

ООО "А-сервис ДСТ"  
С уважением к Вам и Вашему делу,  
Тел. 8(351) 223-63-15  
<http://aservicedst.ru/>  
dst174dst@gmail.com

## ИНСТРУКЦИЯ

**ПО МОНТАЖУ УЗЛОВ ГИДРОМЕХАНИЧЕСКОЙ ТРАНСМИССИИ ТРАКТОРОВ ПРОИЗВОДСТВА ЧТЗ,  
получаемых из ремонта от ООО «А-сервис ДСТ» <http://aservicedst.ru>**

На популярном языке

После принятия из ремонта гидротрансформатора (ГТР) и/или планетарной коробки переключения передач (ПКПП), следует осмотреть указанные узлы на предмет комплектности, отсутствия повреждений при транспортировке или сборке/ремонте, подтянуть ослабленные/незатянутые крепления составных частей и деталей. В случае выявления значительных несоответствий, как-то: отсутствие деталей, направленных в ремонт (в основном это касается навесного оборудования) или повреждение, носящее характер невозможности эксплуатации, составить акт приёма/рекламации и уведомить об этом поставщика в 3х-дневный срок рабочих дней, сделать фото-видеоматериалы и с актом выслать по электронной почте поставщику.

В случае отсутствия указанных признаков, после осмотра и протяжки ПКПП и ГТР убираем всевозможные пробки, заглушки из ветоши, бумаги или пластмассы из рабочих отверстий и приступаем к монтажу.

### Монтаж ГТР

Проверить надёжность крепления фланца муфты ГТРа на маховике. Подтянуть крепления, вытянутые, повреждённые болты/шпильки заменить новыми. На двигателях ЯМЗ бульдозера моделей Б12, Б14, т.е. там, где лапы крепления силового блока (ДВС+ГТР) находятся на ГТР, необходимо перед этим вывесить двигатель на 120-170 мм. вверх, подложив под кожух маховика на поперечину рамы подходящий короткий брусок (длинный потом будет неудобно вытаскивать). На двигателях модели Д-180 делается проще. Непосредственно перед монтажом нанести проф. герметик густой консистенции, либо обычный герметик с применением прокладки, вырезанной по всему диаметру привалочной поверхности. Таким образом, полость, заключённая в кожухе маховика и корпуса ГТР должна быть герметичная. Особенность конструкции данного типа ГТР такова, что масляный туман, унос масла через уплотнения вращающихся частей сливаются в нижнюю часть корпуса ГТР, где откачиваются специально для этого предназначенным насосом НМШ-25. Все лючки и контрольные отверстия в кожухе маховика и ГТР должны быть плотно закрыты, посажены на прокладки и/или герметик.

### Монтаж ПКПП

Принципиально от монтажа ГТР не отличается, операции по подготовке те же. Только нет необходимости использовать прокладки и герметик, на корпусе ПКПП установлено толстое резиновое кольцо прямоугольного сечения и при отсутствии нарушений плоскостности или вмятин на привалочной поверхности, дополнительное уплотнение корпуса ПКПП и корпуса бортовых фрикционов не требуется. Необходимо обратить внимание на широкое резиновое

ООО "А-сервис ДСТ"  
С уважением к Вам и Вашему делу,  
Тел. 8(351) 223-63-15  
<http://aservicedst.ru/>  
dst174dst@gmail.com

ООО "А-сервис ДСТ"

С уважением к Вам и Вашему делу,

Тел. 8(351) 223-63-15

<http://aservicedst.ru/>

[dst174dst@gmail.com](mailto:dst174dst@gmail.com)

кольцо в нижней части корпуса ПКПП наружным диаметром 23-25мм. Оно уплотняет переливные полости обоих корпусов, имеет обозначение 700-40-4785. При монтаже это кольцо заменять новым и приклеивать литолом или клеем к корпусу ПКПП. Если кольцо не новое, то чрезмерное использование герметика приводит к закупориванию этого отверстия целиком, вследствие чего нарушается нормальная циркуляция масла в корпусе бортовых фрикционов.

После успешного монтажа ГТР и ПКПП соединяем трубопроводы согласно схеме (есть и в интернете), карданный вал и прочие демонтированные элементы. При этом оставляем доступ к верхней крышке ПКПП. Устанавливаем по возможности новый основной фильтр трансмиссии (для моделей с ЯМЗ), по невозможности тщательно промытые в дизтопливе/керосине/бензине и т.п. и продутые сжатым воздухом фильтроэлементы. Не забываем осмотреть, очистить и промыть дополнительный фильтр 16 (системы смазки), расположенный в линии сливного трубопровода из радиатора трансмиссии.

