть какие то показания но очень маленькие.

Тест № 16 Испытание Выхода Блока Питания

Блоки с разъемом 3 пина: установите счетчик переключается на отрицательный и 500.

Отсоедините трехконтактный разъем be-между блоком питания и катушки зажигания.

Вставьте перемычки между "B" и "C" клеммы мужской и женской половинок разъем -- "B" к "B" и "C" к "C".

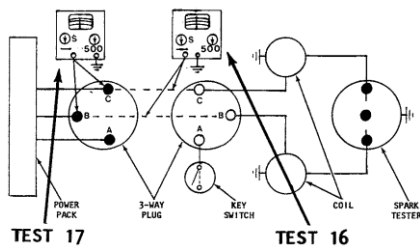
Соедините черное руководство метра с хорошим земля на двигателе.

Подключите красный метр водит к части металла шлямбур свинец, поступающий из полости блока питания "B" гнездо. Ng

Проверните двигатель и наблюдайте чтением метра.

Теперь подключите красный провод счетчика к металлическая часть перемычки свинца в "с" полость. Снова заводим двигатель.

Измеритель значение должно быть 180 или выше.



Тест № 17 Другое Испытание Выхода Блока Питания

Если показания счетчика в течение двух предыдущих проверок не были 180 или выше, считается дефект провод прыгуна от полости на Половина блока питания разъема который имел низкое чтение (или "B" или "C"). Вставляя красный метр водит в полость от который только что удалили. (или "B" или "C"), на половине блока питания разъема.

Снова, проверните двигатель и наблюдайте показания счетчика. Если счетчик теперь читает 180 или более высоко, катушка зажигания неполноценна и Необходимо заменить. Если счетчик не делает прочитайте 180 или высокий, блок питания дефективный. Если метр не читает 180 или более высоко на обоих выходах блок питания неисправен.

Тест 17 и 18

нет никакого напряжения с выхода коммутатора, (ранее) как только коммутатор ко мне приехал, были получены 109 вольт крутил перфоратором, что видно на видео:

<https://www.youtube.com/watch?v=H79Kafg8p5s>

Испытание 18

Испытание № 18 Испытание Блока Питания

Блоки с разъемом 5 prong: Поверните основные руководства (Померанцовые и Померанцовые/голубые) по часовой стрелке для того чтобы извлечь их от стержней ргі - тагу на катушках зажигания. Получите из сделки пару удлинителей клемм или пару очень коротких соединительных проводов и соедините их последовательно с Тер - миналами катушки и первичными проводами обратно в их исходные местоположения.

Контактируйте с красным проводом вольтметра к части металла терминального зажима аллигатора расширителя или руководства шлямбура катушки зажигания но. 1. Контактируйте с черным проводом вольтметра к соответствующей земле на powerhead. Проверните powerhead с мотором стартера пока наблюдая чтением вольтметра. Метр должен зарегистрировать минимум 200 Вольт.

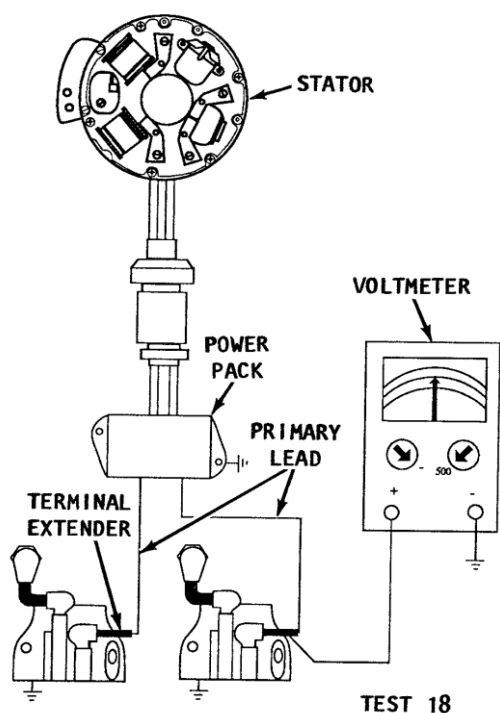
Если показания меньше, чем указано, отсоедините первичный провод от удлинителя или перемычки и подсоедините красный провод вольтметра непосредственно к пружинному зажиму внутри ботинка первичного провода. Проверните головку еще раз стартером, наблюдая за показаниями вольтметра. Если счетчик регистрирует напряжение 200 вольт или выше, проверьте катушку зажигания, как описано в тесте 3 и 4 в данном разделе тестирования. Если вольтметр регистрирует менее 200 вольт, проверьте состояние пружинного зажима внутри багажника и первичного провода. При необходимости замените эти элементы, а затем повторно протестируйте выход блока питания.

Повторите это испытание для катушки зажигания № 2. Если одно испытание хорошо, но другое испытание плохо, то высока вероятность блок питания неполноценн и должен быть заменен.

Если оба теста доказать, плохой, проблема может быть с блоком питания, но может быть с заряда катушки, повторите тест № 13, для проверки входного сигнала на блок питания. Если этот тест окажется хорошим, установите блок питания на место.

ХОРОШИЕ СЛОВА

Принять испытывать блок питания один шаг более дальнейший: ошибочное чтение смогло быть



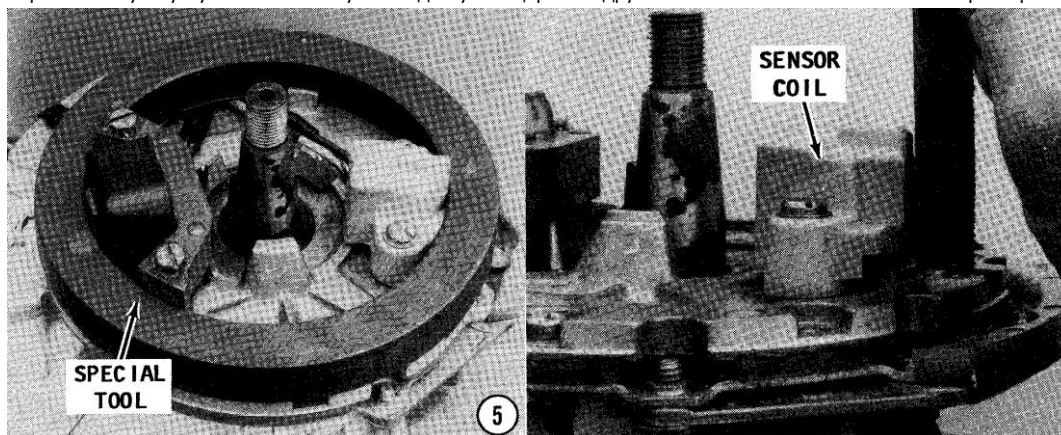
КАТУШКА ОБЯЗАННОСТИ И РЕГУЛИРОВКА КАТУШКИ ДАТЧИКА

5-обрабатываемые поверхности пластины агма - ture управляют расположением катушки в сборе. Внешний край катушки заряда и катушки датчика должен быть заподлицо с обработанными поверхностями sig на Якорной пластине, чтобы предотвратить контакт с магнитом маховика 1.

С помощью Хак-шоу лопасти, чтобы установить сенсорное покрытие, когда специальный инструмент, вызвал его текст, не доступен. Лезвие хаксоу помещено против босса на плите armature, после этого с вертикальным лезвием, соил двинуто для того чтобы едва ли сделать контакт с лезвием и после этого обеспечено в месте.

Thread flywheel nut на crank-shaft и акцентирует его на значение крутящего момента, представленное в Appendix.

Тщательно выровняйте четыре-prong connec-tor. Соберите две половинки. Только капля ацетона или денатурированного спирта будет переносить булавку мужчины на полпути к индексу с пещерами в другой половине. Обеспечьте кон-Гектора с Хранителем.