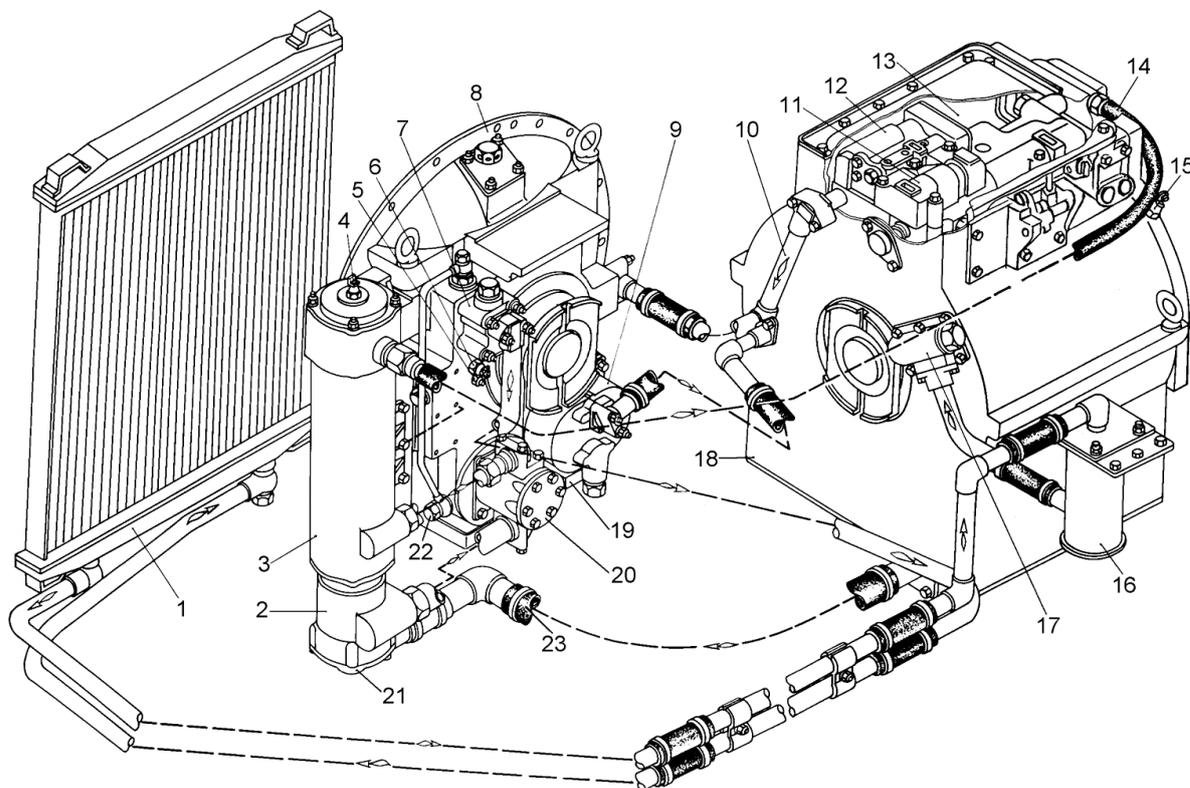


Рисунок взят из открытых источников в сети.

После проверки и протяжки всех соединений, заливаем масло через маслозаливную горловину, расположенное в задней части корпуса бортовых фрикционов (проще - заднего моста), там же, как и на машинах с механической трансмиссией. По таким же меткам на щупе контролируется и уровень масла. Заправочный объем порядка 90-100 литров. Заливаемое масло – Марки «А», в последнее время заводом-изготовителем заливается другое масло – МГТ.

ООО "А-сервис ДСТ"

С уважением к Вам и Вашему делу,

Тел. 8(351) 223-63-15

<http://aservicedst.ru/>

[dst174dst@gmail.com](mailto:dst174dst@gmail.com)

ООО "А-сервис ДСТ"

С уважением к Вам и Вашему делу,

Тел. 8(351) 223-63-15

<http://aservicedst.ru/>

[dst174dst@gmail.com](mailto:dst174dst@gmail.com)

Перед первым запуском желательно вернуть манометр 4-6 МПа (40-60 бар, атм., очков и т.п.) вместо датчика аварийного давления 4, расположенного на крышке фильтра. Таким образом контролируется рабочее давление в процессе запуска и наладки. Часто бывает, что при первом пуске давление в рабочих диапазонах (22 – 25 бар) через некоторое время падает или пропадает. Чаще всего это вызвано попаданием мусора, песка через грязные шланги напорной линии в процессе сборки. Если это произошло, то снимается верхняя крышка ПКПП, демонтируется блок клапанов, промывается, продувается и собирается в обратном порядке. Данная неисправность гарантийной не является, поскольку вызвана эксплуатационными условиями (грязь, неаккуратная или неправильная сборка). Если данная процедура не помогла и рабочее давление не восстановилось, пишется сообщение поставщику, где принимаются уже другие действия, соразмерные проблеме.

Итак, всё хорошо, давление в норме. Пробуем двигать рычагом, переключаем передачи. Не забываем при этом удерживать машину на тормозе, обеими ногами выжать педали! Убедиться в отсутствии людей, машин и прочих предметов, находящихся на пути возможного перемещения трактора! При этом давление должно не опускаться ниже 19 бар. на оборотах холостого хода и холодном масле. Если давление немного ниже указанных значений, опять снимается верхняя крышка, демонтируется блок клапанов и подкладывается регулировочная шайба под редукционный клапан. Общая толщина шайб не должна превышать 6 мм.

Если все условия выполнены с положительным результатом, желаем приятной эксплуатации железного коня, если нет, то учите мат. часть и звоните/пишите знающим людям!

ООО "А-сервис ДСТ"

С уважением к Вам и Вашему делу,

Тел. 8(351) 223-63-15

<http://aservicedst.ru/>

[dst174dst@gmail.com](mailto:dst174dst@gmail.com)