5-70 зажигание

насос в нижнем блоке. Как раз 5 секунд без воды повредят водяную помпу.

1-Подключите индикатор ГРМ к цилиндру № 1. Запустить двигатель. С блоком в передней передаче, установите число оборотов двигателя к минимуму 3500 rpm, полное выдвижение искры. Искра заранее должна быть, как указано в приложении.

2-при необходимости выдвиньте или задержите искру в развитии для того чтобы получить свойственное чтение степени, следующим образом: выключите двигатель. Отпустите подгаечник и двиньте винт регулировки предварительного стопа для того чтобы получить правильную установку. Один полный Поворот винта приведет приблизительно к 1 регулировки. Снова запустите двигатель и проверьте показания градуса. После окончательной регулировки надежно затяните контргайку.

5-9 синхронизация

ТОПЛИВО И СИСТЕМЫ ЗАЖИГАНИЯ

Сроки не регулируются системы маховик диск Магнето. Время управляется настройкой точки. Правильная настройка точки для всех двигателей, описанных в данном руководстве, равна 0,020". Системы подачи топлива и зажигания должны быть тщательно синхронизированы для достижения максимальной производительности двигателя. Проще говоря, синхронизация-это синхронизация карбюрации с зажиганием. Это означает, что по мере продвижения дроссельной заслонки для увеличения оборотов двигателя карбюратор и системы зажигания продвигаются одинаково и с одинаковой скоростью.

Поэтому каждый раз, когда производится обслуживание топливной системы или системы зажигания для замены неисправной детали или по какой-либо причине производятся какие-либо регулировки, синхронизация двигателя должна быть тщательно проверена и проверена.

Перед настройкой синхронизации, система зажигания должна быть тщательно проверена в соответствии с процедурами, изложенными в этой главе и топлива проверяют по методикам, описанным в главе 4.

ОСНОВНЫЕ РЕГУЛИРОВКИ И ПОЛОЖЕНИЯ ПРИЕМИСТОСТИ

Чтобы правильно настроить синхронизацию, местоположениям назначаются буквы, а основным настройкам присваиваются номера для каждой электростанции, описанной в данном руководстве. Эти буквы и цифры указаны в приложении в разделе спецификации настройки. Положения помечены буквами A через E и регулировки пронумерованы от 1 до 7. Информация, буква и число, которые будут использоваться, берутся из таблицы, следуя через От первого столбца для обслуживаемого двигателя к столбцу под названием первичный - место погрузки и заголовки столбцов Primary корректировка Примечание. Поэтому из приложения будет получена буква о месте первичной корректировки и номер, указывающий способ внесения корректировки.

Спецификации

GENERATOR SPECIFICATIONS

REGULATOR SPECIFICATIONS

Part No.	VRU-6101A
System Voltage	12
Ground Polarity	Negative
Armature Air Gap	
Circuit Breaker	.031-.034 in.
Voltage Reg.	.048-.052 in.
Current Regulator	.048-.052 in.
Current Regulator	
Setting Amps	9.0-11.0

CB Shunt Winding 107 to 121 ohms
VR Winding 43.7 to 49.3 ohms

Circuit Breaker	
Close Volts	12.6-13.6
Open Amps	
Discharge	3.0-5.0

Regulator (Hot) Operating Voltages
Tolerance $\pm .4$ Volt

50°F	15.2 Volts
80°F	15.0 Volts
110°F	14.8 Volts
140°F	14.6 Volts

These figures are for a unit in normal operation while charging at 1/2 rated output or with 1/4 ohm fixed resistor in series with the battery.

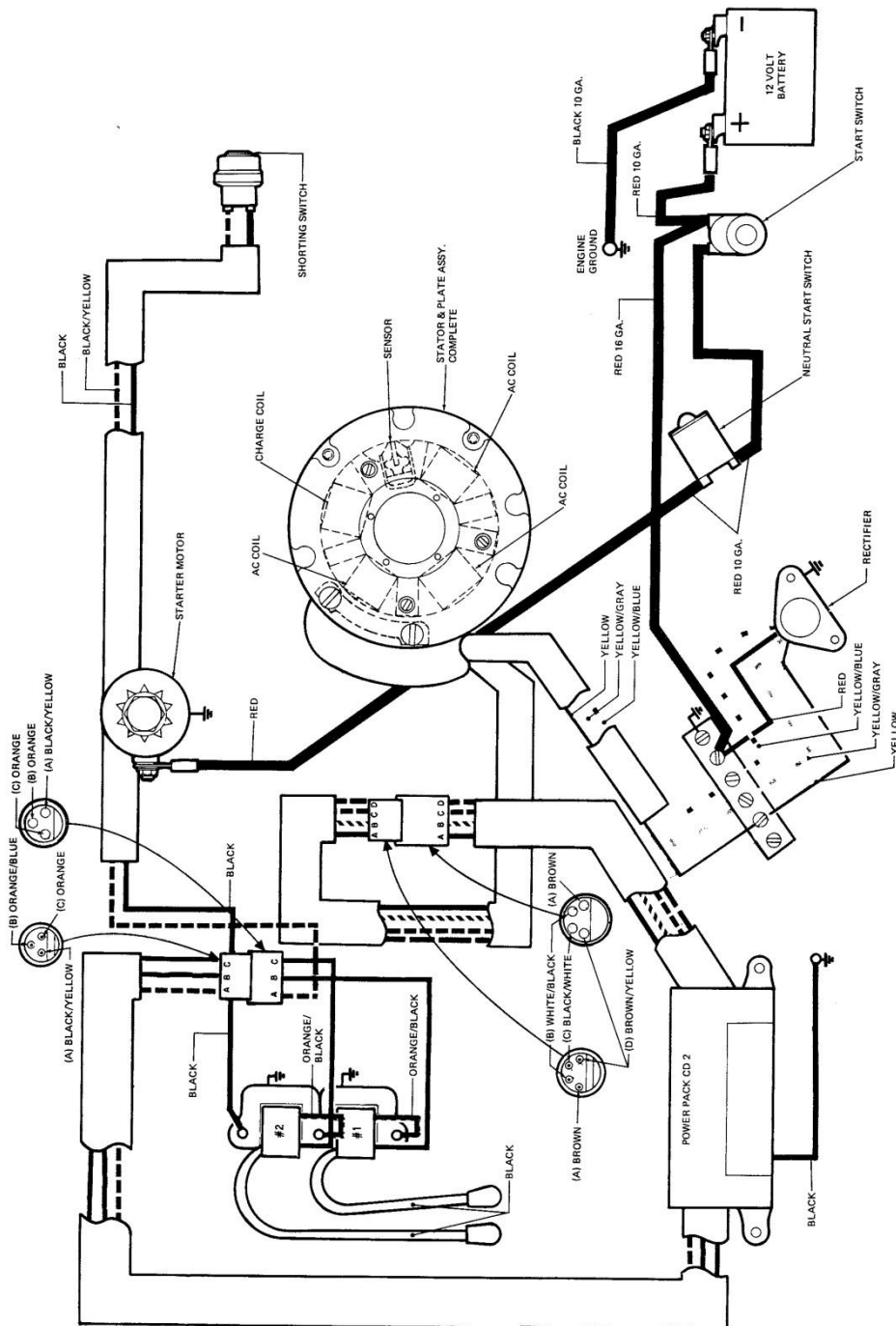
Generator GJG-4001M
GJG-4002M

Rot. D.E. C
Ground Polarity Negative
Brush Spring
 Tension 12-24 oz.

Field Coil Draw
 Volts 10.0
 Amps 1.7-1.9

Monitoring Draw
 Volts 10.0
 Amps 5.0-6.0

Generator Output
 Volts 15.0
 Max. Amps 10.0
 Max. RPM 7,000



Wire Identification -- 9.9 hp and 15 hp with electric start -- 1977-85.